

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Piovene, Brunetti e Capoduro, di giorni 8; l'onorevole Mazziotti, di 7.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Capruzzi al ministro delle finanze al quale chiede: « se intenda estendere ai proprietari danneggiati dalla grandine nei comuni di Terlizzi, Ruva, ed altri della provincia di Bari, i provvedimenti dati per la provincia di Foggia. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. All'onorevole Capruzzi io non posso che rispondere nello stesso modo con cui risposi giorni sono all'interrogazione dell'onorevole Maury per i danni avvenuti nella provincia di Foggia.

Il decreto del 1817 ha vigore tanto per la provincia di Foggia che per la provincia di Bari. Disgraziatamente le conseguenze dei danni sono anche gravi. E però in conformità della legge, i possessori dei terreni danneggiati non hanno che a fare la loro dichiarazione, sia in modo collettivo, per mezzo del sindaco, quando i possessori danneggiati rappresentino la quarta parte del numero dei proprietari, sia in nome proprio, quando questa proporzione non sia stata raggiunta. L'intendente di finanza della Provincia è già stato ufficciato dal Ministero perchè avverta tutti i possessori del beneficio che loro concede, in tanto disastro, il decreto del 1817. Quando il danno sarà accertato per mezzo dei periti nominati dal Comune e dai proprietari, l'intendente medesimo procederà alla correzione della imposta fondiaria.

In quanto poi alla tassa sulla ricchezza mobile a carico dei fittuarii, il Governo non può intervenire. Sono gli stessi contribuenti che debbono rivolgersi alle Commissioni comunali entro tre mesi dal danno patito facendo le loro domande di sgravio.

Se il danno sarà tale da consentirlo, lo sgravio della imposta sarà accordato senza

pregiudizio delle dichiarazioni che i contribuenti hanno facoltà di fare nel prossimo luglio per lo sgravio della tassa di cui sarebbero debitori pel venturo biennio.

Spero che il collega Capruzzi si dichiarerà soddisfatto della mia risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capruzzi.

Capruzzi. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze della sua cortese risposta. Avrei risparmiata la interrogazione se egli, rispondendo giorni sono a quella dell'onorevole Maury, avesse accennato al provvedimento preso per la provincia di Foggia come ad un provvedimento generale da essere esteso anche alla provincia di Bari, nella quale pure non pochi Comuni sono stati devastati dalla grandine.

Ora che l'onorevole sotto-segretario di Stato mi assicura chiaramente che lo stesso provvedimento per la verificaione dei danni adottato per Foggia viene anche esteso alla provincia di Bari, io non ho che a prendere atto delle sue dichiarazioni ed a ringraziarcelo.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Squitti al ministro di grazia e giustizia e dei culti così concepita: « Se intenda ritirare, oppure mantenere, il disegno di legge presentato dall'ex-guardasigilli Bonacci, sulla precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.

Gianturco, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia (Segni di attenzione). Dichiaro subito all'onorevole Squitti che il Governo intende e sente la necessità di porre riparo alla poligamia larvata nella quale vivono tante famiglie italiane; sente la necessità di porre riparo a tutte le frodi che accadono a danno del diritto pubblico e delle disposizioni testamentarie. Di conseguenza è proposito fermissimo del Governo, senza cedere di una linea nella tutela dei diritti dello Stato laico, di presentare sollecitamente un disegno di legge per la precedenza del matrimonio civile al religioso.

Duole moltissimo al guardasigilli di non potere mantenere fermo quello presentato dall'onorevole Bonacci, perchè, pur consentendo nel principio fondamentale, dissente nei particolari dell'organismo tecnico e giuridico di esso, e non crede di potervi riparare per via di emendamenti. Ma ritirerà il disegno co-

proposito fermo di ripresentarlo sollecitamente a fine d'impedire i danni che da oltre venti anni si sono deplorati in questa materia ed a cui il Governo sente il debito di porre riparo. (*Commenti a sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Squitti.

Squitti. Mi gode l'animo di vedere a quel posto il carissimo compagno ed amico Emanuele Gianturco a cui mi lega il ricordo dolcissimo ed affettuoso degli studi insieme fatti. Ho ascoltate le sue dichiarazioni, e mentre avrei creduto di poterle tutte accogliere e dichiararmi pienamente soddisfatto, invece debbo fare una riserva.

Io sono soddisfattissimo delle dichiarazioni che concernono il ritiro del disegno di legge Bonacci, ma non posso essere soddisfatto della promessa che sarà ripresentato alla Camera un altro disegno di legge sullo stesso argomento.

Ad ogni modo apprezzo questa ultima dichiarazione, come un atto di deferenza e di cavalleresca cortesia verso il predecessore e mi contento del poco non potendo avere il più.

Per ora io vedo evitato alla Camera il pericolo minacciato di far votare un disegno di legge, contro il quale parlai vivacemente negli uffici, e ricordo alla maggioranza della Camera, la quale, pochi giorni addietro, accolse come una eresia il rimprovero che io muovevo all'onorevole Bonacci, di aver presentato questo disegno di legge, che a brevissima scadenza il suo modo di pensare è rimasto una pura opinione scientifica, ed il mio desiderio è stato pienamente esaudito da un guardasigilli, appartenente a un Ministero, che certo non gode la mia fiducia politica. (*Bene! al centro*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.

Gianturco, sotto-segretario Stato di per la grazia e giustizia. Che l'onorevole mio amico Squitti, a cui rivolgo ringraziamenti per le parole cortei che mi ha indirizzato, tragga argomento di opposizione dalle dichiarazioni mie, è cosa che intendo perfettamente; ma egli mi deve permettere che a queste dichiarazioni io faccia un breve commentario; perchè non mi pare gli sieno riuscite abbastanza chiare.

Ho già dichiarato che il Governo si propone soltanto di modificare l'organismo tec-

nico e giuridico del disegno di legge che era stato presentato dal precedente ministro guardasigilli; ma, ripeto, il Governo tiene fermo il concetto fondamentale di quel disegno; anzi, si propone di chiedere a suo tempo, che il nuovo disegno di legge venga mandato alla medesima Commissione, alla quale fu deferito il precedente, perchè l'esame non ne soffra ritardo.

Di guisa che nulla è mutato nè nei propositi del Governo, nè in quelli della Camera; mi augurerei invece che mutassero i propositi del mio amico Squitti. (*Rumori a sinistra*).

Squitti. Chiedo di parlare.

Galli. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

Presidente. Ma le interrogazioni non danno luogo a discussione.

Galli. Io non intendo entrare nell'argomento della interrogazione; ma credo opportuno di fare una mozione d'ordine.

Presidente. La farà dopo, in fine di seduta.

Galli. Onorevole presidente, se Ella mi dice di tacere, io tacerò; ma mi permetta di osservare che la mozione che intendo di fare, per dissipare la impressione prodotta dalle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia, non avrebbe più ragione di essere in fine di seduta.

Presidente. Ma io non posso permettere che si sollevi una discussione a proposito di una interrogazione!

Galli. In due parole mi sbrigo.

Presidente. Ma non può dirne nemmeno una!

Galli. Si tratta di evitare un precedente pericoloso.

Presidente. Non c'è nessun precedente pericoloso.

Galli. Faccio un richiamo al regolamento.

Presidente. Il regolamento parla chiaro, ed io lo faccio osservare!

Galli. Si tratta di dichiarazioni che riguardano una legge.

Presidente. Non ha facoltà di parlare! Presenti un'interrogazione o una mozione!

Galli. Non m'interessa niente questo.

Presidente. Ed a me interessa che s'osservi il regolamento. (*Bene!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno per rispondere all'interrogazione degli onorevoli Tur-

biglio Sebastiano, Delvecchio e Giovanelli, diretta ai ministri dell'interno e delle finanze, per sapere « quali provvedimenti intendano di prendere per provvedere alle gravi condizioni cui furono ridotte dalle recenti inondazioni le popolazioni agricole di alcune Valli del Piemonte. »

Rosano, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'onorevole Turbiglio ed i suoi colleghi accennano ad una grave sventura pubblica, ed io risponderò loro che per parte del Ministero dell'interno tutto quello che si può fare è di accorrere prontamente con qualche soccorso, affine di rendere meno dura, meno amara la condizione delle popolazioni che ne furono colpite.

Questi soccorsi, nella misura che era possibile, sono stati già messi a disposizione del prefetto della Provincia.

Ho detto nella misura che era possibile, poichè l'onorevole Turbiglio sa quanto me che il Ministero dell'interno non ha che un fondo, che una volta era di 180,000 lire, e che oggi è ridotto a 160,000 per provvedere a tutte queste sventure, e per venire in soccorso immediatamente a quei casi che reclamano un pronto sussidio.

Questo fondo, come è naturale, alla fine dell'esercizio è sempre ridotto a proporzioni molto esigue, ed ora, appunto per cagione delle gravi sventure che hanno colpito gran parte delle regioni d'Italia, quel fondo è così stremato da non consentire di dare un soccorso quale lo consiglierebbe, da una parte il cuore, e dall'altra, l'immanità della sventura cui si riferisce l'interrogazione.

Stia però sicuro l'onorevole Turbiglio, stieno sicuri gli altri interroganti che, oltre quello che ha fatto, il Governo cercherà di fare qualche altra cosa, nei limiti del possibile, per rendere meno disastrosa quella sventura.

Per quanto riguarda il Ministero delle finanze, potrà rispondere, con maggiore autorità della mia, il mio collega.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. Facendo seguito alle nobilissime parole del mio collega dell'interno, posso assicurare l'onorevole Turbiglio e gli altri interroganti, che il Ministero ha fatto le comunicazioni necessarie per far noto ai danneggiati di quelle contrade che, in esecuzione dell'editto del 1817, compete loro il diritto

di presentare la domanda per lo sgravio dell'imposta fondiaria.

Come l'onorevole Turbiglio sa, l'editto del 1817, oltre al prescrivere la via che devono tenere i contribuenti per ottenere lo sgravio della tassa in corso, provvede perchè nella compilazione delle perizie si tenga conto dei danni, e dell'eventuale improduttività dell'intero fondo che quei danni avessero cagionata. In questo caso a quei fondi, disgraziatamente resi improduttivi, compete l'esonero dal pagamento della tassa per un decennio.

In quanto poi all'esonero della imposta di ricchezza mobile provvede la legge generale, per la quale gli affittuari i quali si ritengono danneggiati dalle inondazioni, hanno la facoltà di ricorrere alla Commissione comunale entro tre mesi dall'epoca del danno, per essere dispensati dal pagamento dell'imposta dell'anno in corso, senza pregiudizio della facoltà concessa di domandare pel prossimo biennio una diminuzione di tassa.

Credo che queste spiegazioni renderanno soddisfatto l'onorevole Turbiglio e gli altri interroganti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turbiglio Sebastiano.

Turbiglio Sebastiano. Io mi dichiaro interamente soddisfatto delle spiegazioni datemi dai due onorevoli sotto-segretari di Stato. Però vi è un altro punto, del quale non è fatto cenno nella nostra interrogazione, ed intorno al quale io ho avuto occasione di intrattenere particolarmente l'onorevole sotto-segretario per le finanze, ed è quello che concerne i prestiti di cui i Comuni possano aver bisogno in questa circostanza straordinaria per riparare ai danni da cui sono stati colpiti; inquantochè vi sono opere pubbliche comunali, come ponti e strade, distrutte dall'inondazione che devono essere ricostruite.

Ora non tutti i Comuni si trovano presentemente in condizioni di provvedere a queste opere con i mezzi di cui ora dispongono, ed hanno pertanto bisogno che il Governo agevoli loro la concessione di mutui di favore per parte della Cassa dei depositi e prestiti.

Io voglio sperare che, come il Governo è stato così gentile nel risponderci sugli altri punti, così anche su questo non ci vorrà negare il favore che dalla sua cortesia ci aspettiamo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara, sotto-segretario di Stato.

Lanzara, *sotto-segretario di Stato per le finanze*.

Assicuro l'onorevole Turbiglio che da parte del Ministero delle finanze si farà tutto il possibile per raccomandare questa seconda parte della sua interrogazione al ministro del tesoro, alla cui competenza spetta di provvedere circa ai prestiti da concedersi ai Comuni, specialmente in questa circostanza.

Turbiglio Sebastiano. Grazie.

Presidente. Ora viene un'interrogazione dell'onorevole Di Giorgio.

(*Non è presente*).

Non essendo presente, s'intende che egli vi rinuncia.

Viene allora quella dell'onorevole Agnetti al 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. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

Martini, *ministro dell'istruzione pubblica*.

Come l'onorevole Agnetti sa, una legge fu votata recentemente dal Parlamento per provvedere al danno che egli deplora.

Io sottoporro nella prossima udienza alla firma del Re il regolamento per l'esecuzione di questa legge; e mi gode l'animo di cogliere questa occasione per dichiarare, che quando quel regolamento sia andato in vigore, sarà materialmente impossibile, che il lamento dell'onorevole Agnetti si rinnovi.

Quanto al caso particolare, che io ignoro, di maestri della provincia di Salerno, che da molti anni, secondo l'onorevole Agnetti afferma, non sarebbero stati pagati; io non saprei qual provvedimento particolare si possa prendere. M'informerò della condizione delle cose, e, se potrò venire in aiuto di quei maestri con la somma inscritta nel capitolo dei sussidi, lo farò volentieri; ma l'onorevole Agnetti riconoscerà, che io non posso prendere provvedimenti per rimediare ad un fatto particolare, quando c'è una legge ed un regolamento che sta per essere applicato, i quali precisamente si propongono di ottenere, che il danno che egli lamenta non abbia a replicarsi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnetti.

Agnetti. Ringrazio l'onorevole ministro della sua cortese risposta e ne prendo atto volen-

tieri. Mi auguro di veder presto attuato questo nuovo regolamento, che toglierà tutti quei gravi inconvenienti, che finora si verificarono in molti comuni della provincia di Salerno.

Potrei citare parecchi Comuni che da anni non pagano i maestri, ma mi limito ad uno, quello di Trentinara. Sono due anni che, per ragioni speciali, i maestri di quel Comune non vengono pagati; onde vivono coi sussidi dei privati. E quindi raccomando all'onorevole ministro che, nel caso che il regolamento non venisse attuato al più presto, tenesse presente questo caso non solo, ma anche gli altri che il provveditore locale, indicherà all'onorevole ministro per venire in aiuto di quei poveri maestri.

Deliberazione relativa all'ordine del giorno.

Presidente. L'ordine del giorno reca la verifica di poteri: Elezione contestata del collegio di Varese.

Gallo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Gallo. Onorevole presidente, io mi fo lecito di rivolgere una preghiera a Lei ed alla Camera.

Non mi pare che, nelle condizioni nelle quali ci troviamo, si possa discutere l'elezione contestata di Varese. Ancora non abbiamo alcuna notizia delle pratiche che, in seguito al voto dato ieri dalla Camera, ha fatto l'onorevole presidente verso la Giunta delle elezioni; credo quindi che sarebbe cosa giusta, e ne faccio formale proposta, differire ad altro giorno la presente discussione.

Con questo differimento nessuna questione verrà pregiudicata, nè di forma, nè di merito.

Costantini. Chiedo di parlare.

Presidente. Dirò all'onorevole Gallo che, più ancora delle mie pratiche, credo riuscirà efficace il voto della Camera, voto luminoso e solenne, che io, con lettera di questa mattina, ho comunicato all'onorevole Giunta delle elezioni.

Spero che esso varrà ad indurre gli onorevoli membri della Giunta medesima a continuare nel loro ufficio con quello zelo e quell'operosità di cui diedero prova fino ad ora.

Frattanto non mi resta che di mettere a partito la proposta dell'onorevole Gallo, pregando l'onorevole Costantini e la Camera di

non sollevare una discussione sulla proposta stessa. (*Interruzioni*).

Ma dobbiamo parlare tutti i giorni di questa questione?

Metto a partito la proposta dell'onorevole Gallo.

(*È approvata*).

Giuramento del deputato Del Giudice.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Del Giudice, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

Del Giudice. Giuro.

Presentazione di una relazione.

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

Levi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione circa il disegno di legge per autorizzare Comuni e Provincie a sovrainporre.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Come la Camera ricorda, ieri si discusse il capitolo 34 sul quale evvi una proposta svolta dall'onorevole Maffei così concepita:

« I sottoscritti propongono che allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici al capitolo 34: *Opere idrauliche di 2^a categoria, riparazione e manutenzione*, siano stanziati, invece di lire 805,000, lire 1,500,000 per aumentare il fondo destinato all'esecuzione di riparazioni alle arginature dei torrenti Reno e Crostolo, in vista dell'urgenza dei lavori indicati e delle eccezionali condizioni di disoccupazione nei comuni di Molinella, Cadelbosco-Sopra ed altri.

« Maffei, Albertoni. »

Domando al Ministero e alla Commissione se accettino questo emendamento.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Io ho dichiarato ieri che non credeva che l'emendamento dell'onorevole Maffei potesse esser votato dalla Camera, perchè si

tratta di una somma per la quale occorrerebbe uno speciale disegno di legge; e prego oggi l'onorevole Maffei di considerare questa obiezione, che mi pare di sua natura tale da troncarsi completamente la questione.

D'altra parte ho dichiarato, e prima di me lo aveva dichiarato l'onorevole ministro, che egli aveva già allestito il disegno di legge per spese straordinarie. Per conseguenza mi pare che la ragion d'essere dell'emendamento dell'onorevole Maffei cessi, e quindi lo prego nuovamente a volerlo ritirare, anche nell'interesse della legge che sarà in seguito presentata.

Però mentre nella discussione di ieri si è parlato esclusivamente del Reno, nell'emendamento dell'onorevole Maffei vedo compreso anche il Crostolo. Io ritengo che i lavori del Crostolo siano di minima entità, e che per essi si possa provvedere forse anche coi fondi del capitolo 34; assicuro quindi l'onorevole Maffei che il Ministero prenderà in esame il relativo progetto, se è ultimato, altrimenti ne accelererà l'ultimazione per poter prendere i provvedimenti necessari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maffei.

Maffei. Di fronte alle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato, che è disposto a prendere a cuore le condizioni di quelle popolazioni contadine, io ritiro il mio emendamento, giacchè le sue parole mi assicurano della prontezza con la quale saranno eseguiti i lavori.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 34.

Capitolo 35. Opere idrauliche di 2^a categoria — Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 100,000.

Capitolo 36. Opere idrauliche di 2^a categoria — Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 980,000.

Capitolo 37. Opere idrauliche di 2^a categoria — Fitti e canoni (*Spese fisse*), 167,000 lire.

Capitolo 38. Opere idrauliche di 3^a categoria — Concorsi giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, lire 60,000.

Sul capitolo 38 è iscritto per parlare l'onorevole Cao-Pinna.

Ha facoltà di parlare.

Cao-Pinna. Dall'esame dei capitoli del bilancio ho veduto che, per le opere idrauliche

di terza categoria non vi è altra iscrizione all'infuori di quella di 60,000 lire allocate al capitolo 38.

Io mi augurava che il Governo, dopo l'approvazione della legge che modificava la classificazione delle opere idrauliche stabilita in quella del 1865 e con tanto affetto ed altrettanta sollecitudine dall'onorevole Genala presentata ed approvata dai due rami del Parlamento, avrebbe iscritto in bilancio un maggiore assegnamento per opere così importanti che riguardano gl'interessi delle popolazioni, specialmente del Mezzogiorno. E confesso che l'esiguità della somma è tale che certamente produrrà delle grandi delusioni in quelle popolazioni che si attendevano dalla pronta applicazione di quella legge il loro rifiorimento economico.

Capisco che il ministro dei lavori pubblici, stretto fra le esigenze della pubblica finanza e il desiderio di recar beneficio a quelle popolazioni, per le quali riconobbe necessario modificare la legge delle opere pubbliche, abbia dovuto per necessità ineluttabile di cose restringere a siffatta esigua somma lo stanziamento. Ma io credo che, se l'onorevole Genala vorrà continuare la sua opera tanto bene iniziata col riordinamento organico e con la modificazione della legislazione che ha attinenza ai pubblici lavori, otterrà certamente economie tali, che potranno fornirgli i mezzi per attuare queste opere che io reputo le sole che possano apportare beneficio alle popolazioni, specialmente del Mezzogiorno, fra le quali quelle della mia isola nativa, dove più imperioso se ne sente il bisogno, perchè quasi sola ed unica loro ricchezza è la terra e l'industria agricola nella quale invano da tempo approfondono le ultime risorse ed il penoso lavoro.

L'onorevole relatore della Commissione, nella sua diligente relazione, accennava già a qualche economia importante, che potrebbe ottenersi nella manutenzione stradale, ed io mi associo a lui, perchè in vero si deve riconoscere che la manutenzione delle strade nazionali costa troppo; giacchè osservando la tabella unita alla relazione si riscontra che in quelle, le quali sono attualmente mantenute come nazionali, sebbene non ne abbiano specificatamente i caratteri, si spende nientemeno che 82 centesimi per metro corrente.

Ora accettando il concetto espresso nella relazione, io credo che si potrebbe, oltre ad

ottenere anche un principio d'attuazione di quel discentramento, che è tanto necessario, delle funzioni dello Stato che meglio possono essere disimpegnate dai minori enti Provincie e Comuni che più si trovano a contatto coi bisogni pubblici; e meglio provvedere ai servizi, si otterrebbe altresì un notevole risparmio di spesa, perchè il personale addetto ai medesimi che possono affidarsi ai Corpi locali potrebbe applicarsi meglio ad altre opere più urgenti e più necessarie, mentre le Provincie ed i Comuni interessati coi loro uffici tecnici potrebbero provvedere largamente a quei servizi, quando il Governo corrispondesse alle Provincie interessate il canone medio della spesa di manutenzione. E siffatto canone medio si potrebbe anche meglio valutare tenendo conto degli elementi della mano d'opera e dei materiali su luogo, che in questi ultimi tempi hanno subito notevoli ribassi.

Il Governo quindi, seguendo le raccomandazioni della Giunta del bilancio, potrebbe, a parer mio, trovare in questo ramo del pubblico servizio non poche economie, come altre se ne potrebbero ottenere sugli stanziamenti del personale che in vero sono rilevanti tanto da assorbire una importantissima cifra sul complessivo stanziamento che costituisce il passivo del bilancio. E qui mi si permetta anche un richiamo al servizio dell'ispettorato che deve soprintendere ai lavori di costruzione ed ai progetti per le ferrovie specialmente complementari.

Debbo ritenere che il canone d'indennità chilometrica, che lo Stato paga nelle concessioni per le costruzioni ferroviarie, sia ragguagliato sul costo preventivato per l'esecuzione delle opere.

Non mi so quindi dare ragione nè delle distese dei tracciati senza necessità allungate, nè del modo d'esecuzione dei lavori quando ufficiali tecnici preposti all'ufficio di verifica e controllo non riscontrano le gravi anomalie che si verificano.

E perciò non di rado si è verificato questo fatto: che un'impresa, dopo accettato un lavoro alle condizioni fatte dal Governo, lo ha poi subappaltato con guadagni che hanno raggiunta anche la cifra di parecchi milioni, e subappaltatori di tronchi isolati hanno potuto realizzare in costruzioni di un centinaio di chilometri altri milioni ed enormi guada-

gni, mentre poi le masse operaie giacciono affamate invocando lavoro e carità.

Ciò evidentemente dimostra che l'Amministrazione dello Stato, nel fissare i canoni di concorso chilometrico, come nel concedere appalti, deve valutare tutto con diligenza e lasciando, s'intende, anche un onesto margine di guadagno; non dovrebbe permettere che possano conseguirsi enormi profitti, che sottraggano tanta vitalità alla potenza economica della nazione ed assottiglino, a beneficio di pochi, il bilancio dello Stato.

Non aggiungo altro al riguardo, ma prego l'onorevole ministro di voler considerare se, anche da questo punto di vista, qualche riforma non sia possibile.

Come vede la Camera, delle economie se ne possono conseguire in questi che ho accennato, come in altri rami di servizio pubblico attinenti al presente bilancio, ed il realizzarle per provvedere alla esecuzione delle opere idrauliche di terza categoria, io credo sia non solo un dovere, ma una indeclinabile necessità, perchè è inutile lo illudersi nel ritenere che il paese possa ottenere il suo principio di rifiorimento economico, senza provvedere ai mezzi validi ad accrescere la produzione.

Nè io credo che sia possibile ottenere miglioramenti nella finanza dello Stato, quando la nazione si trova stremata di forze. Ho inteso con compiacenza la voce sollevata da parecchi colleghi per reclamare urgenti lavori per molte popolazioni, nelle quali la miseria terribilmente conturba la classe operaia. Uguale richiamo sa l'onorevole Genala che io ho fatto a lui, e che la Deputazione sarda tutta intera ha fatto al presidente del Consiglio, perchè se da noi la quistione operaia non è quella che più di ogni altra si imponga, certamente s'impone la quistione degli agricoltori, che non trovano in nessun modo i mezzi per poter coltivare le terre.

E quando da noi non esiste credito di nessuna forma, mancano i prodotti per condizioni climatologiche eccezionali, mancano tutti gli elementi per cui si possa addivenire ad una coltivazione proficua, è chiaro che si solleva la gravissima quistione degli agricoltori, che impensierisce non già le classi abbienti, (perchè classi abbienti non vi sono in Sardegna, essendo tutti piccoli proprietari) ma la massa tutta intera di un paese che reclama provvedimenti energici che non sa-

rebbero necessari, qualora il Governo potesse mente ad assicurare queste opere, che renderebbero possibile ogni coltivazione agricola. Per cui io, che sono tanto persuaso della buona volontà dell'onorevole Genala, non domando certamente oggi un aumento di stanziamento, ma faccio calda preghiera perchè si trovi il modo di risolvere il problema, almeno per mezzo di quelle economie che possano dar margine ad assicurare la esecuzione delle opere idrauliche di terza categoria facendole studiare sotto il triplice obiettivo della sistemazione dei corsi d'acqua, della utilizzazione delle medesime per l'irrigazione, e dell'applicazione possibile sia come forza motrice, sia per derivazioni in condotte per acqua potabile che tanto varrà a modificare la condizione igienica e sminuire la mortalità, elemento assai più importante per l'aumento della popolazione di quanto non sia la strana idea di popolazioni importate.

E debbo dire all'onorevole Genala, che, quando corre pericolo la ricchezza nazionale, allora vengo meno al mio fermo proposito di non accettare alcuna imposta nuova; ed io mi contenterei pure, per ottenere l'aumento della produzione, e quindi della ricchezza nazionale, di far sopportare al paese qualche altro sacrificio quando fossi certo che questo nuovo sacrificio fosse applicato assolutamente ed esclusivamente a quelle opere che assicurano un aumento della produzione agricola. Perchè non è coi celeri mezzi di locomozione soltanto che si arricchisce il paese; ma si arricchisce quando, oltre ai celeri mezzi di locomozione, gli sian dati anche quelli che servono ad aumentare la produzione.

E posto che mi trovo a parlare, se me lo consente il nostro illustre presidente, debbo dire poche altre parole ora, per non riprendere a parlare sul capitolo che concerne la costruzione di nuove opere marittime, eseguite secondo la legge del 14 luglio 1889. In questo capitolo non trovo alcuno stanziamento che si riferisca al porto di Cagliari.

L'onorevole Genala sa che era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto pel molo di ponente, pel quale occorreva la spesa di 600,000 lire: e che, a termini di questa legge, dovevano le opere contemplate in quell'elenco eseguirsi in un dato periodo di tempo.

Ora, attese le condizioni speciali della Sardegna, non potrebbe l'onorevole Genala

trovar mezzo di stanziare una parte di questa somma, per eseguire questa opera in due, tre o quattro esercizi?

Io credo che, stanziando appena 150,000 lire, si potrebbe eseguire quell'opera che (lo noti l'onorevole Genala) ha carattere economico e carattere militare.

Carattere economico: perchè, con la costruzione del molo di ponente si impedisce l'interramento del porto che ha già costruito il Governo, e quindi si risparmia nelle spese di escavazione e di manutenzione, facilita gli approdi dal che si ha aumento negli introiti delle dogane, perchè evita che coi venti del terzo quadrante mezzogiorno-libeccio il mare sia esposto a gravi agitazioni.

Carattere militare? perchè col braccio del molo di ponente, chiudendo l'apertura del porto, si fa un'opera capace di assicurare che in qualunque eventualità non vi abbia accesso alcuna nave nemica; con semplici opere fisse di sbarramento, torpedini ed altre difese passive collocate nella parte più sicura del porto ora assolutamente aperto, e con maggiore distesa di banchina si facilita lo sbarco di uomini e di materiale da guerra.

Io conchiudo, poichè amo di essere breve, raccomandando all'onorevole Genala che, per quanto ha tratto alle opere di terza categoria, rammenti che vi sono studii già compiuti, come ebbe ad assicurarmi l'onorevole mio amico Parpaglia per il Tirso dell'Agro Oristanese, ed il Cedrino in Provincia di Sassari; e ve ne sono altri in corso: quelli del Riu Maanu e dei torrenti del Campidano, pei quali tutti invoco efficaci provvedimenti dal Governo.

E per quanto ha tratto alla esecuzione del molo di ponente nel porto di Cagliari io non suggerirò nè i mezzi, nè i modi: l'onorevole Genala, che si interessa tanto delle sorti della Sardegna, veda egli il modo di migliorare questo stato di cose; ed io lo invito, non a rispondere a me, che non ho autorità nella Camera, ma a rispondere al mio paese, che attende dalla sua bocca una parola che lo rinfranchi. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Quanto alle considerazioni fatte dall'onorevole Cao-Pinna relativamente alle strade nazionali ed all'ispettorato ferroviario, io mi limiterò, per le prime, a riportarmi alla di-

scussione fatta ieri; e per le seconde, a rimettermi a quello che si dirà quando dovremo trattare dell'esercizio ferroviario.

Per quanto concerne poi il porto di Cagliari, posso dire unicamente questo all'onorevole Cao-Pinna, che cioè il progetto per i lavori del porto occidentale è già pronto; che intorno ad esso si è già pronunciata la Commissione dei porti, e che si attende il voto della Commissione centrale e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ciò dico per dimostrare che il Ministero non rista dall'occuparsi di tutte quelle pratiche che possono sollecitare a suo tempo l'appalto di questi lavori. Ed io spero che non sia lontano il momento in cui nel bilancio siano disponibili i fondi per altre opere portuali decretate dalla legge del 1889.

A questo proposito però, io avrò occasione quando si discuterà questa parte del bilancio, di dire la ragione per cui non soltanto i lavori del porto di Cagliari, ma moltissimi altri, pur troppo rimangono in sofferenza.

La Camera già conosce questa ragione. Nello scorcio del passato anno, fu votato la legge delle opere idrauliche, la quale ripartì in un numero di anni maggiore, gli assegnamenti per i porti e per altre opere marittime, portati dalla legge del 1889: per modo che, nell'esercizio 1893-94 per tutte queste opere non si hanno disponibili che 4,300,000 lire, e negli esercizi successivi non si hanno disponibili, per parecchi anni, che cinque milioni. Ora la situazione, in certo modo, è stata compromessa dal fatto che moltissime opere precedentemente, non solamente erano state appaltate, ma erano in corso di esecuzione; che queste opere assorbono quasi per intero lo stanziamento di bilancio.

Ogni sforzo fu fatto e si farà sempre per vedere di accelerare, nella misura del possibile, anche le opere portuali. E colà dove noi abbiamo trovato il concorso delle autorità locali, non ci siamo rifiutati dal facilitare quelle opere in tutti i modi, promettendo stanziamenti graduali, per pagare le anticipazioni che fanno i Corpi locali. Citerò, ad esempio, Palermo, i porti di Savona, di Taranto e di Reggio Calabria pel quale si sta trattando, quello di Marsala ed altri che non rammento.

Ciò detto, non posso dare altro affidamento all'onorevole Cao-Pinna che questo: che il Ministero mette la maggiore buona

volontà nello studiare tutti i mezzi che possano servire allo scopo che egli e noi ci proponiamo.

Venendo poi all'argomento proprio di discussione di questo capitolo 38, che concerne le opere di terza categoria, faccio notare all'onorevole Cao-Pinna che veramente le lire 60,000 stanziati hanno tratto a quelle opere che adesso si classificherebbero in quarta categoria, perchè, come dissi ieri, la legge del 30 marzo 1893 ha creata una nuova terza categoria di opere.

Però è da avvertire che a quell'epoca il bilancio non soltanto era presentato, ma credo anche che la relazione fosse in gran parte dettata dal diligente relatore: che per l'applicazione di questa legge è necessario proporre un regolamento; che devono essere istituiti i consorzi per le opere; e che quindi passerà abbastanza tempo. Per cui il non esservi per ora stanziamenti appositi in bilancio non pregiudicherà menomamente l'avviamento delle opere.

Il Ministero nondimeno ha fatto qualche altra cosa.

In due capitoli, cioè nel 29, che abbiamo ieri votato, e nel 269, si sono aumentati rispettivamente di 25,000 e 50,000 lire gli stanziamenti, avendo appunto di mira l'applicazione di questa legge: e così credo che si potrà convenientemente provvedere per l'esercizio in corso. E quando vi fossero casi di urgenza, il Ministero si riserva di provvedere con qualche aumento sui suddetti capitoli.

Negli esercizi futuri, poi, sarà impostato un capitolo speciale per queste opere di terza categoria, che furono create dalla legge del 30 marzo 1892.

Cao-Pinna. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cao-Pinna. Le parole dell'onorevole sottosegretario di Stato mi affidano che in qualche modo l'onorevole Genala provvederà allo avviamento di alcune di queste opere urgentemente reclamate.

Quanto poi al porto di Cagliari, io già conosceva i precedenti di Palermo e di altre città che hanno proposto al Governo di anticipare i fondi, e credo che, ove il Governo accetti questo concetto, anche il Municipio di Cagliari, in vista della urgente necessità di dar lavoro agli operai, possa trovarsi disposto ad entrare in quest'ordine d'idee per la continuazione dei lavori del porto.

Io non posso assumere impegno di sorta: ma reputo che i miei concittadini, animati sempre dal più vivo desiderio del bene del paese, ed impensieriti della grave situazione che si prepara al ceto operaio senza lavoro, troveranno nel loro patriottismo quella forza che varrà a persuaderli che, ove la finanza comunale lo consenta, l'anticipazione della somma per la costruzione delle opere portuali rimborsabile interamente dal Governo, non è un sacrificio che esorbiti dalla possibilità dei mezzi, di cui può valersi il Municipio di Cagliari.

Presidente. Capitolo 39. Opere idrauliche di 4^a categoria - Sussidi ai Comuni per opere di difesa degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 allegato F, e 5^a quota di contributo al comune di Verona per i lavori dell'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4), lire 600,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Frola.

Frola. Ho chiesto di parlare intorno a questo capitolo, unicamente per rivolgere una breve raccomandazione all'onorevole ministro. Mi consta che vari Comuni sulla destra del Po nel circondario di Torino, hanno presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici, per ottenere un sussidio per le opere contemplate in questo capitolo.

Io non aggiungo considerazioni a quelle che furono svolte dai Comuni, perchè mi paiono di tale evidenza che non abbiano bisogno d'altre raccomandazioni. D'altronde è necessario ed urgente che si provveda alla difesa di quegli'abitati e territori, e specialmente dei comuni di Brusasco, Monteu da Po e Lavriano.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà favorevolmente accogliere queste domande, e vorrà comprendere queste opere nella distribuzione dei sussidi cui si riferisce questo capitolo. E qualora ciò non fosse possibile, raccomando che voglia tenerle presenti nella distribuzione della somma contemplata nel capitolo 259. Non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Sani, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Assicuro l'onorevole Frola, che la sua raccomandazione sarà tenuta in conto, limitatamente però al fondo disponibile; imperocchè l'onorevole Frola deve ricordare che se questo

capitolo ha uno stanziamento di lire 600,000, una somma di lire 450,000 è già impegnata per la sistemazione del fiume Adige nell'interno della città di Verona.

Ripeto, nondimeno, che terrò presente la raccomandazione dell'onorevole Frola.

Frola. Ringrazio, e raccomando specialmente le opere di difesa dei Comuni di Lavriano, Brusasco e Monteu di Po.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 39.

Capitolo 40. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 41. Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali, lire 330,000.

Capitolo 42. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Assegni, indennità di trasferte e competenze al personale straordinario - Sussidi e remunerazioni, lire 250,000.

Bonifiche. — Capitolo 43. Personale di custodia delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 120,000.

L'onorevole Ghigi ha facoltà di parlare.

Ghigi. Veramente io parlo intorno ad un argomento che non avrebbe assoluta relazione con questo capitolo; ma parlo ora per avere, come dissi anche ieri, rinunciato, per deferenza al presidente ed al ministro, a prolungare come che sia la discussione generale.

Ad ogni modo sarò brevissimo per non far perder tempo alla Camera, ed anche perchè so che qualche altro dei miei colleghi approfondirà in modo speciale questo argomento.

La bonifica della pianura bolognese e romagnola a destra del Reno, e fra il Reno ed il Lamone, viene studiandosi da quasi un secolo, ed ebbe la sua sanzione nelle leggi emanate sull'argomento delle bonifiche in genere in quest'ultimo decennio.

Fino ad oggi, però, non si è giunti ad alcuna conclusione pratica, perchè difficoltà gravissime d'ordine tecnico ed economico attraversarono la via.

Non esaminerò ora distintamente quali fossero queste difficoltà.

Ho sotto gli occhi una quantità grande di stampe e di pubblicazioni ufficiali, non esclusa quella molto recente dell'illustre commendator Lanciani, le quali ne trattarono diffusamente, e non dubito che i miei onorevoli colleghi ne abbiano già sufficiente contezza. Mi limito quindi a fare voti caldissimi perchè queste

disquisizioni tecniche, per quanto sapienti ed istruttive, arrivino una buona volta ad una pratica conclusione.

Quanto alle difficoltà d'ordine economico, mi affida, fra l'altro, il disegno di legge, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha presentato, e che oggi stesso è stato discusso negli Uffici. Per esso io spero e credo fermamente che possano essere stabilite norme e disposizioni positive, le quali rechino benefici notevoli ed aiuti concludenti anche nei rapporti di questo importante argomento della bonifica bolognese e romagnola. Quindi mi auguro e faccio voti che quel disegno di legge che tende ad eliminare molte difficoltà e molte pastoie che erano state introdotte in questa materia dalla legge del 1886, sia presto discusso dalla Camera e possa avere la sua immediata approvazione ed esecuzione.

Concludendo, pertanto, io insisto perchè l'onorevole ministro mantenga alla questione gravissima della bonifica sulla destra del Reno, e che interessa, ripeto, importanti territori del Bolognese e del Romagnolo, la sua preziosa ed autorevole benevolenza.

È questo, oltre tutto, uno di quei provvedimenti d'indole sociale a cui non può mancare da parte della Camera il più largo sentimento e favore.

E per ora non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. L'onorevole Ghigi, parlando del canale a destra del Reno che ha occupato molte altre volte l'attenzione della Camera, ha detto che altri colleghi se ne sarebbero occupati: ed io vorrei, prima di rispondere, rivolgere preghiera a questi colleghi, se sono presenti alla Camera, di esporre le loro considerazioni, al fine di non riparlare poi di questa medesima questione in un altro capitolo del bilancio. (*Pausa*).

Ma poichè nessuno risponde, suppongo che in questo momento siano assenti coloro che avevano intenzione di parlare di questo argomento, e io mi limiterò a dire all'onorevole Ghigi poche parole.

Egli ha detto giustamente, quando si è augurato che queste disquisizioni tecniche, per quanto sapienti, arrivino ad una conclusione. Il Ministero si associa a lui in questo augurio, e per quanto sta in lui fa quanto è possibile perchè sia realizzato. L'onorevole

Ghigi sa che anche giorni sono si è radunata la Commissione che studia questo argomento ed ha fatto alcune proposte. E io posso assicurarlo che, fra tre giorni, la Commissione tornerà a riunirsi, e speriamo che giunga a quella conclusione che è nei voti dell'onorevole Ghigi come è nei voti del Ministero.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Io ho detto che qualche altro collega avrebbe parlato di questo argomento, perchè effettivamente così mi risultava. Vuol dire che i colleghi ai quali alludevo hanno dovuto assentarsi.

Ad ogni modo ringrazio infinitamente il sotto-segretario di Stato per le sue dichiarazioni, e ripeto il voto che a questa conclusione si giunga nel termine più breve, per dare a quelle proprietà l'attività produttiva di cui sono suscettibili, e per risolvere, in questo modo, anche la grave questione degli operai disoccupati di quella regione.

Presidente. S'intende così approvato il capitolo 43.

Capitolo 44. Personale di custodia delle bonifiche (*Spese variabili*), lire 3,000.

Capitolo 45. Agro Romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato, lire 150,000.

Porti, spiagge, fari e fanali. — Capitolo 46. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,300,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

(*Non è presente.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nicolò.

De Nicolò. Mi sono iscritto in questo capitolo 46, anche per evitare di parlare poi in occasione di parecchi dei capitoli che seguono, nell'interesse specialmente dell'importante porto di Bari. Il porto di Bari, secondo la frase usata l'altro giorno dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, a somiglianza del porto di Licata, può esser chiamato un porto, sotto un certo punto di vista, disgraziato. E spiego il mio concetto. Al capitolo 275, nella nota *d* è detto:

« La costruzione di un pennello e di un piazzale nel porto di Bari per l'imbarco e sbarco delle merci e dei passeggeri è autorizzata dalla legge del 14 luglio 1889 per una

spesa di lire 540,000. Il progetto è approvato e potrà appaltarsi nel corso dell'esercizio 1893-94, potendosi far fronte ai pagamenti del primo anno di esecuzione dei lavori con la somma di lire 140,000, proveniente dalle 72,000 ammesse nel bilancio 1892-93 e dalle lire 74,000 proposte nel presente bilancio comprese lire 4,000 di cui al capitolo n. 295 per le spese di personale. »

Ora, secondo questa nota *d* al capitolo 275, pare che la costruzione di questo pennello non debba avere altro scopo che la maggior comodità delle operazioni di sbarco e d'imbarco. Io richiamo, però, alla memoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici una considerazione che non potrà certamente essergli sfuggita.

Per il porto di Bari si tratta, anzitutto, non di un'opera di costruzione nuova da servire come mezzo di maggior comodità, ma di un'opera di riparazione. Inquantochè, non essendosi ben determinata, quando s'incominciarono i lavori del porto in seguito al progetto d'arte approvato, la direzione della corrente marina, è avvenuto che, successivamente, il bacino del porto si è andato interrando.

Allora si è sentita la necessità di costruire un pennello, il quale doveva, anzitutto, servire come diga e mettere un riparo a questa invasione a danno del bacino del porto. Però, con l'andare degli anni, la corrente marina, seguendo sempre la sua opera distruggitrice e d'interramento, ha fatto sì che il primo pennello costruito rimanesse inefficace. Ed allora si è veduta la convenienza di costruire questo secondo pennello, il quale contemporaneamente deve servire, non solamente per la maggior comodità delle operazioni d'imbarco e di sbarco, come è detto alla nota *D* del capitolo 275, ma deve servire, secondo me, principalmente ed essenzialmente come opera di riparazione.

Ora io mi permetto di domandare al ministro, stando così le cose, e dovendosi eseguire questo pennello che deve servire a questo duplice scopo, se siasi ben ponderato se la costruzione del pennello, là dove è stata progettata, sia interamente efficace come opera di riparazione; o se, passati alcuni anni, non ci sia pericolo d'esser costretti a ricorrere alla costruzione di un terzo pennello, visto che, seguitando l'opera invaditrice della corrente marina, il bacino del porto

potrà esser sottoposto agli stessi inconvenienti, ai quali è stato esposto finora.

È questa una semplice domanda che io mi permetto di rivolgere al Governo, e alla quale attendo una risposta.

Tutto questo, però, non dovrebbe portare ritardo nell'intraprendere i lavori; ed io sono sicuro che il Ministero, senza perdita di tempo alcuno, vorrà veramente pensare a dare in appalto questo lavoro nel corso dell'anno ed esaurire assolutamente la cifra impostata in bilancio, tanto più che le amministrazioni locali hanno già stanziato per quest'opera il concorso di 100,000 lire.

Un'ultima osservazione ed ho finito. Alla lettera e dell'allegato 13, trovo segnata la cifra di 235,005 lire per le escavazioni di varî porti del Mezzogiorno, e fra questi è compreso il porto di Bari. Ora io mi domando: la escavazione nel porto di Bari è determinata appunto da questo interrimento avvenuto per le correnti marine, contro le quali correnti finora è stato inefficace il riparo di quel primo pennello, tanto che ora dovrebbe aggiungersi il riparo di un secondo. Ma se si procede alla escavazione nello stato attuale delle cose, e senza che prima si sia costruita questa seconda diga, io dubito che noi faremo l'opera delle Danaidi: perchè il bacino del porto si rinterrirà fino a quando non avremo opposta quella seconda diga alla corrente che muove da Venezia. Perciò io chiedo: non crederebbe opportuno e conveniente il Governo piuttosto che spendere questo denaro in una opera di escavazione inutile per il momento, di potere spendere qualche cosa di più per affrettare la costruzione del secondo pennello, e quindi in seguito pensare all'opera di escavazione che sarebbe tanto più efficace? Ripeto: ho manifestato questi dubbi e ho svolto queste domande, non solamente nell'interesse locale, ma anche in quello generale del paese, giacchè è inutile far considerare alla Camera ed al ministro l'importanza del porto di Bari; e come il provvedere sollecitamente alle condizioni di quel porto e lo spendere utilmente dieci oggi, significhi evitare il pericolo di dovere spendere cento, e forse inutilmente, domani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata.

Licata. Io credo la mia modesta raccomandazione tanto giusta che, se qualche collega l'avesse fatta negli anni precedenti, a

quest'ora essa sarebbe stata accolta da un pezzo. Io intendo parlare del porto di Sciacca che, secondo la legge 2 aprile 1885, fu classificato tra i porti di 2ª categoria, 3ª classe perchè nel triennio 1882-84 raggiunse il movimento commerciale di oltre 10,000 tonnellate. A dir vero, quello di Sciacca non è un porto nel vero senso della parola, ma una rada libera come la fece madre natura: una grande insenatura naturale dove il Governo non ha mai speso il becco d'un quattrino. Figuratevi, onorevoli colleghi, che non c'è nemmeno uno sbarcatoio e quindi i passeggeri, uomini o donne che siano, quando arrivano a Sciacca col piroscalo della Navigazione Generale che una volta la settimana fa il servizio postale del litorale meridionale della Sicilia, debbono esser portati alla riva sulle braccia dai marinari. (*Si ride*). Ridete pure, onorevoli colleghi, ma questa pur troppo è la pura verità! Le rappresentanze dei Municipi, del Corpo della marineria, delle Società operaie fra la gente di mare, come la Società *Cristoforo Colombo*, hanno mandata una colluvie di petizioni, di deliberazioni, e di voti al Governo; ma questo ha fatto sempre orecchie da mercante.

Nel 1873, il ministro dei lavori pubblici mandò a Sciacca un ingegnere governativo con l'incarico di fare il progetto per uno sbarcatoio. L'ingegnere andò, ma per le disposizioni avute di attenersi alla massima economia, fece un progetto così meschino che fu dichiarato inattuabile.

Nel 1878 l'ingegnere D'Anna compilò per incarico del Governo nientemeno che tre progetti, dei quali fu prescelto quello che portava la minore spesa di 330,000 lire.

Nel 1880 e poi nel 1883 l'ufficio centrale dei porti e fari per la Sicilia compilò pure due progetti, uno di massima ed uno definitivo, della spesa complessiva di lire 1,200,000.

Tutti questi progetti, tranne il primo, sono stati debitamente approvati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ma sono rimasti lettera morta ad ingombrare gli scaffali dell'Archivio. Il Governo a parole ha promesso mari e monti, ed ha accennato a progetti sopra progetti, ma in fatto è stato contrario perchè non ha voluto mai stanziare un centesimo sul bilancio. Di fronte a questo stato di cose, il Corpo della marineria di Sciacca rinunziò all'idea del porto, e si limitò a chiedere il ripristino dell'antica sco-

gliera, che tempo addietro aveva costruito a proprie spese, e che il mare aveva in seguito sconquassata e sommersa.

Il Governo accettò questa nuova domanda, e mandò l'ispettore Zainy, che mi dispiace non vedere in quest'Aula, perchè in proposito avrebbe potuto dare informazioni esatte, scriver da qualunque esagerazione e spirito di campanilismo.

L'ispettore Zainy fece compilare dall'Ufficio del Genio civile di Girgenti l'analogo progetto, che portava la spesa di circa lire 200,000, che a base d'appello si riduceva a 162,000.

Secondo la legge del 1885, essendo Sciacca porto di seconda categoria, terza classe, questa spesa doveva essere ripartita per tre decimi ai Comuni, tre decimi alla Provincia e quattro decimi al Governo. La Provincia ed i Comuni hanno di già approntato la loro quota, o meglio la Camera di commercio di Girgenti ha concesso un sussidio di 50,000 lire ed il Comune ha votato un prestito di 88,000 lire debitamente approvato dalla Giunta amministrativa. Di maniera che si hanno già pronte le due quote, provinciale e comunale, e non resta ad avere che quella governativa. Il Governo, interpellato, ha detto sempre che non ha mezzi; ma, domando io: quando avrà mezzi disponibili il Governo?

Io credo mai. Difatti, parecchi anni addietro, richiesto a concorrere, rispondeva allo stesso modo: che non aveva mezzi. Ed intanto il 14 luglio 1889 presentò e fece approvare dalla Camera la famosa legge con la quale si autorizzava una maggiore spesa di 64 milioni per opere portuarie, senza comprendervi Sciacca. Dunque non è questione di mancanza di mezzi ma di buona volontà. Il Governo, volendo, avrebbe potuto stanziare la quota che deve per legge, giacchè essendo pronte le quote comunale e provinciale, quella governativa diventa obbligatoria.

Del resto, sapete a quanto ascende la quota governativa? Ascende appena a 80,000 lire; le quali non guasteranno l'equilibrio del bilancio dei lavori pubblici, che supera la spesa di 100 milioni.

Il porto di Sciacca ha una certa importanza, come si rileva dal movimento commerciale e dai proventi doganali; serve di asilo e di rifugio alle numerose barche pescarecce di quei paraggi ed alle numerose barche coralline che vengono da Torre del

Greco e da Genova, e serve anche al piccolo cabotaggio delle coste meridionali di Sicilia. Di più, se noi avessimo la fortuna di veder costruita la tanto invocata e necessaria scogliera, lamenteremmo assai probabilmente un minor numero di naufragi, giacchè, quasi ogni anno, succedono, nel mare di Sciacca, parecchi naufragi; e in gennaio ultimo, per citare un esempio, naufragò una barca peschereccia, con l'intero equipaggio, composto di otto persone le quali perirono tutte, lasciando sul lastrico otto numerose famiglie.

E questo perchè? Perchè mancando un ricovero in caso di fortunale, le barche pescherecce non possono raggiungere la spiaggia e son costrette a pigliare il largo. Nè ciò è tutto.

Il ricovero potrebbe anche rendere accessibile Sciacca, dal lato del mare, mentre ora in tempo d'inverno è assolutamente inaccessibile.

L'onorevole ministro mi permetta in proposito di leggere poche parole che la Commissione d'inchiesta scriveva nel 1876, quando andò ad esaminare le condizioni economiche e sociali della Sicilia:

« Vi è in Sicilia, (leggo le parole precise della Relazione) una città in cui i membri della Giunta avrebbero voluto pur condursi, ma che si affacciò da ogni lato inaccessibile e non senza il pericolo, raggiungendola, di trovarvisi poi, per parecchi giorni, rinchiusi. Questa città è Sciacca, che difetta d'ogni viabilità ed a cui, in inverno, il mare impedisce frequentemente l'approdo.

« In verità, tutti i criteri che si potrebbero addurre a giustificazione di questa disgraziata condizione di cose, si rompono contro il fatto brutale, contro l'isolamento di un grosso paese, contro un così lungo diniego di giustizia. »

Queste parole, scritte diciassette anni fa, sono vere anche oggi; e Sciacca, città di oltre 25,000 abitanti, è inaccessibile come lo era nel 1876.

Io non domando al ministro di stanziare immediatamente le 80,000 lire; io affaccio pretese più modeste. Io chiedo solamente che si presenti la legge per autorizzare la spesa occorrente al ripristino dell'antica scogliera nel porto di Sciacca; ma al più presto possibile onorevole ministro, altrimenti, dichiaro che piglierò io l'iniziativa di presentarla. Lo scopo per cui prego il ministro di presentare

sollecitamente una tale legge, è questo: che il comune di Sciacca è pronto a seguire l'esempio di Palermo, di Marsala, di Porto Maurizio, di Spezia, di Savona e di altri Comuni i quali hanno approntato la quota governativa, senza interessi, e salvo poi ad essere rimborsati con stanziamenti graduali nel bilancio dello Stato.

Io capisco che i ministri, ispirati ad alte idealità, sentono meglio solleticato il loro amor proprio nel trattare di cose grandi: più o meno sono essi quasi tutti intinti dall'odierna lue di megalomania, e non pensano che a cose grandi. Ma io faccio osservare che per essere giusti bisogna anche pensare alle cose piccole.

Re Umberto, nel suo discorso della Corona, si dava la gloria d'affermare che il suo regno è il regno degli umili. Ebbene, onorevoli ministri, seguite l'esempio del Capo dello Stato; date orecchio e provvedete alle piccole miserie del Regno d'Italia, e così potrete meritare veramente il glorioso nome di Governo degli umili.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Murmura.

Murmura. Già sin dal secolo passato le navi di piccola portata, allorché il mare era burrascoso, andavano a trovare rifugio nel golfo di Sant'Eufemia, in quel piccolo seno, difeso da scogliere naturali, detto il porto di Santa Venere.

E già sin da tempo antico si sentiva il bisogno che in quel luogo sorgesse un porto, per tutelare gli interessi della navigazione.

Io non ho autorità, nè competenza per discorrere dell'importanza di tale porto. E per questo io sento il bisogno di fare appello all'opinione di un uomo, il cui nome è legato alla storia del risorgimento italiano, intendo parlare del generale Nino Bixio, il quale nella tornata del 28 aprile 1863 diceva alla Camera queste parole:

« È evidente che nell'interesse dello Stato è necessario costruire un porto sulle coste della Calabria, e quando non si facesse per la marina mercantile, uno di questi giorni dovrebbe il ministro della marina domandarvelo per i bisogni della marina militare, probabilmente d'accordo col ministro della guerra, giacchè è questa una mancanza che io stesso ho udito lamentare dal generale Lamarmora.

« Ciò è tanto vero che il capo degli idrografi francesi, l'ingegnere Daussy, lamen-

tando negli annali idrografici che le coste Calabre da Napoli alla Sicilia non avessero un punto di rifugio, indicava ai naviganti francesi come sola ancora di salvezza in caso di fortuna quel qualunque ricovero che gli scogli di Santa Venere presentano.

« È dunque necessario che per queste coste vi sia un porto di rifugio, e tutti sono d'accordo che questo debba essere Santa Venere. È questo un bisogno tanto per la marina militare quanto per la mercantile, tanto per il trasporto delle truppe quanto del materiale da guerra e degli approvvigionamenti...

« Ciò posto si dovrebbe vedere se questo porto essendo nell'interesse dello Stato sia giusto classificarlo nella 1^a invece che nella 2^a categoria.

« Non faccio una formale proposta dico solo che questo porto è d'interesse generale, e pei bisogni della marina dello Stato e per quelli della navigazione commerciale. »

Ed il ministro di allora, Menabrea, rispondeva:

« Io non contendo l'importanza del porto di Santa Venere che viene posta innanzi dall'onorevole Bixio. »

Ed in verità fino dal 1863 venne deliberata la costruzione di questo porto. Ma oramai sono passati 30 anni, 30 lunghissimi anni, e che cosa si è fatto di esso? Una specie di trappola, posta a danno dei naviganti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ricorda l'infortunio della notte del 6 dicembre, pel quale 5 bastimenti andarono perduti, e 10 uomini vi lasciarono la vita.

Io certamente del ritardo della costruzione non intendo di far carico all'attuale amministrazione. Ma ho voluto rilevare il fatto unicamente per poter affermare una verità, cioè che se il porto di Santa Venere sorgesse in luogo diverso da quello ove le onde del Tirreno lambiscono le coste della Calabria, dimenticata dagli uomini, oh! da quanti anni i lavori del porto sarebbero stati condotti a compimento!

Io forse ho parlato della costruzione di quel porto, come se si trattasse di un interesse locale? Ma no, che la costruzione di esso è di interesse altamente generale. Il ministro lo sa che dallo stretto di Messina all'ingresso del golfo di Napoli non vi è altro porto di rifugio.

Tutte le navi che si trovano a navigare

in quelle acque, se sorprese da burrasca, sono costrette a ricoverare in quel porto.

Chi ricorda la catastrofe del 6 dicembre, si persuaderà agevolmente di tal verità. In quella notte si trovavano a navigare tre legni: uno inglese, che veniva dallo stretto di Messina e che si trovava nelle acque di Gioia Tauro; uno che si trovava nella acque di Stromboli, ed un altro che dal golfo di Salerno si avviava verso Sorrento.

Ebbene, le due prime navi non poterono guadagnare lo stretto di Messina, quella di Salerno non potè doppiare la punta della Campanella, e tutti e tre furono costretti dall'imperversare dell'uragano a cercare rifugio nel porto di Santa Venere; ma invece di scampo ivi trovarono la perdizione e la morte!

Che quest'opera portuaria sia di una rilevante importanza lo dimostrano le pratiche attive, che io non ignoro esistere fra il ministro della marina e quello dei lavori pubblici. Mi risulta anzi che si fanno dal primo al secondo premure vivissime perchè prontamente ed efficacemente si provveda all'interesse della navigazione.

Ed ora specialmente è diventato più necessario ed urgente il compimento di questo lavoro, giacchè, per le ultime convenzioni marittime, vi è il viaggio segnato col numero 33, per il quale un vapore della Società deve approdare a tutte le coste del litorale, ed è costretto a passare una notte nel porto di Santa Venere.

Ora nei mesi d'inverno, quando vi è burrasca, o il vapore per tutelare gl'interessi e la vita dei passeggeri, non essendo sicuro del ricovero nel porto di Santa Venere, andrà via, ed allora il vantaggio dell'approdo il più delle volte diverrà illusorio; oppure per compiere il suo dovere, si arrischerà ad entrarvi e si esporrà al pericolo di colare a fondo.

Ma v'è un altro elemento di urgenza, onorevoli ministro e sotto-segretario di Stato, che reclama proprio l'ultimazione dei lavori del porto, ed è l'interrimento continuo di esso. Il ministro non ignora che il primo progetto di questo porto era a doppia apertura. Esso aveva due bocche. Ebbene, col passare del tempo, per effetto della corrente dello stretto di Messina, cominciò il lavoro d'interrimento, tanto che convenne chiudere una di queste bocche, ed innestare il molo con la terra ferma.

Signori il numero dei naufragi che avvengono nel porto di Santa Venere, fa un obbligo di coscienza al ministro, di provvedere definitivamente e sollecitamente.

Io ho qui uno specchietto che mi è venuto dal Ministero della marina, e che contiene la statistica dei naufragi avvenuti dal 1886 al 92.

Di quelli anteriori non v'è notizia, perchè non si faceva la registrazione degli infortuni.

Ebbene, in 6 anni sono avvenuti in quel porto 9 naufragi!

Ora io vi domando se le cose possono durare così! Sarebbe meglio che si adoprassero la dinamite per fare saltare in aria quell'insidioso rifugio, perchè così i legni sapendo di non trovar riparo in quelle spiagge continuerebbero il loro cammino, affidandosi alla carità delle onde. Invece ora, attratti dal miraggio del porto, ci vanno ed affondano miseramente.

Come intende provvedere l'Amministrazione a codesta iattura? Nel bilancio vi è stanziata una somma nella cifra di 5,638 lire. Essa somma è destinata a provvedere il porto di qualche *boa*, ed a fare lievissimi ripari. Non si tratta di questo, onorevole ministro, dappoichè con le boe d'ormeggio voi potete soccorrere in qualche modo ai bisogni dell'ancoraggio, ma non potete impedire i naufragi che avvengono nel porto quando la burrasca infuria.

Esso porto non è difeso dai venti di libeccio e di ponente e, quando soffiano questi venti, le onde vi penetrano, e di conserva alle altre di riflesso, dette tecnicamente di risacca, agitano talmente lo specchio delle acque, che le navi, quando pure si trovino ancorate, non potendo resistere all'ingrato ballonzolamento, spezzano le ancore e o calano a picco o sono sbattute sulla spiaggia.

Ad evitare codesti pericoli è necessario il prolungamento del molo. Con questo non solo si difende il porto dai venti di libeccio e di ponente, ma anche dalla iattura di certe secche che sono all'imboccatura di esso.

Due navi nella notte del 6 dicembre sono perite appunto nell'imboccatura del porto, perchè i marosi ve le travolsero, rompendo fortemente sulle secche.

Io comprendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici può dire: ma non è carità cristiana che ci manchi, è carità di bilancio,

che proibisce di fare quanto il bisogno reclama, tanto più che la spesa pel prolungamento del molo non è leggiera.

Io veramente non sono uomo da dar consigli, specialmente a vecchi parlamentari, ad uomini consumati nella esperienza degli affari e nell'amministrazione dello Stato, ma però qualche cosa voglio pur dire a sgravio della mia responsabilità.

Per la legge del 14 luglio 1889 furono assegnate al Ministero dei lavori pubblici 64,416,000 lire da spendersi in un dodicennio. Si è fatta pure una tabella indicativa per la distribuzione delle somme e classifica dei lavori in ragione della urgenza.

Al porto di Santa Venere fu assegnata la somma di 900,000 lire, ma essa comincerà a gravare sul bilancio del 1896; di modo che, per cominciare i lavori, bisognerebbe aspettare il bilancio del 1896. Ora io trovo al numero 38 della tabella indicativa un fondo per le spese impreviste di 6,017,000 lire, che, diminuito di 1,000,000 per il prelevamento autorizzato dall'articolo 3 della legge suddetta, resta di 5,077,000 lire.

Il ministro dei lavori pubblici in obbedienza alla legge ed alla tabella indicativa dei lavori, non può aver speso fino al 1893 più di 14,489,000 lire, e dalle impreviste avrà potuto stralciare quella porzione di somma che, in linea di previsione e di precauzione, poco più poco meno, si è stabilita per la spesa dei 14,489,000.

Dunque io dico: questo fondo degli *imprevisti* certamente non è stato esaurito, ed il Governo può avvalersi del medesimo per farvi una specie di mutuo provvisorio, e con esso dar mano subito al cominciamento dei lavori. Quando poi il fondo di riserva sarà necessario ripristinarlo, per la continuazione delle opere posteriori, allora vi si riverseranno le rate fissate sui bilanci e destinate al compimento del porto; e così con una semplice impropriazione e spostamento precario di cifre, con savia avvedutezza fatto, si potrebbe salvare capra e cavoli, senza perturbamento degli esercizi e senza violazione dei diritti acquisiti.

Dalle denegazioni che veggio fare al ministro, mi accorgo che questo suggerimento non gli garba. Ebbene, allora io ne suggerirò un altro. L'onorevole Genala cerchi di appaltare con anticipazione i lavori; trovi un impresario che o a trattative private, o a pubblica gara, s'impegni di cominciare fino da

questo momento i lavori, pur di accettare che i pagamenti si facciano col bilancio del 1896 e seguenti.

Si tratterebbe di un'anticipazione di capitali. Io comprendo che in questo caso bisogna pagare gl'interessi, perchè non v'è appaltatore che voglia applicare i suoi capitali senza un corrispondente vantaggio; ma il pagamento degl'interessi è un leggero sacrificio, ed io credo che questo leggero sacrificio può essere fatto nell'interesse non tanto della Calabria quanto della Navigazione Generale.

Ad ogni modo io ho voluto esporre questi miei concetti per fissare l'attenzione del ministro Genala sull'urgenza dei lavori.

Del resto egli, che ha la piena responsabilità delle cose, provveda come meglio crede.

Però, prima di finire, mi piace anche di dire una parola all'onorevole ministro sul fanale del porto di Santa Venere. Il fanale del porto di Santa Venere non sodisfa nè poco, nè punto al suo destino. Esso emerge tanto poco dallo specchio delle acque che quando la tempesta ruggia, le onde vi passano sopra e lo spengono.

Il ministro deve ricordare come nella notte del 6 dicembre il fanale fu spento dai marosi, i quali persino impedirono a colui che ne aveva la vigilanza di andare a riaccenderlo.

Ora, si metta almeno il fanale in condizione da poter funzionare, altrimenti, invece di esser quella la lanterna di un porto, sarà una vera fiaccola sepolcrale.

Io mi auguro che le risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi diano qualche affidamento che le opere si inizino presto, che si provveda agli accennati e urgenti bisogni, che il porto di Santa Venere diventi quello che deve essere, vale a dire, un asilo di rifugio, un luogo di sicurezza e non quello che attualmente è, una trappola, un agguato, una Circe ingannatrice e fatale ai naviganti. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Squitti.

Squitti. Due sole parole intorno al medesimo argomento. Si tratta dell'esecuzione della legge del 1889, circa la quale ho avuto l'onore di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro in una mia interrogazione, svolta discutendosi il bilancio dei lavori pubblici,

nella tornata del 22 dicembre 1892. L'onorevole ministro, nel rispondermi allora, promise che, salvo ad eseguire la legge del 1889 come deve essere eseguita, avrebbe provveduto ad alcuni lavori urgenti: cioè al collocamento di alcune boe, se mal non ricordo, ed alla riattivazione di alcuni lavori già deperiti. Ora sono passati sei mesi e nulla accenna all'inizio di questi lavori: per modo che vorrei rivolgere all'onorevole ministro la stessa domanda che l'onorevolissimo nostro presidente rivolgeva un giorno ad un nostro collega a cui chiedeva quale concetto avesse del tempo. Poichè se in sei mesi nemmeno si accenna all'inizio di questi lavori urgenti, noi ci troveremo un'altra volta con la cattiva stagione vicina, senza che alcun lavoro sia stato fatto.

Io ho fiducia, nondimeno, che questi lavori urgenti, i quali importeranno una spesa di circa 70,000 franchi, possano essere presto esauriti. E quanto ai lavori definitivi in esecuzione della legge del 1889, l'onorevole ministro ha promesso che sarebbe subito studiato il progetto.

Nei progetti passati si è sempre pensato al prolungamento del molo di ponente; ma io credo che le autorità marittime ora richiedano qualche cosa di più.

E perciò, forse, non sarà male che questi studi siano magari compiuti un poco dopo, ma siano fatti come le autorità marittime esigono: perchè, se non sono male informato, pare che le autorità marittime esigano anche una scogliera sotto vento, la quale sia coordinata in modo da lasciare un varco di due o trecento metri, affinchè quei tali bassifondi non impediscano ai bastimenti di entrare nel porto.

Riepilogando, la mia preghiera si limita a questo: che i lavori urgenti siano presto fatti, e credo che, in questo, l'onorevole ministro sia d'accordo con me. E che i lavori da farsi in esecuzione della legge del 1889, siano bene studiati, e mi si dia affidamento che a tempo non indeterminato avranno principio.

E poichè mi trovo a parlare, mi permetto di fare un'altra raccomandazione: quella, cioè, che presto siano appaltati i lavori per il ponte sbarcatoio di Pizzo.

L'onorevole ministro mi rispose altra volta che, ove il progetto fosse stato fatto, i lavori sarebbero incominciati. Il progetto è stato

fatto ed anche il ratizzo, e si trovano ancora disponibili le 14,000 lire stanziare nel bilancio del 1892-93.

Può darsi che le 14,000 lire non bastino per l'esecuzione di quel ponte sbarcatoio: ma almeno chiedo che si incomincino i lavori; dappoichè così, se non nel bilancio 1893-94, in quello del 1894-95 forse si potrà stabilire un'altra somma, affinchè non avvenga più, nell'approdo principale delle Calabrie, quel tale spettacolo risibile e barbarico al quale accennava testè l'onorevole Licata. Ed io spero che, anche a questo proposito, l'onorevole ministro mi voglia dare una risposta rassicurante e precisa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cafiero.

Cafiero. Ho già altra volta parlato dei lavori che si riferiscono al porto di Barletta, ed intorno ad essi richiamerò sempre l'attenzione dell'onorevole ministro, quando mi si presenterà l'opportunità, e fino a quando le risposte non mi parranno soddisfacenti in modo che potessi ritenere garantita un'opera dello Stato, e scongiurato il pericolo di veder sviate le correnti commerciali da quella regione.

Onorevole ministro, dovremo noi scordare l'importanza del porto di Barletta? Vorremo noi anche per poco dimenticare che Barletta è chiamata il granaio, l'Odessa delle Puglie, che è il centro di un vasto territorio immensamente produttivo di cereali, di vini, di olii, e di tante altre derrate, le quali non solamente rappresentano la produzione locale, ma sono anche importate da altri paesi, e poi imbarcate nel porto di Barletta? Queste condizioni molto favorevoli comprese perfettamente, negli anni passati, il municipio di Barletta, che si affrettò con gravissimo dispendio a costruire in quel porto opere importantissime; e sia detto ad onore del vero, lo Stato, essendo ministro allora il rimpianto Baccarini, s'impressionò degli sforzi del Comune e sussidiò quell'opera con un concorso di un milione di lire. Il Comune spese quattro milioni e non completò il progetto. Ma il Comune fece del suo meglio a che l'opera riuscisse seria, e riuscì infatti tanto importante da determinare lo Stato ad assegnare il porto di Barletta, dalla quarta classe, cui apparteneva, alla seconda.

Quest'opera dunque, onorevole ministro, non fu costruita coi denari dello Stato, ma

fu costruita coi denari del municipio di Barletta: lo Stato ha preso dal Comune.

Allorchè fu fatta la consegna del porto allo Stato mancavano solo alcuni lavori complementari, e la escavazione; ed al tal riguardo richiamo precisamente l'attenzione dell'onorevole ministro.

Non posso però disconoscere, e debbo anzi, anche a nome dei miei elettori, ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che, sebbene in apparenza non avesse completamente accolte, nell'ultima discussione del suo bilancio, le raccomandazioni per la esecuzione di quei lavori complementari, nondimeno posteriormente emise provvedimenti tali da ristabilire momentaneamente l'ordine e l'andamento regolare dell'opera. Però, onorevole ministro, io ripeterò a Lei, sebbene non con l'istesso calore, quello che disse ieri l'onorevole Bonajuto al ministro dell'interno. Molte volte le autorità locali si occupano più di politica e di elezioni che di buona amministrazione. Se ciò non avvenisse anche in provincia di Bari, se l'autorità locale attendesse meglio ai fatti di amministrazione, certo avrebbe riferito al Governo le condizioni deplorevoli nelle quali si trova un'opera importantissima, che ora appartiene allo Stato, e che a giudizio di uomini competenti, di capitani della marina mercantile estera, presto sarà perduta per l'interrimento del bacino. Se questi fatti fossero stati riferiti al Governo, non sarebbe sorto, fra quelle popolazioni, lo sconforto, vedendo così trascurati i locali interessi; mentre per opposto a me sono note le benevole disposizioni del Governo per quelle regioni del Meridionale.

Onorevole Genala, il porto di Barletta è finito da quattro anni, eppure non fu fatta finora alcuna escavazione del bacino. Se questo sia un sistema corretto per la conservazione di un porto lo lascio giudicare a Lei, che dev'essere certamente più competente di me in simili questioni.

Furono costruite immense scogliere con blocchi venuti dalle cave coperti di detrito, che poi si ammassò nel fondo del bacino in seguito al lavacro operato dai flutti; non sarò io, profano all'ingegneria idraulica, che dovrò dirle come questi detriti stabiliscano un fondo tanto duro, che a romperlo occorrerà usare mezzi ben più potenti, che non quelli normali delle pirodraghe: forse sarà il caso di servirsi della dinamite.

Eppure nessun principio, nessun lontano accenno di escavazione. Così pure vi sono due moli, il vecchio ed il nuovo, e non fu fatto ancora nessun progetto per congiungerli. La calata del porto resta tuttavia non sistemata, l'antemurale del molo vecchio è abbandonato, tal quale lo lasciò il Comune, che non fu in grado di completare tutte le opere, e che pure restano tuttavia trascurate.

Ho sentito poco fa il collega De Nicolò, che si doleva della insufficienza delle opere compiute nel porto di Bari; ma quel porto non costa al Comune quanto l'altro di Barletta. Pel porto di Bari la spesa fu divisa fra Comune, Stato e Provincia: il porto di Barletta invece è stato costruito a spese solamente del Comune.

Onorevole ministro, il comune di Barletta ritiene per una disgrazia che il porto sia passato alla dipendenza dello Stato, perchè, se fosse rimasto ancora al Comune, qualche cosa si sarebbe fatto, massimamente per la escavazione del bacino, mentre ora non vi è principio di lavoro alcuno.

Ma già il comune di Barletta ha il torto, in provincia di Bari, di aver mandato alla Camera un deputato che non piaceva, e in provincia di Bari di queste cose non si tollerano, perciò contentato appena appena il capoluogo, al resto non ci si pensa. Onorevole ministro, Lei, che contribuisce efficacemente alla buona amministrazione dello Stato con la conservazione e la creazione di opere pubbliche veramente utili, dovrebbe reclamare nella sede del Governo una più corretta amministrazione generale per la provincia di Bari. Ma noi siamo stanchi, ed è tempo di finirla!

Io vorrei che il Governo interrogasse ciascuno di noi rappresentanti della provincia di Bari circa le condizioni locali; non troverà un solo deputato favorevole al modo col quale quella Provincia è amministrata attualmente.

Io spero, onorevole ministro, che, con i propositi equanimi, che Ella ha sempre avuti per le Provincie meridionali e di cui noi serbiamo memoria, vorrà correggere, in fatto di opere pubbliche, gli errori e le aberrazioni altrui. Avochi quei diritti che lo Stato deve avere, per l'indirizzo di quanto dipende dal suo ministero.

Dia lo sfratto, per gli affari che dipendono da Lei, a quella gente che si occupa

solo di elezioni, e che si mette tra le popolazioni e lo Stato; e sia fatto un taglio (a buon intenditor, poche parole), perchè il beneficio che può venire dal Governo a quella regione non sia fuorviato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Dirò due parole, per fare una raccomandazione. Nella legge del 1889 fu compreso un lavoro per Numana; una scogliera mediante la quale si potesse ottenere un porto di rifugio per le navi di cabotaggio e per le barche peschereccie.

Si stabilirono 40,000 lire per quell'opera; vi concorsero la Provincia, il comune di Ancona ed altri Comuni, e l'opera fu cominciata. Il fondo di 40,000 lire ed il contributo degli enti locali è esaurito, e l'opera non è compiuta. Il comune di Numana è poverissimo, e per quanti sforzi facesse, non potrebbe coadiuvare il compimento dell'opera se non fosse aiutato dal Governo.

Il lavoro che si fa a Numana non ha lo scopo di favorire il commercio di quel luogo, nè la navigazione; perchè Numana non ha una tonnellata di naviglio e non ha il minimo commercio; non ha che lo scopo di dare un rifugio alle navi di cabotaggio ed ai pescatori numerosissimi su quella costa di S. Benedetto a Recanati. A questo fine solo il Governo e gli altri corpi morali hanno dato una sovvenzione.

Ora raccomando al Ministero di vedere se dal fondo delle spese impreviste della legge del 1889 non si possa prendere la somma che è ancora necessaria per compiere quell'opera che farà risparmiare la vita e le sostanze dei poveri naviganti.

Non dico altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capruzzi.

Capruzzi. Le considerazioni svolte dallo egregio amico De Nicolò, intorno ai bisogni del porto di Bari, comunque uscissero fuori dai limiti del capitolo 46, anticipano la discussione che si sarebbe fatta sul capitolo 275.

A quelle considerazioni mi unisco anche io perchè il porto di Bari ha sofferto grandissimi danni a cagione dell'interramento continuo, il quale ha fatto sì che lo specchio delle acque nel bacino, appunto, del porto è di gran lunga diminuito, di maniera che dove cinque o sei anni addietro v'era l'altezza di qualche metro d'acqua, ora non esiste che sabbia e terra.

Il Comune e la Provincia richiamarono, a tempo opportuno, l'attenzione del Governo su questo gravissimo inconveniente, e fu ricercata la causa dell'interramento.

Da parecchi studi fatti da ispettori generali del Ministero dei lavori pubblici, pare accertato che le cause produttrici di questo interrimento siano due.

La prima, che le onde, nel bacino del porto naturale, non del porto limitato alla costruzione, dove vanno i navigli, battendo sulle sponde, portano, con un movimento circolare, la sabbia nel bacino del porto; l'altra causa è che la corrente, la quale prende capo a Venezia, e va lungo tutta la linea dell'Adriatico, trasporta sempre materiali nel bacino del porto medesimo.

Allora si fece un progetto di un'opera la quale importava una spesa di lire 560,000, ripartita fra il Comune, la Provincia e lo Stato. Ed è, precisamente, per la costruzione di quest'opera che fu stanziata la somma di 70,000 lire nel capitolo 275 del bilancio che discutiamo.

L'onorevole ministro ricorderà che, appunto, due o tre mesi or sono, gli rivolsi una interrogazione per sapere se e quando avrebbe voluto mettere mano alle costruzioni che riguardano il porto di Bari.

Egli mi rispose che si sarebbe compiuto di por mano alla costruzione di quell'opera, sempre quando la Provincia e il Comune avessero deliberato di anticipare la somma di 100,000 lire.

Ho fatto pratiche tanto presso l'amministrazione comunale, quanto presso la provinciale, ed ultimamente dal Consiglio provinciale fu deliberato di anticipare queste 100,000 lire, delle quali 30,000 per conto del Comune, il quale pagherà alla Provincia un lieve interesse.

Quindi la prima preghiera che rivolgo all'onorevole ministro è questa, che dia luogo subito all'appalto per la costruzione di quell'opera, ora che si sono adempiute quelle tali condizioni, alle quali accennava, rispondendo alla mia interrogazione.

L'esecuzione di quest'opera porterebbe questi benefici, che si covrirebbe la parte interrata del porto, si allargherebbe la banchina, s'impedirebbe limitatamente la formazione di un nuovo interrimento, e si sistemerebbe la spiaggia.

Ma ben diceva l'onorevole mio amico De

Nicolò che, nonostante la costruzione di quest'opera, l'interramento dovrà continuare. Poichè se il pennello che sarà costruito, oggi, potrà impedire che le acque trasportino la terra nel bacino del porto, non potrà, però, impedire che la corrente che viene da Venezia trasporti altri materiali dei quali ho parlato.

Sicchè tutti i pratici, ed anche gl'ispettori del Ministero, ritengono necessaria la costruzione di un altro braccio del porto, dalla parte opposta, o almeno di una scogliera.

Quindi unisco le mie raccomandazioni a quelle dell'egregio amico De Nicolò perchè si facciano gli studi riguardo a questa nuova difficoltà che sorge; altrimenti, stando al giudizio di uomini competenti, noi, fra pochi anni, avremo a deplorare il completo interrimento del porto.

Però io non mi associo a coloro che dicono che si possa risparmiare la spesa dell'escavazione del porto, perchè, oltre le opere che valgono ad impedire la continuazione dell'interramento, certo è che il presente interrimento deve essere tolto e perciò mi pare che la spesa prevista in bilancio per l'escavazione del porto, sia assolutamente necessaria. Quindi, riassumendo, chiedo la pronta esecuzione dell'appalto dell'opera a costruirsi, si mantenga lo stanziamento della spesa della escavazione, e mi auguro che il ministro faccia fare gli studi per costruire un altro braccio o almeno una gittata di scogli dalla parte opposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani.

Sani, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. A proposito di questo capitolo della parte ordinaria parecchi oratori hanno parlato di opere che hanno, veramente, carattere di straordinarie e per le quali vi sono appositi stanziamenti.

Io ho seguito del mio meglio tutto quello che hanno esposto gli oratori; ma mi piace ripetere quello che ho detto ieri, vale a dire che mi si voglia perdonare se non sarò completo ed esauriente, perchè è più difficile seguire una fila di molti oratori, i quali parlano di cose svariate, di quello che rispondere ad ognuno singolarmente, capitolo per capitolo.

Premessa questa dichiarazione a mia discolpa, comincerò dagli onorevoli De Nicolò e Caprucci, i quali si sono interessati del porto di Bari.

L'onorevole De Nicolò ha osservato, leggendo la nota apposta al capitolo 275, che, veramente, non è per la comodità dello scalo che si costruisce il pennello, ma per impedire o, per lo meno, per attenuare gli interrimenti.

Ed egli ha perfettamente ragione.

Quella nota è stata posta per due opere; vale a dire per la costruzione del pennello e per la costruzione del piazzale.

Ora se la seconda opera può facilitare lo scalo e l'imbarco delle merci, certo la prima non ha che vedere con questo scopo.

Ma detto ciò, che ha una importanza molto relativa, posso sbrigarmi con poche parole, in quanto ai desiderî degli onorevoli De Nicolò e Caprucci. Io credo che, con gli stanziamenti fatti nei due bilanci precedenti e con quello del presente bilancio, col concorso delle Provincie, a cui ha fatto cenno l'onorevole Caprucci, si potranno appaltare le opere del pennello, e fors'anche quelle del piazzale.

Per quel che riguarda, poi, l'escavazione, naturalmente si provvederà con i fondi stanziati nella parte ordinaria del bilancio, che si riferiscono ai bisogni dei vari porti. Ed a questo proposito aggiungo che, per quest'anno, come gli onorevoli colleghi avranno potuto verificare, il fondo relativo alle escavazioni è stato aumentato di 400 mila lire, e così si potrà meglio provvedervi.

Questo dico quanto alle opere proposte dalle leggi del 1881 e 1889, la quale ultima aveva dato al porto di Bari una dotazione di lire 540 mila.

Vengono, poi, i dubbi tecnici, sui quali non mi sento di interloquire; ma, certamente, il Ministero non si rifiuta di fare questi studi, e di vedere quali provvedimenti debbano prendersi.

L'onorevole Licata ha parlato di Sciacca. Sciacca è qualificato in seconda categoria, terza classe.

È verissimo quanto ha detto l'onorevole Licata. La Camera di commercio di Girgenti e il Consiglio comunale di Sciacca hanno votato le spese necessarie, di più si sono proposti di anticipare la parte che spetta al Governo; ma, disgraziatamente, quest'opera non ha nessuno stanziamento per legge speciale.

Ora io dubito che possa essere molto difficile, per non dire molto pericoloso, il pre-

sentare una legge speciale per una sola opera, quando, forse, molte altre opere si potrebbero trovare nella stessa condizione e con gli stessi bisogni.

Il progetto è già compilato, e la somma salirebbe a lire 250,000.

Siccome, per quest'opera, il concorso dello Stato dovrebbe essere in ragione del 40 per cento, così il Governo dovrebbe dare circa lire 100,000, che son qualche cosa di più di quello, a cui ha accennato l'onorevole Licata.

Per parte mia, non mi credo autorizzato a dare la formale promessa, che si presenterà una legge speciale per questo porto, ma sento di poter dire che sarà esaminata la questione e si vedrà quello che si possa fare nel miglior modo possibile per sollecitare questi lavori, che, veramente, visto lo spontaneo concorso, che hanno dato tutti i Corpi locali, meritano di essere incoraggiati.

Gli onorevoli Murmura e Squitti hanno parlato del porto di Santa Venere. Io posso, in parte soltanto, ripetere quello che ha detto tempo fa l'onorevole ministro rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Squitti, vale a dire, che il progetto si è dovuto rimandare perchè fosse nuovamente studiato. Intanto, però, posso dire che si sono date le opportune disposizioni per riparare tutte le opere danneggiate dallo straordinario fortunale del 15 dicembre 1892, e si sono date anche le disposizioni per l'impianto delle boe d'ormeggio, alle quali alludeva l'onorevole Squitti. Stia dunque certo che, con la maggior sollecitudine, cercheremo di dar corso a questo progetto.

Aggiungo, che, siccome è urgente di fare un lavoro di escavazione, si sono assegnate al porto di Santa Venere lire 52,000, somma che non mi pare indifferente. Più di questo non potrei dire.

La legge del 1881 assegnava, per queste opere, lire 900,000; ma l'onorevole Murmura vorrebbe che, messo da parte questo stanziamento, che, a cagione di impegni precedenti, non si può inscrivere nel bilancio di questo anno, e non saprei nemmeno se sarà possibile per l'anno venturo (ma su questo mi riservo, perchè il programma non è stato fatto), si prendesse questa somma od una parte di questa somma dai 6 milioni degli imprevisti.

Io faccio presente all'onorevole Murmura che questo provvedimento non è possibile

farlo da parte del Ministero, se non con uno speciale disegno di legge. Allora, evidentemente, egli vede tutte le difficoltà e tutto il ritardo che vi potrebbe essere in questo procedimento.

Soggiunse, poi, l'onorevole Murmura: stipulate un contratto con un appaltatore a cui farete i pagamenti a lunga scadenza! Ma anche qui egli sa che è impossibile per il Governo, che deve regolarsi con la legge sulla contabilità dello Stato, di poter dare lavori a trattative private se non sotto speciali e determinate condizioni le quali non si hanno nel porto di Santa Venere, e quindi bisogna che ricorra a tutte le norme generali che sono stabilite per tutti i contratti per i quali deriva onere allo Stato. Volendo applicare il rimedio suggerito dall'onorevole Murmura, vi sarebbe il solo mezzo che ho detto poc'anzi, e che hanno fatto altri Municipi i quali si sono assunti l'obbligo di compiere le opere, salvo il rimborso dello Stato in un dato numero di anni. Con ciò credo di aver risposto tanto all'onorevole Murmura quanto all'onorevole Squitti.

L'onorevole Squitti ha parlato anche del porto di Pizzo. È vero: l'anno scorso fu stabilita la somma di lire 14,000 per un ponte sbarcatoio a Pizzo. Ma non so se basteranno, e non mi consta finora se possano o non possano bastare.

Ad ogni modo una piccola differenza non sarà quella che potrà impedire quest'opera e, certo, si troverà modo di rimediare. Ma quel che vorrei far rimarcare è questo: che per l'articolo 13 della vigente legge sui porti, si è scritto dal Governo, il 9 febbraio u. s., perchè provveda alle adesioni degli interessati in quest'opera, e che non avendo ancora ricevuto risposta, il Ministero ha fatto tutto ciò che poteva desiderarsi da lui, ed è quello di sollecitare, vivamente, questa risposta. Ed è per questa sola ragione che è stata sospesa l'esecuzione di quest'opera. Confido, quindi, che, da parte dell'autorità locale, non vi sarà più indugio, e da parte nostra non vi sarà una compiacenza maggiore che quella di poter spendere i quattrini che abbiamo già nei residui del bilancio che stiamo esercitando pel corrente anno.

Viene ora il porto di Barletta, del quale si è interessato l'onorevole Cafiero. È verissimo, la città di Barletta è benemerita per avere, a sue spese, o almeno, in gran parte,

a sue spese, compiuto le opere di questo porto, perchè ne sentii parlare molto tempo addietro, e so quanto costa di pratiche e di danaro.

L'anno scorso, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Cafiero si è occupato di questo porto; ma io debbo dirgli che allora non erano ancora state esaurite tutte le pratiche per la consegna allo Stato di questo porto, che è passato in seconda categoria, seconda classe, seconda serie. Ora tutte queste pratiche sono esaurite, e posso assicurare l'onorevole Cafiero che è stato provveduto per la sistemazione di alcune opere di compimento, che fu stipulato il contratto per la manutenzione delle opere esistenti; più si sono date disposizioni perchè si provveda alla necessaria escavazione.

Vengo per ultimo al porto di Numana. Il porto di Numana ha avuto, con uno speciale provvedimento di legge, uno stanziamento che, se non sbaglio, era di circa 40,000 lire. Tutto questo stanziamento è stato esaurito, però le opere non si sono potute compiere; e a quanto mi consta, oggi vi sarebbe un nuovo progetto per il completamento di queste opere, di circa lire 63,000, per le quali si chiede anche il concorso dello Stato.

Dice l'onorevole Elia: veda il Ministero se sia possibile di prendere dal fondo delle impreviste quello che occorre per sussidiare queste opere. Ma qui è bene avvertire che il porto di Numana è di quarta classe. Ora, per dare un sussidio ad un porto di quarta classe, evidentemente non si può adoperare il fondo delle impreviste, che è stabilito unicamente per le opere contemplate dalla legge dell'89 mentre quello per Numana era un concorso straordinario per un porto di quarta classe.

Ma siccome sono ancora in corso di compilazione i relativi progetti, quando verrà la domanda del Municipio di Numana il Ministero vedrà se può dare, come a porto di quarta classe, e credo che sia possibile, il sussidio del 30 per cento sopra l'apposito capitolo del bilancio.

Questo è ciò che posso dire all'onorevole Elia, ma non potrei dargli affidamento di prelevare dalle impreviste questo fondo, perchè credo che occorra una legge speciale; tanto è vero che, su quel fondo delle impreviste, fu, con una legge speciale, preso qualche cosa per altre opere portuali, ma occorre un prov-

vedimento legislativo e cito fra le altre la Vegliaia di Livorno per lire 200,000.

Ad ogni modo, posso assicurare l'onorevole Elia che ultimato l'esame e l'approvazione del progetto la cosa sarà esaminata con tutto il buon volere possibile.

Credo, con ciò, di aver risposto a tutti gli onorevoli colleghi che hanno interloquuto su questo capitolo.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 46 in lire 1,300,000.

Capitolo 47. Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione di porti, lire 66,000.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 3,000,000.

Su questo capitolo l'onorevole Omodei propone un aumento di lire venti mila per la escavazione del porto di Augusta.

Ha facoltà di parlare.

Omodei. Mettendo in relazione il capitolo 48 con l'allegato n. 13, non trovo stanziata nessuna somma per l'escavazione dei porti della provincia di Siracusa. In quella provincia è importante il porto di Augusta, i cui lavori di escavazione sono stati sospesi.

Il fatto degli studi che si vanno facendo al Ministero per la continuazione delle opere di escavazione m'induce a credere che da questo capitolo e dagli stanziamenti che si rilevano dall'allegato 13, si voglia resecare qualche migliaio di lire per la escavazione del porto di Augusta.

Ma questa somma, onorevole sotto-segretario di Stato, come Ella ha potuto vedere, non può mai bastare a compiere l'opera.

Ed ecco perchè ho proposto un emendamento per aumentare di lire 20,000 il capitolo 48, dove è stanziata la somma di tre milioni per la escavazione dei porti.

Non ignora l'onorevole sotto-segretario di Stato che il porto di Augusta, oltre che importante dal lato commerciale, è importante anche dal lato militare. Ed è a conoscenza del Governo e dell'onorevole sotto-segretario di Stato, specialmente, il rapporto fatto dall'ammiraglio Racchia prima di essere ministro, il quale manovrò, entrando in quel porto con trenta bastimenti *in completa formazione di guerra*, e così ripeterono anche altri suoi colleghi. Aggiungeva l'ammiraglio Racchia che il porto di Augusta è non solo destinato agli esercizi ed alle manovre navali, ma an-

che per un possibile concentramento delle forze navali e di un pronto sbocco sino al mare di Costantinopoli.

Se così è e se un piccolo incaglio esiste in quel porto e occorre fare una escavazione, estirpare una roccia, bisogna far presto e badare che sieno compiuti i lavori d'escavazione.

E qui osservo al sotto-segretario di Stato che il sistema del contratto e dell'appalto non mi persuade.

Il Governo stabilisce coll'appaltatore di far eseguire, in diversi porti, specialmente della Sicilia, i lavori: 20 mila lire pel porto di Marsala, 15 mila lire pel porto di Siracusa, 20 mila lire pel porto di Augusta. Ora sapete che cosa avviene? Avviene che quando si arriva alle 20 mila lire e occorre fare ancora un lavoro di due o tre giorni per le draghe che sono nel porto, che ascende in tutto a due mila lire; il lavoro si sospende perchè nè l'appaltatore è autorizzato, nè il Governo ha dato gli ordini di proseguire.

Avviene di conseguenza che l'anno appresso quando si vuol ricominciare l'escavazione non si debbono spendere più quelle 2 o 3,000 lire che forse erano sufficienti l'anno prima, ma 10 o 20,000 lire perchè il flusso che viene dai ponti così detti levatoi, le correnti sottomarine, tolgono quello che ben si era fatto l'anno passato. Ora, attesa la importanza e commerciale e militare del porto di Augusta, io dico: fate presto, stanziare una somma fissa per quel lavoro. E siccome non ho visto in bilancio nemmeno un migliaio di lire destinato per quella escavazione, così ho creduto necessario di proporre all'uopo lo stanziamento di 20,000 lire. Mi auguro che il Governo e la Camera approveranno il mio emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comandini.

Comandini. Io, e per temperamento e per convinzione sono contrario a questo genere di raccomandazioni. Ma giacchè siamo al capitolo 48 « escavazione nei porti » non posso a meno di riprendere una raccomandazione che già tre mesi fa rivolsi anche telegraficamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici in favore del porto di Cesenatico. Ripeto la raccomandazione ora qui nella Camera perchè non si tratta tanto di un interesse locale quanto di un porto che, nell'Adriatico, rappresenta l'ufficio e la funzione anche di porto

di rifugio ed interessa tutti i pescatori da Chioggia a Porto Corsini, a Pesaro, a Fano, tutto il dipartimento di Rimini. Anzi faccio la raccomandazione anche a nome dei miei amici e colleghi Mariotti e Galli.

Il porto di Cesenatico si trova attualmente in questa condizione: che, nonostante tutta la buona volontà del Ministero dei lavori pubblici, non vi può entrare nemmeno la pirodraga che si trova a Rimini per la escavazione necessaria; vi è un pontone servito da otto uomini i quali nemmeno possono portarsi alla foce del porto perchè quivi non si trova che mezzo metro d'acqua. Anche lo scorso febbraio è accaduto che due navi sono andate a pericolare verso Porto Corsini precisamente perchè non avevano potuto trovare rifugio nel porto di Cesenatico.

Si trova anche questa curiosa anomalia: che, nel litorale Adriatico, il paese di Cesenatico è uno dei mercati di pesce più attivi e più importanti; vi accorrono tutti i pescatori del litorale circostante. Ebbene, da vari anni, a Cesenatico arriva maggior quantità di pesce per ferrovia che per mare, perchè le navi non possono approdare.

Si trova al Ministero, fin dall'aprile 1892, un progetto per lavori, che è stato preso in considerazione anche dal Consiglio superiore e l'onorevole Genala, nella sua cortesia, mi avvertì che avrebbe sollecitato da parte della Commissione speciale l'esame di questo progetto. Ora sono passati due mesi, sicchè mi credo in diritto, col maggior rispetto per tutti, di dire una parola per svegliare i dormienti (*Ministro e sotto-segretario parlano fra loro*). Non parlo del Ministero... A Cesenatico vi sono, poi, due canali interni, che sovrastano al porto, e che sono completamente interrati per modo che concorrono, così, ad alterare la funzione del porto-canale. Vi è un bacino alimentare che è costato allo Stato quasi 300,000 lire, il cui ingresso ora è ostruito, e il bacino serve alla caccia delle anitre! In questa condizione di cose prego il ministro ed il sotto-segretario di Stato perchè mettano in pratica le loro buone intenzioni e prendano la questione in serio e sollecito esame. Siamo in una stagione nella quale si può fare ancora qualche cosa. Cerchiamo di risparmiare al paese di Cesenatico e a tutti i pescatori del litorale circostante un'invernata triste, che sarebbe anche di danno per tutti gli abitanti di quella regione. In essa sono

numerosi braccianti, la cui causa s'impone, oggi, coi caratteri di una vera quistione. Quand'io, il 2 aprile, telegrafai all'onorevole Genala lo feci, appunto, perchè oltre 300 braccianti avevano preso un'attitudine minacciosa e domandavano, insistentemente, lavoro, che vi sarebbe stato se si fosse potuto incominciare l'escavazione del porto e dei canali interni. Non aggiungo altro per raccomandare la cosa all'onorevole ministro, le cui buone intenzioni ho avuto modo di sperimentare, ma, in fatto di lavori pubblici, le buone intenzioni non bastano.

Io gli raccomando tanto i lavori portuari di escavazione, quanto i lavori speciali che sono iscritti nel capitolo 280, in virtù della legge del 1889; gli raccomando il progetto Brini che è stato presentato al Ministero, e che può trovare la sua sede naturale al capitolo 280 dove vi è ancora un avanzo, sulle 160,000 lire, disponibile pei successivi esercizi; e quello che gli raccomando soprattutto è che i provvedimenti che si debbono prendere, si prendano con una certa sollecitudine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grandi.

Grandi. Ho chiesto di parlare, per rivolgere una raccomandazione al ministro, sul sistema degli appalti per la escavazione dei porti-canali.

Secondo il sistema vigente, se le mie informazioni sono esatte, si dà l'appalto ad un appaltatore generale il quale, poi, riappalta e subappalta; mi consterebbe che, in un porto-canale, mentre è stabilita la somma di lire 2.90 al metro cubo di escavazione, coloro che, effettivamente, fanno l'opera percepiscono lire 1.12 al metro cubo.

Mi pare che si potrebbe ovviare a questo grave inconveniente, con vantaggio dell'erario e con utilità dei porti-canali, affidando la escavazione agli stessi subappaltatori i quali hanno tutto l'interesse ad eseguir l'opera nel modo migliore e con vantaggio dell'erario.

Veda il ministro, di studiare se sia possibile, quando scadranno i contratti degli appalti, ora in vigore, di rinnovarli nel senso che ho indicato.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Comincerò dall'onorevole Grandi, sebene sia stato l'ultimo a parlare.

La questione che egli solleva è molto grave;

perchè non solo riguarda i porti, ma tutte le opere pubbliche del Regno. Egli che appartiene al Ministero della guerra, come vi ho appartenuto io, dove si fanno moltissimi appalti, sa quante difficoltà s'incontrano in questi casi.

Ad ogni modo, siccome si tratta di una cosa di là da venire, vale a dire di un criterio che dovrebbe essere applicato di mano in mano che scadono i contratti, non c'è difficoltà perchè sia esaminata anche questa questione.

Quanto all'onorevole Comandini, egli si è occupato della escavazione del porto di Cosenatico e dei lavori dello stesso. Quanto alla escavazione, posso assicurarlo che è stata stabilita, e nell'esercizio in corso e in quello futuro, una somma corrispondente ai bisogni di quel porto per escavazione.

Quanto poi ai lavori, egli ha ragione di sollecitare; ma esperto com'è, e naturalmente pratico dei luoghi più di quello che sono io, egli sa che tutti questi ritardi sono avvenuti perchè c'era una discordanza grandissima fra i tecnici nel modo di costruire i nuovi lavori, per metterli in rapporto coi lavori esistenti. Tanto che ultimamente è venuta anche l'idea di applicare un sistema che era stato abbandonato da moltissimo tempo, ed ideato da un ingegnere del Governo pontificio, il professore Ciardi.

Ora posso assicurarlo che il progetto è stato già sottoposto all'esame della Commissione locale, ed approvato, e si trova presso la Commissione permanente, e spero che quanto prima sarà approvato.

Vi sono poi i fondi in bilancio anche superiori a quello che importa il progetto, perchè il lavoro non importa che 95,000 lire mentre noi ne abbiamo 119,000 disponibili.

Quindi credo che quanto prima quest'opera potrà essere appaltata. Da ultimo rispondo all'onorevole amico Omodei.

Prego di non insistere nel suo emendamento per aumentare di 20,000 lire lo stanziamento di questo capitolo. Questo capitolo del bilancio fu già dal Ministero aumentato di 400,000 lire, e desso risponde alle necessità ed ai bisogni.

È stato puramente e semplicemente un errore di stampa il non aver compreso nella lettera *k* dell'allegato n. 13 la provincia di Siracusa.

Posso assicurarlo che vi sono i fondi ne-

cessarii per le escavazione dei porti di quella Provincia, anzi per Siracusa credo che siano già state prevedute 62,000 lire; e quindi sarà anche provveduto al porto di Augusta, e sarà provveduto nelle misure necessarie, e se occorreranno anche queste 20,000 lire si daranno.

L'onorevole Omodei ha fatto anche alcune osservazioni riguardo alla forma degli appalti.

Io non nego che vi possa essere qualche caso speciale in cui siasi appaltato un lavoro d'escavazione per una somma prestabilita, e che, esaurita quella, non si sia più proseguito nel lavoro per mancanza degli stanziamenti in bilancio.

Ma faccio osservare all'onorevole Omodei che quando è stanziata una determinata somma, e che manca poco per compiere un lavoro, certamente sarebbe atto di pessima amministrazione quello di sospenderlo, per poi spendere il doppio o il triplo l'anno successivo. Ed è, appunto, con questo intendimento, che si è riservata in fondo nell'allegato 13 una somma per spese eventuali. Per conseguenza spero che l'inconveniente che egli ha deplorato non avverrà nel porto di Augusta.

Presidente. Onorevole Omodei, mantiene o ritira il suo emendamento?

Omodei. In seguito alle dichiarazioni del sotto-segretario di Stato, che valgono l'assicurazione che, oltre agli studi, si spenderà per la escavazione del porto di Augusta quello che è necessario, ritiro il mio emendamento.

Presidente. L'onorevole Comandini vuol parlare?

Comandini. Solamente per ringraziare il sotto-segretario di Stato, e per rammentargli che il tempo ha molto valore per i pescatori dell'Adriatico.

Presidente. Resta così approvato il capitolo 48 in lire 3,000,000.

Capitolo 49. Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti, lire 108,000.

Capitolo 50. Personale subalterno per servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 38,000.

Capitolo 51. Personale subalterno per servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 7,717.

Capitolo 52. Pigionii pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 53. Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 800,000.

Capitolo 54. Personale addetto ai lavori

di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 25,000.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 306,000.

Capitolo 56. Personale pel servizio dei fari (*Spese variabili*), lire 71,000.

Capitolo 57. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe e per conservazione di spiagge (articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 160,000.

Capitolo 58. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4^a classe della 2^a categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 75,000.

Capitolo 59. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Strade ferrate. — Capitolo 60. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 896,113 e centesimi 33.

L'onorevole Chinaglia ha facoltà di parlare.

Chinaglia. Prendo occasione dalla intestazione dei capitoli che andiamo a discutere per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al suo sotto-segretario di Stato una raccomandazione, che, confido, vorranno trovare ragionevole e giusta.

Mediante la costruzione della ferrovia Mantova-Legnago-Monselice, già da alcuni anni aperta al pubblico esercizio, si è potuto dar compimento ad una linea intesa ad agevolare la più diretta comunicazione fra Venezia-Genova ed i paesi intermedi, percorrendo la bassa valle del Po.

Io ricordo che il raggiungimento di questo obiettivo erasi riconosciuto di tanta importanza da fondare su di esso l'argomento principale per il quale venne decisa la costruzione della Mantova-Monselice.

Senonchè, compiutasi per tal maniera la linea Venezia-Genova, nulla si è fatto per favorire le relazioni e gli scambi dei paesi che quella linea era chiamata a servire. Anzi, l'esercizio di essa è condotto in maniera che nemmeno si può dire esista una linea Venezia-Genova.

Infatti questo esercizio si opera per piccoli tronchi senza alcun legame di continuità, con servizi, con materiale, con velocità al disotto di qualsiasi modesta esigenza, e con poco riguardo, in taluni punti, alle coincidenze e ad altre necessità itinerarie. Ora è

evidente che anche le linee, che potrebbero diventare produttive, esercitate in questa maniera, soffrano di languore; e non è poi giusto che il movimento, che esse potrebbero raccogliere, vada altrove distratto, mediante artificiose percorrenze, danneggiando i viaggiatori nella spesa e nel tempo.

Ciò dicendo, io non credo di esprimere giudizi di fantasia come troppo spesso è accaduto di talune previsioni fatte in materia ferroviaria; imperocchè appena si voglia considerare il percorso della linea della quale ho parlato è facile il capacitarsi che essa possiede i requisiti migliori per comportare un servizio diretto.

Nessuno infatti vorrà negare che i territori che da Venezia per Padova, il basso Veronese, Mantova, Cremona, Piacenza, Voghera si distendono fino a Genova, sieno fra i più produttivi e popolosi del Regno. Egli è perciò che più volte, ed anche di recente, dalle rappresentanze dei paesi interessati partirono vive sollecitazioni, affinché fosse attivato almeno un treno diretto da Venezia a Genova e viceversa.

Io pertanto raccomando all'onorevole ministro ed all'onorevole sotto-segretario di Stato, che vogliano, efficacemente, favorire l'esaudimento di questi legittimi voti. E se me lo permette, l'onorevole mio amico Genala, chiuderò con un augurio personale: quello cioè che se mai dalla sua Cremona un giorno gli pigliasse vaghezza di fare a Padova ed a Venezia una visita, certamente a tutti gradita, possa egli trovare dinanzi a sé veloce la vaporiera, e diritta la via.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole DeAmicis.

De Amicis. Ho domandato di parlare su questo capitolo, perchè mi sembra proprio la sede opportuna, per risollevarne una questione da me fatta nella tornata del 15 maggio, allorchè lamentai gli inconvenienti che si verificano nella linea che da Castellammare Adriatico va a Roma, pel servizio tanto dell'orario quanto del materiale mobile della ferrovia.

Non è questa una questione nuova; fu sollevata dall'onorevole Costantini fino dal 5 dicembre 1888.

Io non ripeterò ciò che disse l'onorevole Costantini in quella tornata, nè ciò che dissi io nella tornata del 15 maggio; mi limiterò solamente a riferire la risposta che l'onore-

vole Saracco, ministro dei lavori pubblici d'allora, faceva all'onorevole Costantini, il quale chiese in quell'epoca nè più nè meno di quello che io chiedo oggi, non soltanto a nome mio, ma anche di tutti i diciassette colleghi abruzzesi.

« L'onorevole Costantini (diceva l'onorevole Saracco) si è fatto a dimostrare, con gran lusso di citazioni, l'importanza grandissima della ferrovia, che congiunge Roma coll'Adriatico. Ora io gli dirò che egli ha semplicemente sfondato una porta aperta. Io so perfettamente, come sanno tutti del resto, che la linea Roma-Solmona è classificata tra quelle di prima categoria, ed è chiaro quindi che deve essere trattata come una grande linea, come una linea di vero e proprio interesse generale dello Stato. »

L'onorevole Costantini lamentava che i treni non percorrevano più di 25 chilometri all'ora ed il ministro rispondeva: « La linea è stata appena aperta da 5 mesi e, non essendo ancora assodata, non è possibile dare ai treni la velocità normale, che, secondo il giudizio di una Commissione competente, creata dall'onorevole Baccarini, nelle linee in condizioni pari a questa, che va da Roma a Solmona, deve limitarsi a 40 chilometri all'ora. »

Onorevole Genala, io non debbo perciò sfondare nessuna porta; dirò semplicemente, che, essendo passati sei anni, credo che la linea dovrebbe essere perfettamente assodata, e credo che i caratteri suoi sian quelli, che la legge ha dichiarato, cioè di vero e proprio interesse generale dello Stato.

Ho domandato nella tornata del 15 maggio che la linea Roma-Solmona-Castellammare sia esercitata con tre coppie continue di treni, che il materiale mobile sia migliorato, che ai treni venga data la velocità non minore di 40 chilometri all'ora, per far sì che da Castellammare a Roma si possa venire in poco più di sei ore e mezzo, invece di nove e mezzo, quante ora se ne impiegano; ma, con somma mia sorpresa, ho visto che l'orario del primo giugno non porta modifica alcuna, e che tutto è rimasto come era prima.

L'onorevole Genala pare che continui a sostenere di non potersi cambiare questo orario, perchè non si possono conciliare gli interessi dei paesi posti fra Roma ed Avezzano, con quelli che stanno fra Avezzano e l'Adriatico.

Ciò, onorevole Genala, non è, e non può essere, che i deputati abruzzesi siano contenti di questo orario. Tanto l'esercizio che l'orario tornano ad esclusivo vantaggio della Società delle ferrovie la quale, non potendo fare a meno di far percorrere la linea da tre coppie di treni, ne ferma una ad Avezzano, e crede di riparare al danno che produce tale fermata dando la facilitazione di percorrere la linea Sulmona-Aquila-Terni-Roma, senz'aumento di prezzo.

Ora non è possibile che i viaggiatori da Castellammare e da Sulmona, per venire a Roma, siano obbligati a percorrere 103 chilometri di più.

Ed è curioso che oggi si venga a dimostrare come una linea che ha una percorrenza maggiore di 103 chilometri, ed in condizioni, se non peggiori, uguali alla Roma-Sulmona, si può percorrere in minor tempo.

Il traffico sulla Sulmona-Roma non potrà mai aumentare se non si dà ai treni la velocità normale di 40 chilometri all'ora, e se per cotesta linea la Società delle ferrovie Adriatiche non si decide a fare quanto è necessario che sia fatto per l'importanza che ha, se si consideri che è la più breve congiunzione fra la linea Adriatica e la capitale del Regno. Migliori la Società il materiale mobile, estenda a questa linea la tariffa locale pel trasporto del bestiame minuto che dalle Puglie emigra in Abruzzo verso i monti Marficani, aggiunga al treno circolare 33 un altro circolare con itinerario che passa per Avezzano, senza far pagare un maggior percorso non effettuato di chilometri 103, e vedrà allora se aumenterà o no il traffico.

Sotto tutti i rapporti io ho ragione d'insistere nelle domande già fatte, e voglio augurarmi che l'onorevole ministro venga nella determinazione di trovar modo di conciliare gli interessi di quelli che hanno diritto di avere una congiunzione più rapida fra l'Adriatico e Roma, con gl'intessi locali di Roma, Tivoli e Avezzano. Facendo in questo modo, si persuada l'onorevole ministro che potranno esser tutti d'accordo i deputati della circoscrizione, che da Roma si estende fino ad Avezzano e da Avezzano sino all'Adriatico. E si potrebbe, secondo me, raggiungere l'intento, se la quarta coppia di treni, che ora va da Roma a Tivoli, si potesse estendere fino ad Avezzano.

In questo modo i treni che ora si fermano

ad Avezzano, potrebbero proseguire fino a Roma.

Io non voglio di più tediare la Camera; mi auguro solo che l'onorevole ministro mi darà una risposta soddisfacente, in modo che io non sarò costretto a ritornare sopra questo argomento, quando verrà il turno dell'interpellanza da me presentata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. Non trovando nel bilancio un capitolo più adatto per parlare riguardo ad un mutamento di orario, ho creduto opportuno di iscrivermi su questo, per rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Su questo argomento io ho già fatto un'interpellanza l'anno scorso, quando reggeva il Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Branca, ed ho messo in evidenza come fosse necessario venire ad un mutamento di orario sul tronco di ferrovia Pavia-Stradella, facendo conoscere all'onorevole ministro quanto era importante il commercio che, specialmente in determinate stagioni, concorre su quella linea, e facendo conoscere altresì come il circondario Oltrepadano essendo in comunicazione col capoluogo della Provincia per mezzo di ponti natanti, era maggiormente necessario avvicinarli non solo con le ferrovie ma con comodi orari, tenuto calcolo altresì che molto frequentemente quei ponti natanti sono tolti per le inondazioni non solo ma anche per le grosse piene del Po.

Ora la mia raccomandazione fatta l'anno scorso, a qualche cosa ha giovato, poichè il Ministero, rivoltosi alla Direzione delle ferrovie, ha potuto ottenere qualche modificazione, che però non ha appagato totalmente i giusti desideri di quelle popolazioni. La modificazione è stata questa: in luogo di fare il trasbordo nella stazione di Bressana-Bottarone — ciò che riusciva molto incomodo, specialmente nella stagione invernale, quando i passeggeri erano obbligati a rimanere esposti alla pioggia e alla neve ad aspettare per mezz'ora o per tre quarti d'ora i treni, coi quali dovevano poi accedere al tronco speciale — si fa per qualche corsa il trasbordo a Pavia; ma salvo questa piccola modificazione, riguardo alla modificazione dell'orario dei treni, non si è ancora pensato a provvedere come sarebbe necessario.

Ora senza estendermi troppo nelle mie dimostrazioni, perchè capisco che forse si abusa

della pazienza del ministro con le numerose raccomandazioni che si fanno; insisterei perchè si tenesse calcolo dei desideri di quelle popolazioni, dei bisogni evidenti del commercio che va aumentando ogni anno, specialmente nell'epoca della vendemmia e delle condizioni speciali in cui queste popolazioni si trovano, per migliorare il servizio di questa ferrovia. Ciò io credo convenga anche al Governo dal punto di vista finanziario, poichè quel tronco di ferrovia, se non erro, è uno di quelli per i quali il Governo ha garantito un sicuro introito chilometrico all'amministrazione delle ferrovie; ora è certo che se voi, onorevole ministro, ordinate le ferrovie con orari comodi in modo che soddisfino meglio non solamente i passeggeri, ma anche il movimento commerciale locale, daranno un prodotto maggiore, e ciò porterà un beneficio all'erario dello Stato, inquantochè sarà minore il sussidio che dovrà dare alla Società ferroviaria.

Debbo poi anche pregare l'onorevole ministro di voler tener calcolo di un'altra considerazione. Questo tronco di ferrovia tra Pavia e Stradella non consta, nel suo complesso, che di una ventina di chilometri all'incirca e il servizio è attualmente organizzato in modo così lento che un convoglio impiega più di un'ora per percorrerlo, per cui si rende inefficace la ferrovia, giacchè le strade carrozzabili che sono più dirette invogliano maggiormente le popolazioni per accedere al capoluogo in meno di un'ora per mezzo di veicoli comuni e quando loro fa comodo.

Io non pretendo assolutamente che in tronchi così piccoli si debbano organizzare dei treni diretti, nè questa certo è la pretesa di quelle popolazioni, ma l'onorevole ministro m'insegna che percorrendo 20 chilometri in un'ora con treni ordinari di passeggeri scendiamo quasi al disotto della velocità che forse non è neppure tollerata per certi treni merci.

Dunque io vorrei che l'onorevole ministro tenesse calcolo di queste osservazioni e nel riordinare il sistema degli orari pensasse anche a far sì che i treni dei passeggeri siano trattati con maggior riguardo in quanto riflette la velocità.

Io spero che l'onorevole ministro accetterà queste raccomandazioni, e che vorrà non solo promettermi oggi di volersene occupare, ma mi mostrerà anche col fatto la buona vo-

lontà avuta di assecondare i desideri delle popolazioni, che specialmente qui rappresento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

Bertolini. Sono davvero dolente di dovere aggiungere una raccomandazione alle moltissime, che già furono fatte nella discussione di questo bilancio, nella quale si chiedono nuove opere e nuovi lavori, mentre non vi è una uguale disposizione a votare quegli aumenti di imposte, che sarebbero necessari per compiere quelle opere e quei lavori.

Ho però il conforto di indirizzare al ministro una preghiera, il cui esaudimento non importa aggravio al bilancio. Si tratta della stazione ferroviaria di Montebelluna, sulla linea Treviso-Belluno.

Non dirò dello sfasciamento del fabbricato sebbene sia da poco costruito e non ancora consegnato alla Società esercente; richiamo invece l'attenzione dell'onorevole ministro sul fatto che la stazione trovasi in condizioni pericolose per la sicurezza del pubblico.

Infatti non vi sono che due binari mentre a monte, a distanza di circa 100 metri, trovasi un tunnel colla forte pendenza del 15 per mille, a valle poi esiste un'altra sensibile pendenza. Con due soli binari, in siffatte condizioni, si deve risolvere due o tre volte al giorno il grave problema di fare arrivare contemporaneamente tre treni.

E quindi si ebbero urti di treni e vagoni che spontaneamente partirono ed arrivarono alla stazione vicina.

Causa di tutto ciò è che la provincia di Padova, concessionaria della ferrovia Campobassano-Montebelluna, non ha mai voluto compiere i lavori di ampliamento e adattamento della stazione di Montebelluna, ai quali era obbligata, sebbene il Governo più volte gliene abbia rivolto invito. Essa, sempre studiando per far cosa perfetta, non trova intanto il modo di fare almeno qualche cosa.

Prego quindi il Governo a far pratiche più efficaci perchè finalmente il Consiglio provinciale di Padova voti quella spesa. E poichè mi trovo a parlare della linea Treviso-Belluno, prego altresì l'onorevole ministro di volere esaudire l'istanza, che gli fu indirizzata dal comune di Pederobba e che interessa anche i comuni di Possagno, Cavaso ed altri, per ottenere una fermata dei treni in luogo per essi meno incomodo di quello attuale. Poichè pare che nello stabilire la fermata di Pederobba,

che deve servire a oltre 15,000 abitanti, l'unico quesito propostosi da chi redasse il progetto sia stato quello di mettere la stazione nel luogo più distante da tutti gli abitati. Ed il problema fu, in questo senso, benissimo risoluto; ma senza soddisfazione delle popolazioni; e per conseguenza esse domandano che la fermata dei treni sia fatta in luogo più vicino e più comodo per tutti. In passato si opponeva una difficoltà finanziaria: bisognava costruire un fabbricato. Oggi tale difficoltà non vi sarebbe più, perchè recentemente si è decretata la costruzione di un doppio casello, che verrebbe ad esser collocato proprio nel luogo dove le popolazioni vorrebbero stabilita la nuova fermata.

Come ho già detto, le mie raccomandazioni non importando spesa sul bilancio, spero che l'onorevole ministro vorrà benevolmente accoglierle, facendo sì che i legittimi desideri di quelle popolazioni siano soddisfatti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torlonia.

Torlonia. Mi associo di gran cuore alle considerazioni svolte poco fa con copia ed efficacia singolare di argomenti dall'onorevole De Amicis, per dimostrare la necessità di un radicale mutamento dell'orario dei treni sulla linea Roma-Sulmona. E, tanto più volentieri mi associo ad esse, inquantochè si tratta di sollecitare dall'onorevole ministro un provvedimento, che valga a far tacere i giusti e numerosi reclami dei vari Comuni degli Abruzzi, segnatamente della Marsica, per il ritardo che si verifica nella distribuzione della corrispondenza e nel servizio dei viaggiatori. Mi auguro che l'onorevole ministro, ispirandosi ad un alto sentimento di giustizia distributiva, vorrà assicurarci con la sua risposta che il provvedimento invocato non resterà per molto tempo un desiderio di quelle popolazioni e nostro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli.

Giovagnoli. Non ho da dir nulla contro i desideri e le aspirazione dell'onorevole De Amicis e dell'onorevole Torlonia, in favore di un mutamento di orario, che meglio risponda agli interessi importantissimi di tutto il versante Adriatico della linea Roma-Sulmona. Ma, a nome anche dei colleghi Scaramella-Manetti, Fusco ed altri, che rappresentano gl'interessi del versante Mediterraneo, domando al ministro che, pur procurando di accontentare i desideri

delle popolazioni del versante Adriatico, non vengano turbati, come lo furono per 15 mesi...

Costantini. Chiedo di parlare.

Giovagnoli... quelli delle popolazioni del versante Mediterraneo. L'onorevole De Amicis ha domandato che la coppia di treni, che ora si arresta a Tivoli, prosegua per Avezzano, per fare il servizio, che fa un'altra coppia di treni, la quale dovrebbe così costituire una terza coppia continuativa.

Ora io non ho nulla da opporre a questa domanda, e posso, anche a nome degli altri colleghi, unire la mia alla preghiera dell'onorevole De Amicis; purchè resti inteso che, se questa coppia di treni, che oggi si arresta a Tivoli, dovesse proseguire fino ad Avezzano, l'altra coppia di treni, la quale da Avezzano verrebbe a Roma e da Roma andrebbe ad Avezzano, abbia quell'orario, che oggi ha una delle tre coppie di treni, che l'onorevole De Amicis e gli altri suoi colleghi vorrebbero continuativi; in guisa che non siano lesi gli interessi delle popolazioni del versante del Mediterraneo, che sono rappresentati da quei 92,000 viaggiatori in più della media che, in un semestre, si sono riscontrati su questa linea e da tutte le merci che accompagnano questo movimento di viaggiatori.

Dunque, resti bene inteso che non si ledano gli interessi del versante Mediterraneo, pei quali noi non domandiamo che una coppia di treni; di tutte le altre coppie di treni si faccia uso in guisa, che possano esser soddisfatti i bisogni, i desideri e le aspirazioni delle popolazioni abruzzesi del versante Adriatico.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cafiero.

Cafiero. Nella tornata del 21 dicembre ultimo, quando si discusse il bilancio di previsione dei lavori pubblici, ricordai alla Camera ed al ministro una promessa che era stata fatta dall'onorevole Saracco a proposito dell'allacciamento della città di Andria alla ferrovia Barletta-Spinazzola.

Devo, anche questa volta, constatare il buon volere dell'onorevole ministro. Egli non solo ebbe la cortesia di non opporre nulla alle mie manifestazioni ma, essendomi io recato posteriormente da lui, mi promise in massima quanto era in sua facoltà: cioè la concessione del sussidio di lire 3,000 a chilometro, purchè l'esame della linea avesse potuto deporre in pro di questa concessione.

Come era naturale la costruzione della ferrovia predetta doveva essere assunta dalla stessa società concessionaria della Barletta-Spinazzola. Mi recai perciò a Firenze ad iniziare le trattative con la Società delle Meridionali, che per altro non fece buon viso alla proposta, reputando insufficiente il sussidio di lire 3,000 a chilometro per determinarla ad assumere l'intrapresa; ciò era da aspettarsi.

In tale condizione di cose, io riferii al Comune, che faceva insistenze, il risultato delle mie pratiche con la Società delle Meridionali.

Andria è una città che conta 40,000 abitanti. Andria, quando fu approvata la legge per la costruzione delle ferrovie complementari, nelle quali fu compresa la Barletta-Spinazzola, avrebbe avuto il diritto di essere allacciata alla predetta ferrovia, se un peccato veniale, che allora fu dichiarato mortale; non fosse venuto ad arrecare pregiudizio al provvedimento in favore di quella città.

La Camera domanderà: quale è il peccato che io dichiaro veniale, e che in quell'epoca fu dichiarato mortale, e per il quale Andria restò esclusa dall'allacciamento? Niente altro che questo. Si era costituito, anteriormente alle Convenzioni per le ferrovie complementari, un Consorzio per provvedere alla costruzione della linea Barletta-Spinazzola, ed Andria non volle accettare la quota di concorso che le sarebbe spettata.

Tale diniego però non fu ispirato da concetti di malintesa economia, ma fu determinato da criteri e da studi esatti, che i solerti amministratori di quel Comune avevano desunti dall'esame della questione. Sta infatti che Andria avrebbe dati i maggiori vantaggi all'esercizio, giacchè ha produzioni fertilissime, molto richieste, quindi sarebbe stato ingiusto pretendere la quota, per la costruzione, da una città che poi avrebbe dati i maggiori vantaggi per l'esercizio della linea.

Questo concetto logico e giusto, fino ad un certo punto, fece incorrere Andria nel peccato per il quale fu esclusa dal movimento ferroviario, allorchè si vennero a stabilire le convenzioni, ed a nulla valsero le proteste di quella città, mandate alla Camera, quando fu discussa la legge che sanzionava le Convenzioni ferroviarie complementari.

Inesorabilmente furono messe da parte le ragioni del Comune che reclamava, ed a que-

sto restò solo una promessa dell'onorevole Saracco, cioè: che presentandosi l'opportunità, avrebbe accontentati i giusti desideri dell'importante città di Andria.

Ma il vero motivo, per il quale la città di Andria non fu compresa nel tronco di ferrovia Barletta-Spinazzola, lo dirò io alla Camera.

Per costruire quella ferrovia col tracciato Barletta, Andria, Canosa, fino a Spinazzola, sarebbe stato mestieri superare difficoltà altimetriche gravi, e costruire importanti opere d'arte, che avrebbero alterato di molto il costo della linea, e quindi non sarebbe stato più possibile comprendere la Barletta-Spinazzola nelle convenzioni.

La Società delle Meridionali, dunque non accettò l'allacciamento di Andria; e noi rappresentanti degli altri Comuni compresi nel percorso di quella ferrovia, *pro bono pacis*, dovenmo accontentarci di non insistere a che Andria fosse compresa nella linea progettata.

Ora è possibile che questa città che conta 40,000 abitanti, che ha un territorio importante che si estende dall'Ofanto alle Murge, questa città che appartiene alla fertilissima contrada pugliese, di cui parlai poco fa, a proposito del porto di Barletta, possa accontentarsi pel trasporto dei suoi immensi prodotti del mezzo di una tramvia? E fosse pure possibile avvalersi di questo mezzo, sarebbe minore il danno; ma vi è di peggio. A Barletta la stazione della ferrovia economica, di ordine secondario ed insufficiente, trovasi ad un chilometro di distanza da quella delle ferrovie meridionali, da dove dovrebbero avviarsi i viaggiatori ed essere avviate le merci, per le linee principali e normali, in tutto il Regno ed all'estero.

Da questo grave inconveniente risulta che Andria non può avvalersi di nessun mezzo ferroviario per il trasporto delle sue derrate, ma deve ancora far uso dei carretti: con quanto vantaggio della economia locale, non mi darò la pena di dimostrare: lo stesso avviene per i viaggiatori, che si servono delle carrozze, come nel secolo passato, pur di giungere direttamente alla stazione delle meridionali.

Il municipio di Andria, preoccupandosi di questa grave condizione, imposta dall'agitazione e dai clamori di quella popolazione, pur facendo di necessità virtù, si limitò alla più modesta proposta, che presentò all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per otte-

nere il congiungimento delle due ferrovie, malgrado le difficoltà create dall'antagonismo, forse esistente, fra le due Società, e che ostacola l'attuazione del progetto.

Ora io domando: è egli giusto che a questa città, la quale si è ridotta alla più mite aspirazione, sia negato quanto chiede?

È possibile ridurre una città importante a servirsi dei veicoli pel trasporto dei viaggiatori e delle merci; giacchè riesce più facile percorrere dieci chilometri con carretti e con carrozze, anzichè affrontare il trasbordo per un chilometro di distanza fra le due stazioni ferroviarie?

Onorevole ministro, Ella ha la gratitudine delle popolazioni pugliesi per un fatto importantissimo che ha compiuto a beneficio di esse.

Quando altri non ebbe il coraggio civile di dire che la regione, posta fra Barletta e Spinazzola, doveva essere attraversata da una ferrovia, Ella, dal banco di deputato, ed in qualità di relatore per la legge delle ferrovie complementari, sostenne strenuamente questo diritto. Io per il primo in questo momento le manifesto la gratitudine di quelle popolazioni, che sperano vedere alleviati i danni della crisi economica dalla linea che sarà presto ultimata.

Fino qui siamo di accordo. Però il completamento della Barletta-Spinazzola è l'allacciamento di Andria, che ha diritti antichi, e ragioni sufficienti a pretendere tanto: Ella ha l'obbligo di compiere l'intera linea, ora che è il ministro dei lavori pubblici.

Intanto interponga tutta l'opera sua per superare le difficoltà surte per il congiungimento a Barletta della linea delle Meridionali a quella del tranvia di Andria.

Non è più possibile che i vini di Andria, nella prossima vendemmia, possano essere trasportati a Barletta sui carretti per strade, la cui manutenzione è deplorevole.

Le ricordo che si tratta di una linea di dieci chilometri, la di cui costruzione non importerà un onere grave.

Le pare che sia conveniente, che io dovessi venire un giorno a presentare alla Camera una proposta di legge, perchè questa linea sia costruita?

Però, se sarò spinto dal disagio economico delle città che rappresento qui, anche a rischio di commettere uno sbaglio, io sottoporro alla Camera una proposta speciale,

perchè questa ferrovia di dieci chilometri, in beneficio di una città importante, che pure ha diritti per vedere accolta la sua domanda, sia costruita.

Una promessa già la fece il ministro Saracco, ed Ella fece eco a quella promessa in qualità di relatore della legge per le ferrovie complementari.

Insisto quindi perchè siano accettati i due provvedimenti da me richiesti, cioè: la proposta di legge per la costruzione di un tronco ferroviario che unisca Andria alle ferrovie Meridionali, ed il sollecito congiungimento di questa linea all'altra del tranvia. Ho fiducia che sarà provveduto.

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

De Felice-Giuffrida. La discussione dei capitoli si è aggirata così a lungo su questioni d'indole locale, che io credo sia giunto il momento di portarla in un campo più generale ed elevato.

Mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro che è necessario che s'interessi un po' del funzionamento dell'ispettorato delle ferrovie. Questo ufficio costa allo Stato assai più di un milione; e mi si permetta di dire che i benefici che se ne aspettavano sono riusciti assai scarsi. Sono talmente magri da farci pensare se convenga sostenere quella enorme spesa o se convenga modificare l'istituzione.

Io non parlerò a lungo del suo funzionamento; mi permetterò solo di fare osservare alla Camera che, così come va, l'ufficio di ispettorato non può continuare. Chè non solo non ci ha dato i benefici che ci aspettavamo, ma qualche volta ha prodotto danni ch'erano davvero imprevedibili.

Non faccio che sottoporre alla saggezza della Camera semplicemente qualche fatto.

La costruzione della ferrovia circumetnea, per esempio, dimostra come questo ufficio sia qualche volta riuscito dannoso al pubblico interesse.

Non creda la Camera che queste siano parole dette per impressionare: io non faccio che portar qui l'eco di lamenti generali, generali per ciò che riguarda le costruzioni, generali per ciò che riguarda l'applicazione della legge sulle Convenzioni ferroviarie.

Per la prima parte osservo che è stato constatato dal Consiglio provinciale di Catania, per dirne una, che la costruzione della

circumetnea è stata fatta in modo irregolare, illegale, disonesto, tale da agevolare molto gli interessi della impresa, danneggiando assai gli interessi dei Comuni, della Provincia e dello Stato, che pagano.

Sono state eseguite alcune varianti, senza che lo Stato ne avesse saputo nulla, e senza che nulla ne sapesse il consorzio degli interessati; è stata risparmiata la costruzione di ponti, che erano compresi nel progetto; sono state evitate gallerie costosissime, a gusto e nell'interesse della sola impresa.

E poi si son messi in mezzo intrighi, imbrogli e che so io. È certo che in virtù di tali mezzi l'impresa costruttrice ha fatto tutto ciò che ha creduto e voluto. Ha eseguito il tracciato a modo suo, nel suo interesse, a suo comodo.

E ciò ha fatto nascere liti, querele, danni, minacce di danni maggiori e soprattutto il guaio del ritardo del compimento dell'opera. Mi pare si possa dedurre da tutto questo, onorevole ministro, che l'ufficio dell'Ispettorato funzioni molto male.

M'hanno financo riferito che ad un ingegnere locale dell'Ispettorato sia stato vietato di visitare la linea. Se ciò è vero, la cosa è molto più grave di quel che non paia.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha il dovere di vedere se non sia il caso di prendere provvedimenti energici, tagliando il male dalla radice. Sarebbe il caso di chiedere a Lei l'abolizione di quest'ufficio, ma la proposta mi sembra arditissima, sapendo che l'istitutore dell'ufficio dell'Ispettorato generale è Lei, onorevole Genala, e capisco che Lei deve essere naturalmente affezionato al parto della sua mente.

Ma pensi almeno a farlo camminare retamente; a dargli quell'indirizzo ch'Ella nella sua mente, istituendolo, si era proposto, altrimenti tornerò sull'argomento.

Per dimostrare come lentamente procedano le funzioni di questo ufficio, citerò un fatto. Questo fatto riguarda il personale.

Un impiegato di quel medesimo ufficio un giorno si ammala. I medici gli prescrivono i bagni. Egli in maggio chiede il permesso necessario per potersi curare. Ebbene lo si crederebbe? Il permesso viene, ma quando? In dicembre, quando è impossibile andare ai bagni!

Ed ora, giacchè siamo in tema di ferrovie, parlerò di un'altra questione.

L'onorevole Genala si è reso omai benemerito di fronte ai ferrovieri. Dopo tanti anni ha adempiuto alla sua promessa, ed ha fatto presentare alle tre reti principali l'organico che era l'aspirazione di tutti i ferrovieri italiani. L'onorevole Genala continui nell'opera sua: completi il suo lavoro: pensi anche agli altri ferrovieri i quali non sono impiegati presso le tre reti principali.

Nelle linee secondarie si compiono enormità inaudite, perchè si crede che nelle relazioni tra Società esercenti ed impiegati non abbia diritto d'intervenire il Governo. Le basti sapere, per esempio, che sino a due anni fa, il minimo dello stipendio del personale della Veneta era di lire 1.80 al giorno, ed ora è stato ridotto a lire 1.50, con l'obbligo ai guardiani non solo di lavorare col piccone sulla linea, ma anche di costringere le loro donne a fare i segnali a tutti i treni ed a chiudere i passaggi a livello.

Nè ciò è tutto. Agli agenti ammalati viene fatta una trattenuta giornaliera di 15 centesimi. E basta.

Che la via è lunga e il tempo ne sospinge.

Ebbene, onorevole ministro, Ella ha l'articolo 72 della legge di polizia ferroviaria del 1873 che le dà la facoltà di pretendere la presentazione di un regolamento speciale dalle amministrazioni ferroviarie non comprese nella legge delle Convenzioni, che disciplini tutti gl'interessi, che garantisca tutti i diritti del personale ferroviario. Così può porre riparo a tante ingiustizie. Chè se tristi sono le condizioni di tutto il personale ferroviario, tristissime sono quelle del personale della Veneta, della Palermo-Trapani e di tutte le amministrazioni ferroviarie che esercitano linee secondarie. È a beneplacito di queste amministrazioni, com'Ella vede, ridurre il personale, ridurre gli stipendi, ridurre le competenze, rendendo più dolorose le condizioni di questi poveri lavoratori, i quali, in fondo in fondo, rendono anch'essi grandi servizi al paese.

Ora, siccome le questioni d'interesse ferroviario sono questioni d'interesse generale e riguardano tutti i cittadini, lo Stato, in virtù dell'articolo 72, ha il dovere, ha l'obbligo, o quanto meno la responsabilità morale, di domandare alle Amministrazioni ferroviarie secondarie un più equo trattamento. Questo scopo può raggiungerlo, ri-

peto, imponendo la presentazione di quel regolamento che è voluto dall'articolo 72 della legge ferroviaria del 1873. Regoli, riordini, rialzi questo servizio come il suo cuore e come l'interesse generale consigliano, onorevole ministro dei lavori pubblici, ed Ella avrà compiuto davvero un lavoro che le darà la stima di tutto intero il personale ferroviario.

E parlo ora, giacchè si tratta di una questione generale e di un ordinamento così importante, di tanti altri poveri impiegati, che se non sono compresi nelle categorie delle quali ho parlato, sono però cittadini che hanno diritti già acquisiti, ed hanno ragione perciò di domandare la garanzia dello Stato.

Or non ha guari fu approvata dalla Camera una convenzione con la ditta Mangili, per il servizio di navigazione a vapore sul lago di Garda.

Non è strano che io parli qui di tale questione, perchè questi impiegati sono compresi nei ruoli degl'impiegati ferroviari e quindi sottoposti anche alla vigilanza dell'ispettorato generale delle ferrovie.

L'articolo 7 della Convenzione stipulata con la ditta Mangili, garantisce tutti i diritti acquisiti dal personale. Tutto ciò che questo personale percepiva prima, deve percepire dopo l'attuazione della Convenzione.

L'articolo 7 dispone che il personale di ruolo stabile che è addetto alla navigazione del lago di Garda passa alla dipendenza della ditta concessionaria, la quale lo accetta a suo carico alle seguenti condizioni:

di mantenergli il grado, la posizione gerarchica e di anzianità, lo stipendio e le competenze accessorie, ecc.;

di non trasferire alcuno degli agenti di qualsiasi categoria ad altro ufficio o servizio di navigazione, senza il preventivo consenso dell'interessato, ecc. ecc.

L'articolo 7 dimostra come il ministro si sia voluto interessare alla sorte di questi disgraziati.

Ebbene, all'indomani dell'assunzione del servizio da parte di quella Ditta, fu dato ordine che il carbone, che era sempre stato portato a bordo dei vapori dai facchini dell'agenzia, fosse caricato sui vapori stessi dagli impiegati ferroviari. Ciò costituisce una violazione dei diritti acquisiti di quel personale.

Inoltre con circolare della nuova Ditta si

è dichiarato che, d'ora innanzi, sarà abolita qualunque indennità al personale per percorrenza, pernottazioni, ecc. e sarà aumentato lo stipendio.

Ora, onorevole ministro, questa non è che una manovra, fatta, si capisce, nell'interesse privato della Ditta.

Col mostrare al Governo di avere migliorate le condizioni finanziarie del personale addetto al servizio, la Ditta ha violato i patti, perchè il personale, secondo le condizioni precedenti, aveva diritto ad indennità e a sussidi che sono stati soppressi, e l'aumento che la Ditta dice di aver fatto non è che illusorio.

Il personale non ha mai dormito a bordo. Adesso è stato costretto a dormirvi; ed essendosi rifiutato, perchè vedeva lesi i suoi diritti, è stato colpito da grave multa.

L'impresa sopprime il lavoro festivo nel cantiere, riducendo così la mercede del personale. E via di questo passo.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, si interessi, giacchè siamo in linea di provvedimenti d'ordine generale, si interessi della sorte di questi disgraziati lavoratori.

Ella, che nella convenzione fatta con la Ditta Mangilli volle assicurare la sorte di questi poveri lavoratori, costringa la Ditta Mangilli a mantenere i patti. Ed io sono sicuro che Ella non mancherà al suo dovere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Quando fu costruita la ferrovia Pavia-Mantova, e fu prolungata fino a Legnago, fu sentita la necessità di congiungere Legnago con Monselice per stabilire la comunicazione più diretta fra Genova e Venezia. Non è che io voglia esagerare l'importanza di questa comunicazione, perchè, in realtà, la via di comunicazione più importante fra due porti di mare, è lo stesso mare. Ma in realtà vi sono gravi interessi, che congiungono Genova con Venezia, e finora l'esercizio di quella linea non è mai stato fatto tenendo conto di questi interessi.

L'onorevole mio amico Chinaglia ha già accennato alla necessità di creare un treno diretto fra Genova e Venezia. In verità, fu tentato una volta un treno accelerato, che da Genova per Pavia e Monselice andava a Venezia.

Ma un treno accelerato che, partendo da Pavia, subisce la concorrenza dei treni cele-

rissimi Genova-Milano-Verona-Venezia, non trova chi se ne voglia servire, perchè appunto tutti preferiscono ancora la linea più celere, quantunque meno breve. Ora il treno diretto per Genova e Venezia non deve passare per Pavia, bensì deve passare per Voghera, Piacenza, Codogno, Monselice, Padova e Venezia.

Sarebbe quindi di somma utilità che il Ministero cercasse di ottenere che un vero treno diretto corresse fra questi due grandi porti, ma in modo da non mistificare, dirò proprio così, il pubblico, come avvenne l'altra volta quando si soppressero alcune fermate, ma non si aumentò punto la velocità del treno, talchè il pubblico di quel treno accelerato non si serviva affatto.

Io pregherei l'onorevole ministro di cercar di ottenere dalla Società un treno veramente diretto, che percorra la linea diretta da me indicata con tutta la velocità permessa dall'armamento, in modo che non possa subire la concorrenza degli altri treni diretti, che vanno per Milano.

Spero che l'onorevole Genala, tenendo conto della mia esortazione, vorrà forse adottare il provvedimento da me invocato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

Daneo. Unicamente badando alla sostanza, più che all'intestazione di questo capitolo, ho domandato di parlare giacchè l'argomento al quale intendo riferirmi appartarrebbe piuttosto alla parte straordinaria del bilancio. Ma, trattandosi di una raccomandazione, io credo che il ministro vorrà accoglierla anche se fatta occasionalmente su questo capitolo.

La stazione di Valdocco, a Torino, stazione che si deve ancora costruire, forma argomento delle domande che io faccio al Ministero.

Senza che io rivanghi i precedenti della relativa pratica, è noto come da parte delle autorità comunali e provinciali di Torino e da parte della Direzione delle ferrovie del Mediterraneo sia stata riconosciuta, che è rispondente ai bisogni del commercio, la necessità di procedere ad un riordinamento delle stazioni torinesi. L'onorevole ministro sa pure come una parte dell'intero progetto di riordinamento, la quale ebbe già tutte le approvazioni legali, sia stata attuata, la parte cioè che riguardava la stazione di smistamento e le ferrovie nuove.

Dell'intero progetto quindi rimase ad eseguirsi una parte, quella concernente la linea

di collegamento delle stazioni ed anche la stazione di Valdocco destinata al movimento delle merci a grande velocità.

Per questo riguardo si fecero delle previsioni non solo, ma anche delle espropriazioni. Queste naturalmente arrestarono il movimento della fabbricazione nella località destinata alla stazione non solo ma anche nelle vie e nelle piazze, che dovevano darle accesso.

Sicchè vi sono interessi gravi sospesi essendosi pubblicati decreti per dichiarazione di pubblica utilità, che non ebbero la sanzione dell'esecuzione.

Ora io non domando al ministro di risolvere da un giorno all'altro questa lunga pendenza, comprendo che a ciò si oppongono le necessità finanziarie e l'assenza attuale di quegli stanziamenti, che prima forse erano a ciò destinati; ma è certo che il più lungo indugiare rende più acuto uno stato di cose, che da una parte danneggia le legittime aspirazioni del commercio, e dall'altra mette il comune di Torino in una situazione impossibile, qual'è quella di aver create delle grandi arterie stradali e delle grandi piazze, per le quali deve fare grandi spese di espropriazione, in vista di una stazione, della quale ormai diventa problematica la costruzione.

Si fecero dei tentativi di accomodamento, ebbero luogo delle adunanze, dei rappresentanti locali con gli ispettori inviati dal Ministero, si stabilirono dei progetti per l'esecuzione graduale dei lavori di questa stazione, ma neanche ad essi è stata ancora data una pratica esecuzione.

Lo stato di cose attuale crea poi degli inconvenienti gravissimi al traffico di tutti i giorni. Vi sono dei treni che troncano addirittura il passaggio in certe strade, nelle quali vi è ogni giorno un grande movimento, per cui vennero promessi dei cavalcavia, che non sono stati mai fatti.

Non aggiungo altro perchè il ministro conosce questa questione; domando solo a lui, che ha tanto interesse per la grande città, che io ho l'onore di rappresentare, e per tutto ciò che si attiene al movimento del commercio, di troncargli l'indugi e di fare che gli studi si compiano ed abbiano esecuzione nei limiti modesti che possono essere attualmente consentiti. Con ciò darà a quella popolazione la prova che il Governo non interviene solo per intralciare gli interessi

pubblici, ma che qualche cosa ha intenzione di fare e farà.

Mi aspetto delle formali assicurazioni in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Ricorderò all'onorevole ministro la ferrovia Cosenza-Nocera; ferrovia la quale è perseguitata da una cattiva stella.

Il Governo già fece l'appalto del tronco Cosenza-Pietrafitta (tronco che non è che di 8 chilometri); i lavori sono già a buon punto; sicchè è sicuro che, tra poco tempo, questo tronco sarà compiuto. Compiuto questo tronco, siccome non è stanziata in bilancio nessuna somma per la continuazione di questa linea, e siccome non è possibile che si voglia lasciare incompiuta, all'ottavo chilometro, questa ferrovia, la quale, così, verrebbe ad essere quasi inservibile per la località dove è stata costruita, domando al ministro se egli abbia pensato ai mezzi che occorrono perchè i lavori siano continuati. Questa ferrovia, se non sarà portata almeno fino a Rogliano, darà dei carichi e non produrrà che pochissimo o nulla. È per ciò che io prego l'onorevole Genala di provvedere affinché i lavori di costruzione della linea siano continuati da Pietrafitta in su, almeno fino a Rogliano.

Spero che egli mi darà una risposta soddisfacente, malgrado le notissime condizioni del nostro bilancio: perchè trattandosi di non perdere una parte della spesa fatta, che diventerà inutile se la ferrovia non sarà continuata, credo che il Governo, anche in condizioni di ristrettezza, dovrà provvedere.

Prego il ministro poi, affinché mentre cercherà di trovare i mezzi per continuare i lavori da Pietrafitta a Rogliano, ordini nello stesso tempo la continuazione degli studi per il resto della linea, che va da Rogliano a Nocera. Questa è la parte difficile di questa ferrovia. Su questa parte difficile si dicono tante storie, si elevano tante difficoltà, che sembrano perfino fantastiche; mentre, secondo l'opinione di valenti ingegneri, si tratterebbe di difficoltà superabili.

Conchiudo dunque esortando l'onorevole Genala a provvedere ai mezzi, affinché, dopo che sarà compiuto il tratto Cosenza-Pietrafitta, si continui la costruzione della ferrovia almeno sino a Rogliano, e che contemporaneamente, affinché non avvenga poi un'altra

sospensione dei lavori, si facciano i nuovi studi per il tratto da Rogliano a Nocera.

Debbo poi ricordare anche all'onorevole ministro la grave questione della stazione di Cosenza.

Egli lo sa, quella è una stazione proprio impossibile, sotto qualunque riguardo. Anche l'anno scorso io ho dovuto parlare di questo argomento.

Oramai non c'è più dubbio circa all'ubicazione della nuova stazione; giacchè il tracciato della ferrovia Cosenza-Nocera è stato stabilito, e l'ubicazione della stazione è stabilita ugualmente.

Definisca dunque al più presto possibile la questione relativa a questa stazione, la quale è insufficiente, ed anche un poco indecente.

La parola non è eccessiva, poichè l'onorevole ministro, che è stato in quei luoghi, ha potuto assicurarsi che davvero non si può concepire come si sia potuto tanti anni addietro costruire una stazione così misera.

Concludo sperando che egli mi darà una risposta, la quale possa tranquillare le popolazioni della mia Provincia, riguardo a questa questione della ferrovia Cosenza-Nocera, che è una delle più importanti di quella Provincia.

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

De Salvio. Dirò solo due parole, per rivolgere qualche raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici in ordine alle linee Caianello-Isernia e Campobasso-Isernia. Anzitutto desidero che per la linea Caianello-Isernia non vi siano ulteriori ritardi nella consegna ed apertura dell'ultimo tronco.

Se io mal non m'appongo, il tratto Roccaravindola-Isernia, che è l'ultimo tronco, doveva essere aperto all'esercizio in questo mese di giugno; ora vi sarà un ritardo, ma voglio sperare che non sia lungo e sia l'ultimo.

Passo subito alla linea Campobasso-Isernia. E senza divagare nel ricordo dei precedenti, che le son ben noti, onorevole Genala, precedenti che riflettono la dotazione della linea, la sua importanza, la necessità di completarla, le promesse contenute nelle due leggi del luglio 1888 ed aprile 1892, senza divagare, dico, mi limito a formulare nettamente le mie domande e le mie raccomandazioni:

1^o Sul primo tronco in costruzione, e di

prossima consegna, sarà, e come, provveduto per la stazione al Bosco Redole, e precisamente al punto d'innesto con la linea Benevento-Campobasso?

2^o La linea sarà proseguita, in qual modo, con quali mezzi?

Ho ragione di muovere questi dubbi, quando vedo che nello stato di previsione che stiamo discutendo, manca lo stanziamento relativo, e quindi il proseguimento dei lavori può essere ritardato.

Vero è che non è questa la propria sede per una discussione in proposito; ma mi affida l'abituale cortesia del ministro. Ed Ella, onorevole Genala, come in via privata mi è stato così largo di affidamenti, voglia ora qui darmi risposte che valgano a tranquillare quelle popolazioni.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Gli onorevoli Miceli e De Salvio hanno parlato non di cose appartenenti a questo capitolo, ma delle ferrovie complementari. Quindi darò a loro una risposta brevissima, perchè altrimenti anche gli altri onorevoli colleghi avrebbero diritto di estendere le loro osservazioni a cose estranee all'argomento in discussione.

Per la Cosenza-Nocera dirò che i lavori pel tronco Cosenza-Pietrafitta continuano; ma ci vorrà più che un anno perchè siano finiti. Quindi, rimanendo a questo posto, avrò tempo di presentare nel novembre prossimo le proposte per i provvedimenti richiesti dalla legge ultima sulle strade ferrate.

E allora dirò chiaramente che cosa avverrà del tronco da Pietrafitta a Rogliano, perchè convengo che arrivando fino a Rogliano, la strada acquisterà una qualche importanza.

Quanto poi al resto da Rogliano a Nocera, la costruzione di questo tronco, coi progetti che abbiamo, porterebbe la spesa della linea a 93 milioni, mentre la Camera ne ha autorizzati solo 40.

Bisognerà dunque ripigliare da capo gli studi per vedere come quella strada si possa costruire rimanendo nei limiti della legge.

Quanto al tronco da Cajanello ad Isernia, ignoro che vi siano ulteriori ragioni di ritardo; anzi due o tre giorni fa, avendone chiesto notizie, mi fu detto che in tempo non lontano avrebbe potuto essere compiuto, e quindi aperto all'esercizio. Circa al resto, dirò,

meglio che ora, nella discussione della legge che ho promesso, quando ciascun tronco dovrà essere compiuto.

Ma se l'onorevole De Salvio desidera maggiori schiarimenti potrò darli in sede opportuna; perchè in questo momento essendo l'ora tarda, desidero rispondere a coloro che hanno parlato sui capitoli in discussione, anche per non tediare troppo la Camera.

Hanno parlato l'onorevole Chinaglia e poi l'onorevole Cadolini, di un treno diretto che desiderano venga istituito fra Venezia e Genova.

Una volta si vagheggiava molto l'idea di unire i porti, quasi che questo fosse lo scopo delle strade ferrate. Ma poi si è visto che praticamente ciò non aveva nessuna importanza, mentre importa invece moltissimo di avvicinare le città fra di loro.

Ora Venezia e Genova sono già unite per la via Milano. Anzi con l'orario che si attiverà fra pochi giorni, avremo un nuovo treno diretto, una specie di treno lampo, che andrà da Venezia a Milano, allacciando fra loro le derivazioni da Cormons, quelle della Pontebba e quelle del Brennero. A tale scopo la Süd-Bahn ha istituito anch'essa un apposito treno diretto, il quale ha per oggetto di servire specialmente i molti viaggiatori, che nella stagione autunnale ed invernale si dirigono su Genova, Ventimiglia e Nizza.

Il nuovo treno nostro non potrà mai essere superato da un treno diretto che si facesse da Venezia a Genova per Legnago-Mantova-Cremona-Piacenza e Voghera, non foss'altro per lo stato delle linee che dovrebbe percorrere. Sulla linea Venezia-Milano c'è il doppio binario; sulle altre no.

E poi sulla prima si hanno molti viaggiatori; sulle altre relativamente pochi.

Ciò non toglie però che le strade che hanno carattere locale, come quelle nominate, non possano accrescere il loro movimento in guisa da dare ragione ad un treno diretto.

Ma giova avvertire che un treno diretto costa due lire e mezzo circa il chilometro, o per lo meno due; ed ha poche fermate lungo la linea. Quindi bisogna che esso abbia la sua alimentazione dai punti estremi e da pochi punti intermedi.

Non mi rifiuto di studiare la questione; anzi ricordo che un'altra volta concorsi a spingere l'Adriatica ad istituire un treno accelerato su quelle linee, il quale, se avesse

dato buoni risultati, avrebbe potuto essere trasformato in diretto.

E questo esperimento procurerò che si ritenti, collegando Codogno non più con Pavia, ma con Piacenza, visto che anche i rapporti di Piacenza con Genova meritano di essere alquanto migliorati.

E quindi concludo che, senza prendere nessun impegno di imporre un treno diretto, studierò che si faccia un treno molto accelerato e continuativo, in guisa che l'esperimento di esso ci dia lume per giudicare poi della convenienza di renderlo definitivamente diretto, come gli onorevoli preopinanti desiderano.

L'onorevole De Amicis, con altri colleghi, hanno parlato di una questione, che già parecchie volte ha appassionato la Camera, e che ha dato certamente molto da fare al Ministero dei lavori pubblici. Si tratta del servizio fra Castellammare Adriatico-Solmona-Roma e viceversa. Qui ci troviamo a dover soddisfare a due bisogni diversi che sono in opposizione l'uno all'altro; cosa che si verifica, del resto, anche per altre linee.

C'è il bisogno del buon esercizio locale, il quale consiglia che delle tre coppie giornaliere di treni due sieno continuative da Roma a Solmona e viceversa, e la terza si spezzi ad Avezzano, ma tutte e tre siano diurne; e c'è il bisogno del servizio diretto fra le teste di linea, il quale richiederebbe che tutti i treni fossero continuativi ed una coppia di essi notturna.

Per lungo tempo si è richiesto che si facesse un treno diretto da Roma a Solmona, notturno. E il treno notturno fu istituito; ma l'effetto che se ne ottenne fu di diminuire notevolmente il traffico locale e di provocare, specialmente dai sindaci dei Comuni serviti dalla linea e dai deputati della provincia romana, grandi lagnanze per il servizio notturno. Una quantità di sindaci domandò che si tornasse al sistema di prima.

Ma ritornare semplicemente al treno spezzato che si aveva prima, con due soli treni continuativi da un punto all'altro della linea, aveva questo grave inconveniente, che i viaggiatori, compresi gli onorevoli deputati, che volevano servirsi di questa strada per venire a Roma o partire, non avevano modo di farlo di notte. Ed allora si è escogitato questo temperamento di rimettere in vigore il treno spezzato sino ad Avezzano, e di avviare coloro

che vanno a Solmona, per l'altra strada di Terni e Aquila, per la quale s'impiega meno tempo. La strada essendo però più lunga, quei viaggiatori e il loro bagaglio avrebbero dovuto pagare di più, ma si è convenuto con la Società esercente che pagassero lo stesso che sulla diretta Roma-Solmona.

E siccome questo è un traffico che si sarebbe portato via alla linea Roma-Solmona, fu pattuito che, non ostante la sua effettiva deviazione, esso si dovesse imputare a beneficio di questa linea, tanto per i rapporti di mio e tuo fra lo Stato e la Società nel riparto del prodotto, quanto — e questo mi premeva anche più — nell'interesse delle popolazioni, per aver modo, quando il prodotto della strada arrivasse dalle 6,000 alle 9,000 lire, di obbligare la Società ad aggiungere un altro treno viaggiatori ai tre ora esistenti.

Credevo con questo di aver contentato gli uni e gli altri, di aver, come suol dirsi, salvato capra e cavoli.

Infatti molti mi ringraziarono, perchè parve appunto che si fosse risolta la questione, almeno fino a che non fosse stato il caso di aumentare il numero dei treni.

Ora invece gli onorevoli De Amicis e Torlonia sono tornati daccapo, e chiedono che si ritorni al treno notturno e continuativo. Faccio loro osservare che col treno continuativo turbiamo di nuovo gli interessi locali. Quanto al treno diretto in questa strada, non so come imporlo, perchè il prodotto è tanto scarso, che non mi permetterebbe d'imporre neanche un nuovo treno omnibus.

Dinanzi alla scarsezza del prodotto mi sento disarmato. Bisognerebbe persuadere la Società, a fare di sua iniziativa un treno diretto; ma, comprenderanno che con un traffico tanto scarso, il danno che ne risentirebbe sarebbe troppo forte per potersi indurre a farne l'esperimento.

Di illusioni ferroviarie ne abbiamo avute molte in Italia; e questa, diciamo la verità, è stata una delle tante. È stata illusione il credere che la linea Roma-Solmona sarebbe stata di grandissimo traffico. Basta considerare la sua ristretta sfera d'azione, e le pendenze che essa ha (forse per questo) del 30 e del 35 per mille, per persuadersi che è impossibile averne il movimento che se ne sperava.

Poi ci sono su quella linea moltissime stazioni; e dove c'è una stazione è naturale che le popolazioni domandino che i treni si fer-

mino. Ecco un'altra difficoltà che non ci permette neanche di accrescere notevolmente la celerità dei treni omnibus, dopo il miglioramento di quasi un'ora ottenuto con l'attuale orario. Io ho studiato profondamente la questione e l'amico Costantini sa che ho fatto il possibile per contentare tutti il meglio che si poteva. Ma confesso che un risultato migliore di quello ottenuto non saprei ottenerlo.

Se però, ristudiando la questione con lo aiuto e con i suggerimenti degli onorevoli preopinanti, potrò ottenere qualche miglioramento, ne sarò contentissimo; perchè è nel mio desiderio e nel mio compito di fare quanto è possibile, affinchè le Società si prestino, occorrendo anche con loro danno, a migliorare i servizi delle linee.

L'onorevole Cafiero, delle cui gentili parole e della annunciata gratitudine sono riconoscentissimo, ha parlato del tronco Andria-Barletta.

Io sono pronto, come dissi a lui, di concedere quel tronco se mi sarà domandato col sussidio delle 3,000 lire il chilometro, perchè lo credo utile e perchè uno degli intendimenti di quel decreto che egli ha citato è di allacciare le città importanti ad una rete principale esistente.

Ma evidentemente non posso imporre al Comune di venirmi a fare la domanda. Se la farà, sono pronto ad aiutarlo quanto più potrò; e a consentire che questa nuova linea di strada ferrata a Barletta, o dove vorranno, venga allacciata alla strada principale.

Quanto poi al prolungamento della tramvia, siccome le concessioni si fanno senza sussidi di nessuna specie, la cosa è molto più difficile.

L'onorevole Cafiero dice: ma il vostro intervento, la vostra parola potrebbe avere molta efficacia.

Se è così, non mi rifiuto di dire questa parola, non mi rifiuto d'intervenire amichevolmente; ma più come persona che come ministro, nella speranza di riuscire a persuadere gl'interessati. Se prevale, a quanto pare, l'idea che convenga più di eseguire il tronco a sezione ridotta, in questo caso si potrebbe portare la linea fino alla stazione di Barletta; ed allora tutto si ridurrebbe ad un'operazione di facchinaggio, come c'è alle volte nelle stazioni anche grandi, senza che alcuno se ne accorga.

L'onorevole Arnaboldi mi ha parlato del-

l'orario della Pavia-Stradella. Un piccolo miglioramento lo abbiamo già ottenuto; e siccome ad ogni rinnovazione di orario insisto sempre per avere qualche miglioramento, fra le cose sulle quali insisterò ci sarà pur questa; anche perchè tutto ciò che può agevolare un servizio locale è tenuto da me in grande considerazione. Se noi abbiamo un difetto nelle nostre ferrovie è quello di curare più i lunghi percorsi che le linee secondarie, le quali danno invece un serio prodotto.

Con questo intendimento esaminerò anche la questione di Montebelluna e quella della fermata che sarebbe da spostarsi, cambiando la fermata in casello, ed il casello in fermata, del che ha parlato l'onorevole Bertolini.

Della stazione di Valdocco mi occupai già più volte. È una questione molto ardua e che richiede molta spesa: quindi va considerata sotto tutti gli aspetti.

Per dir brevemente, la conclusione, come mi invita gentilmente l'onorevole Daneo, è questa: che trovandomi dinanzi a vari progetti diversi l'uno dall'altro ho invitato di nuovo la Mediterranea a fare per questo riordinamento della stazione di Torino, un progetto conclusivo e definitivo, in guisa da mettere in grado il Governo e il Comune, (sul quale cadrebbe una grande parte della spesa) di risolvere qualche cosa. Magari anche sia un no. Si penserà poi a qualche altra soluzione, ma almeno si toglieranno dall'incertezza i proprietari minacciati della espropriazione.

Sono già sei anni che questa minaccia pende sul loro capo, e non si fa mai nulla; tantochè ci sono di quelli, mezzo espropriati quasi, ai quali si è dovuto pagare una piccola indennità, essendo essi operai, o per lo meno, povera gente. Quindi è bene che si risolva la questione.

Frattanto studio ancora; studio cioè se si possa, con un provvedimento poco costoso, soddisfare ad una gran parte dei bisogni più urgenti. E spero, fra non molto, di potere almeno aver maturato questo punto della questione, e trattare su ciò col Comune di Torino.

L'onorevole De Felice ha parlato dell'ispettorato delle strade ferrate. Egli ha cominciato dall'affermare che costa assai. È vero, costa assai; ma non costa niente più di quello che costavano la antica Direzione delle strade ferrate, con gli uffici da essa dipendenti, mentre il

numero di chilometri di ferrovia che ora abbiamo, è certamente di 5000 almeno maggiore di quello che era allora. Anzi, fra un paio di anni, se andiamo di questo passo, sarà addirittura raddoppiato.

Il lavoro poi che fa l'Ispettorato è di gran lunga maggiore, sotto tutti gli aspetti, anche per la nuova forma di contratti, che presenta difficoltà più ardue e riscontri molto più minuti di quel che non si facesse quando le strade erano date interamente in concessione alle private Società, o erano esercitate dallo Stato.

I servizi che rende l'Ispettorato sono maggiori di quello che generalmente si crede. Non sono però tutti quelli che può rendere. Io, per esempio, e l'ho dichiarato anche un'altra volta alla Camera, non sono interamente contento del modo con cui funziona. Credo che lo abbiamo accentrato troppo; bisogna discentrarlo; bisogna dargli uno spirito più vivo e fare altre cose, che sarebbe ora troppo lungo di enumerare, ma che (se avrò l'onore di rimanere a questo posto) cercherò di attuare, cominciando dalla prossima stagione estiva.

L'onorevole De Felice ha detto inoltre che l'Ispettorato è stato anche causa di gravi danni, ed ha citato la costruzione della Circumetnea. In quanto a questo bisogna osservare che la sorveglianza della costruzione è fatta più dal Genio civile e dagli impiegati straordinari, che dall'Ispettorato. Anzi adesso non ci sono che quattro o cinque impiegati dell'Ispettorato addetti alla sorveglianza delle costruzioni; tutti gli altri appartengono al Genio civile o sono impiegati straordinari.

Ma poi di ciò che accadde nella costruzione della Circumetnea non si può cagionare né il Genio civile né gli straordinari.

La questione è così aggrovigliata, che non ho ancora veduto ben chiaro, come stiano le cose. Quella linea è di quarta categoria, e io stesso la concessi al comune di Catania e ad altri consorziati. Questi signori la vollero cedere in subconcessione ad un intraprenditore, e questi ha domandato facoltà d'introdurvi delle varianti, che il consorzio ha consentito.

L'intraprenditore ha cominciato ad eseguire quelle varianti; ma allora il Consorzio si è accorto che erano dannose alla linea ed ha cominciato a protestare contro queste varianti.

Mi ricordo che, appena arrivato al Ministero un anno fa, è venuta da me una Commis-

sione di moltissimi fra componenti e non componenti il Consorzio a protestare. E in seguito a ciò furono fatti degli esami e mandate sul luogo anche delle ispezioni; le quali hanno dato motivo ad altri lagni, mentre pendeva contemporaneamente una lite fra il Consorzio ed il costruttore che fu deferita ad un Collegio arbitrale. Nella questione giuridica il Governo naturalmente non può entrare; ma mi occuperò della costruzione della strada, e vedrò se devo mandare sul luogo uno, due o tre ispettori per vedere come la strada è fatta.

Ripeto però che su quest'opera il Governo non ha che un'alta sorveglianza, la quale diventa effettiva principalmente al momento del collaudo. Perché, se si trova che l'opera non è fatta conformemente ai progetti, non si collauda e non si permette nemmeno l'apertura della linea all'esercizio.

Il parlare dunque di grandi danni recati dall'Ispettorato non mi pare che sia esatto.

In quanto agl'impiegati ferroviari l'onorevole De Felice ha riconosciuto che io ho messo in attuazione (e continuerò certo a farlo) l'articolo 103. Quest'articolo 103, che fu tanto beffeggiato come inefficace per lo passato, è una base d'azione solidissima. Tanto è vero che posso fare molto per quei ferrovieri che sono garantiti dall'articolo 103, mentre posso fare pochissimo per gli altri che non lo sono, come ad esempio quelli della Società Veneta e delle altre Società concessionarie. In favore di questi posso intervenire solamente sotto l'aspetto della pubblica sicurezza, e dire: non dovete trattare il personale in guisa che ne possano derivare inconvenienti alla sicurezza e regolarità del servizio. Quanto però alla misura dei salari e delle indennità, certo non potrei fare nulla.

Potrei fare invece qualche cosa per quelli addetti alla navigazione del lago di Garda, perchè, come l'onorevole De Felice ha detto, c'è un articolo molto preciso, il quale stabilisce la condizione che dev'esser fatta al personale, che sarà consegnato al nuovo concessionario. E se il personale verrà con dei reclami circostanziati e precisi (perchè quelli generici non significano nulla) prendo impegno, come la legge me ne dà diritto, di esaminare il caso, e di imporre quindi all'impresa la esecuzione di quegli obblighi che essa stessa ha sottoscritto e pubblicamente approvato.

Cafiero. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Cafiero. Domando un chiarimento.

Mi è sembrato che l'onorevole ministro avesse detto: che se il Comune, o i Comuni interessati contribuiscono con una quota di lire 3,000 al chilometro, lo Stato assumerebbe la costruzione della ferrovia.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È il rovescio. Ella non sa...

Cafiero. Siamo sempre alle condizioni antiche. Eppure non solamente io, ma anche altri colleghi avevano interpretato nel modo mio la risposta data da Lei, onorevole ministro Genala.

De Amicis. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Faccio osservare che il regolamento non permette di parlare più d'una volta nella stessa questione.

Costantini. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Ma onorevole Costantini, vi sono altri che devono parlare prima di Lei.

Vuol venire qui Lei a fare il presidente? (*Siride*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

De Amicis. Dirò poche parole, limitandomi ad una semplice osservazione.

Il ministro nulla ha risposto sulla velocità dei treni, e ciò mi dimostra che la velocità normale dovrebbe essere di 40 chilometri all'ora e non di 25.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Debbo rettificare un'asserzione dell'onorevole ministro, il quale ha impressionata la Camera dicendo che i lavori per la linea Rogliano-Nocera importano una spesa di 93 milioni. Ma, quel progetto, fatto sotto il ministro Saracco, fu subito messo in disparte come assolutamente fantastico.

Fu fatto poi da un ingegnere governativo un altro studio, che portò ad una spesa minore, anzichè maggiore, di 70 milioni.

Nel 1890 poi il ministro Finali diede incarico ad un altro ingegnere di fare un progetto dettagliato, e questo portava la spesa di 46 a 48 milioni. Questo progetto fu fatto verificare da un ingegnere specialista, ispettore del Genio civile, il quale dichiarò che gli sembrava accettabile a preferenza su tutti.

Ed io credo appunto che, se l'onorevole Genala vorrà disporre perchè siano fatti ancora una volta degli studi sulla Rogliano-Nocera, la spesa risulterà non di 94, ma di 48

o al massimo di 50 milioni. Son certo, onorevole ministro, che per costruire quella linea non si spenderanno più di 48 o 50 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Rendo omaggio agli sforzi coscienziosi dell'onorevole mio amico Genala circa l'orario della Roma-Sulmona, e ripeto qui pubblicamente ciò che ebbi già a dichiarare in privato a lui, che cioè, data la determinazione di sopprimere il treno notturno, non poteva pensarsi espediente migliore nè più equo di quello da lui escogitato.

Ma non creda per questo l'onorevole ministro dei lavori pubblici di aver provveduto convenientemente all'interesse dei traffici tra Roma e gli Abruzzi.

Gli Abruzzi non saranno mai paghi fintanto che non venga riconosciuto il carattere nazionale della Roma-Sulmona. Questa linea, inscritta nella legge tra quelle di prima categoria, che costò 80 milioni, che lega la Capitale alla grande arteria adriatica, che rappresenta il valico più breve tra i due mari, non è stata mai convenientemente trattata. Fin da principio le furono applicati orari impossibili. Io me ne dolsi dal primo momento, e il 5 dicembre 1889, quando al posto dell'onorevole Genala sedeva l'onorevole Saracco, ne mossi formale interpellanza in questa Camera, come ha ricordato il mio amico De Amicis.

L'onorevole Saracco sfuggì abilmente la questione e disse che, essendo stata la linea aperta da poco, non si poteva pretendere di applicarle un orario migliore; che però, rimanendo al Governo, avrebbe in seguito provveduto. Ma di questa promessa avvenne quello che avviene d'ordinario delle promesse dei ministri, che rassomigliano un poco alle promesse degli amanti.

L'onorevole Saracco cadde, e le sue promesse disparvero con lui. Venne dopo l'onorevole Branca e fece in parte giustizia ai nostri reclami colla istituzione del treno notturno continuativo. Senonchè l'onorevole Genala, succedutogli, pressato dai continui lamenti delle popolazioni della valle superiore dell'Aniene, portati in quest'Aula dal mio valoroso amico Giovagnoli e da altri, credè di sopprimere quel treno.

Rimediò con un espediente ingegnoso, è vero, ma fece un passo indietro e disconobbe il carattere essenziale della linea.

So bene che, fino a che il prodotto lordo

non raggiunga la cifra stabilita, noi non possiamo sperare la quarta coppia di treni. Possiamo però e dobbiamo insistere perchè venga reintegrato il diretto notturno continuativo e prolungata fino ad Avezzano la corsetta di Tivoli. Solo in questa maniera, gli interessi del versante Tirreno verranno conciliati con quelli del versante Adriatico; e l'interesse dei punti intermedi sarà armonizzato con quello dei punti estremi. Ogni altro espediente sarà inefficace.

Io, quindi, prego l'onorevole mio amico Genala di studiare la questione sotto questo punto di vista, e confido per una plausibile soluzione nell'alta equanimità, che presiede a tutti gli atti della sua amministrazione.

Daneo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma Lei ha già parlato.

Daneo. Un minuto solo.

Prendo atto, ringraziando, della promessa dell'onorevole Genala relativamente alla stazione di Valdocco. Ma mi permetta una rettifica. Egli ha sollevato un dubbio, che è un po' pauroso per me. Ha detto che, se non sarà la stazione di Valdocco, sarà qualche cosa di simile. Se questo fosse stato detto sei o sette anni fa, sarei stato con lui; ma poiché da parte del Municipio vi sono delle convenzioni e dei provvedimenti in molta parte eseguiti, debbo perciò fare delle riserve in ordine a questa dichiarazione dell'onorevole ministro, osservando come non è assolutamente possibile che la ipotesi negativa abbia a verificarsi, perchè le basi di quel progetto di riordinamento sono state dettate da una necessità riconosciuta da tutti, e rappresentano il minimo delle esigenze del movimento locale.

Presidente. Così resta approvato il capitolo 60 collo stanziamento proposto.

De Felice-Giuffrida. Io avevo chiesto di parlare.

Presidente. È già approvato il capitolo. Del rimanente Ella ha già parlato due volte.

De Felice-Giuffrida. Un minuto solo...

Desidero ringraziare l'onorevole ministro per le sue dichiarazioni. (*Oh! oh!*) Scusate, il ringraziamento è fatto apposta per dire il resto. (*Si ride*).

L'onorevole ministro ha riconosciuto la ragione nel personale di navigazione del lago di Garda di pretendere il rispetto dei diritti acquisiti. Egli ha però detto che se gli si presenteranno dei reclami vi provvederà. Eb-

bene, io gli ho portato qui dei fatti determinati: provveda dunque per questi.

Per quanto riguarda poi la Circumetnea... (*Rumori*).

Presidente. Ma, onorevole De Felice, Ella ha già parlato a sufficienza!

De Felice-Giuffrida. Noto appena che l'onorevole ministro è stato informato soltanto delle varianti approvate dal Consorzio. Ma, onorevole Genala, non ci sono varianti non approvate dal Consorzio, non discusse mai, contro le quali hanno protestato Comuni e Provincia? Anzi, certi lavori che forse ottennero l'approvazione del Consorzio, furono poi arbitrariamente e capricciosamente eseguiti, a modo suo, dall'impresa assuntrice.

Pel personale addetto alle ferrovie secondarie io non domando nulla, onorevole ministro, che abbia attinenza con l'articolo 103. So che Ella non può fare nulla, esaminando l'organico generale degli impiegati ferroviari. Ma, per appianare tutte queste difficoltà, la pregherei di preparare un regolamento di polizia ferroviaria, che assicuri il personale e rassicuri il pubblico.

Presidente. Resta così approvato il capitolo 60 con lo stanziamento proposto.

Capitolo 61. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 75,000.

Capitolo 62. Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 25,000.

Capitolo 63. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 64. Spese di stampa, lire 13,500.

Capitolo 65. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 10,500.

Capitolo 66. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie, lire 14,500.

Capitolo 67. Spese casuali, lire 17,500.

Capitolo 67-bis. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'ufficio centrale istituito in Berna ai sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada

ferrata — Legge 15 dicembre 1892, n. 710. (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria*. — Categoria prima. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 68. Maggiori assegnamenti e conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 330.

Opere edilizie in Roma. — Capitolo 69. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, numero 6980, serie 3^a (*Spesa ripartita*) lire 2,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi.

Voci. Domani! domani!

Presidente. Chi è che dice domani?

Parli, onorevole Levi.

Levi. Le ragioni del mio dire, che sarà brevissimo, stanno nell'amore che, al pari dei miei colleghi, porto a tutte le questioni d'interesse nazionale tra le quali stanno in prima linea quelle che riguardano la nostra capitale.

Parlo ora, benchè non vi sia stanziamento rispetto al tema che brevissimamente voglio trattare, perchè nella discussione generale il nostro presidente mi pregò di rimandare il mio discorso al capitolo 69.

Nella seduta del 15 febbraio decorso svolsi una mia interrogazione diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici riguardante le condizioni statiche del palazzo di Giustizia in costruzione.

Assente l'onorevole Genala, l'onorevole Sani, che nella sua qualità di sotto-segretario di Stato era a quel banco a sostituirlo, mi rispose con molta cortesia, ma con molte riserve, assumendo impegno di darmi maggiori notizie quando fosse stata consegnata al Ministero la relazione di una Commissione incaricata di esaminare i lavori compiuti per la costruzione del palazzo di Giustizia, di verificare qual fondamento avessero le voci sparse sulla poca solidità di essi per quindi riferire in modo esauriente.

Prendendo in esame la elaborata relazione dell'amico e collega Carmine ho trovato che a proposito del capitolo 69 si riporta un brano del rapporto al quale alluse il 15 febbraio l'onorevole Sani e che è redatta in termini non atti davvero a dirimere i dubbi, a tranquillizzare gli animi di coloro che pur desiderando di vedere spinti con alacrità i lavori di Roma vogliono che essi vengano eseguiti assennatamente, con oculatezza e parsimonia e che la loro continuazione non prepari sgradite sor-

prese con inutili aggravii delle finanze dello Stato.

La relazione parla di esami incompleti, di paure non legittimate, di imperfezioni di costruzioni alle quali devono attribuire le lesioni che sollevarono dubbi e paure di riparazioni ma non offre quelle assicurazioni che si ha dovere di chiedere e diritto di ottenere e che spero ci verranno date dall'onorevole ministro. Io poi osservando come al brano di relazione riportato non faccia seguito una sola parola intorno a ciò che ne pensa la Giunta generale del bilancio mi dimostrerò più indiscreto dei colleghi che prima di me parlarono su altre materie e che si appagarono dell'assentimento del silenzio e pregherò l'amico Carmine di accordarmi egli pure qualche spiegazione su materia che tutti deve interessare coloro cui sta a cuore il vero bene di Roma e l'interesse dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonelli.

Antonelli. Attesa l'ora tarda, e non volendo abusare della benevolenza della Camera, dirò soltanto brevi parole.

L'onorevole Levi ha sollevato per la seconda volta una questione, che credo non entri nel compito nostro, siccome quella che è questione esclusivamente tecnica.

Secondo ciò, che si legge nella relazione della Commissione del bilancio, l'onorevole ministro nominò una Commissione incaricata di studiare il modo di risolvere la questione edilizia della capitale. Questa Commissione ha visitato le fondamenta del palazzo di giustizia.

Dacchè è incominciata la costruzione di questo palazzo, ho sempre inteso dire che la platea presentava qualche spostamento, e che l'edifizio non poteva essere continuato.

Io credo che ci sia veramente un partito preso per iscreditare il palazzo di giustizia; e su questo intendo di richiamare l'attenzione della Camera. Mi dispiace che il mio amico Levi abbia portato in questa Camera l'eco di insinuazioni vaghe, che furono luminosamente smentite dalla Commissione nominata dall'onorevole Genala.

Ma su questo, è bene anche lasciare la parola ad un assente, che è più di tutti responsabile di quello che può accadere nel palazzo di giustizia, ossia all'ingegnere Calderini. Egli ha rivolto a tutti i deputati ed a tutti i senatori una memoria per difendersi dalle accuse, che gli vennero mosse, circa la

poca solidità della platea del palazzo di giustizia.

Malgrado l'ora tarda permettetemi, onorevoli colleghi,...

Presidente. Non è ora tarda!

Antonelli. Non creda che voglia leggere tutta questa memoria. Se crede che non la debba leggere....

Presidente. Tutt'altro! Ho detto anzi che non è ora tarda; perchè l'onorevole Antonelli e la Camera ricordano che, quando c'era molto lavoro, anche negli anni scorsi, le sedute si protraevano ad ora molto più tarda. Solamente qualche volta si fece la questione se dopo le sei e mezzo si potesse imporre all'oratore di parlare nella stessa tornata. Sicchè è tutt'altro che tardi!

Antonelli. Scusi. Avevo capito male.

Si tratta del palazzo di giustizia, di una opera veramente colossale. Esso è posto di fronte al Vaticano, di fronte alla Mole Adriana; deve rappresentare la grandezza di Roma italiana, e merita tutta la nostra attenzione e tutte le nostre cure. Io quindi, non avendo le cognizioni tecniche del mio onorevole amico Levi...

Levi. Chiedo di parlare.

Antonelli. ... leggo un brano della memoria dell'ingegnere Calderini. Esso dice:

« Se io posso avere una taccia, quella si è di essere stato soverchiamente scrupoloso e guardingo in fatto di fondazione; perchè, trattandosi di un'opera monumentale che doveva tenere l'onore delle armi dell'architettura moderna, volli far rivivere per questa quel sistema di fondare che fu prediletto dal popolo gigante dei nostri maggiori, e di cui sono esempio l'anfiteatro Castrense, quello di Statilio Tauro, l'antico Campidoglio, i ruderi del monte Testaccio, le terme di Agrippa, il circo di Sallustio, le sottomurazioni della Basilica di Costantino, le piattaforme sotto il tempio di Venere e Roma, le fondamenta delle terme di Diocleziano e di Caracalla, le costruzioni scoperte sotto gli ex giardini Farnesiani, il Pantheon, il Colosseo e (nelle stesse adiacenze e nella stessa natura di terreno dove sorge il palazzo di giustizia) la mole Adriana e quella del primo dei Cesari romani, voglio dire il Mausoleo di Augusto. Volli che il tempio della giustizia dei nostri giorni (sul qual tema si affermò l'arte architettonica moderna delle altre metropoli di Europa) avesse, per fatto mio, affidamento

sicuro di traversare ben tetragono i secoli dell'avvenire, onde i più tardi nepoti avessero a rispettare la forza dei nostri propositi; e progettai all'uopo e difesi dinanzi al Consiglio superiore dei lavori pubblici con gli elementi della scienza e con la forza degli esempi la *platea generale*, che ad unanimità di suffragi mi venne approvata. Spinsi lo scavo fino a ritrovare il primo strato di terreno argilloso uniformemente compatto alla quota altimetrica 9.00 (ossia 9.97 rispetto al livello del mare) quella stessa quota a cui furono dal Genio militare fondate le grandi caserme ed alla quale si affondano le muraure di base delle più importanti fabbriche del quartiere dei Prati di Castello. E quasi non pago che sopra una naturale platea di terreno cretaceo compattissimo ed omogeneo, di oltre tre metri di spessore, riposasse la platea artificiale di calcestruzzo, di circa due metri e mezzo di altezza, volli che sopra di questa, ad ammortizzare ogni pressione soprastante, un battente di terra di riporto di oltre cinque metri di altezza si costipasse e premesse uniformemente col suo peso immane tutta quanta la superficie. E così giunsi ad avere tre platee sovrapposte, del complessivo spessore di circa undici metri, destinate a essere gagliarda guarentigia per rendere inani sul terreno sottoposto i singoli sforzi di pressione dei muri superiori. »

Questo è quanto l'ingegnere Calderini ci fa sapere nella memoria, che ha mandato a tutti i membri della Camera e del Senato.

Ora io, ripeto, non posso emettere un giudizio tecnico, e mi rimetto a quanto dirà il collega Beltrami, il quale, essendo stato membro della Commissione, potrà, meglio assai di me, dare qualche informazione alla Camera ed al paese per rassicurarlo sopra una questione di sì grande importanza.

E con questo avrei finito se non dovessi fare all'onorevole ministro una raccomandazione, che riguarda ugualmente il palazzo di giustizia. L'onorevole ministro fin dall'anno passato, nella discussione del bilancio e nella discussione della legge per Roma, e quest'anno nella discussione dei bilanci, e ultimamente rispondendo all'onorevole Baccelli, ha promesso che presenterebbe una legge per Roma.

Ora, l'anno passato il ministro riconobbe l'urgenza di questa legge. Risultò allora che nel bilancio dei lavori pubblici al capitolo riguardante il palazzo di giustizia in Roma

non figurava nessun assegno. Fu detto e dal ministro fu riconosciuto che, qualora non si fosse stabilito alcun assegnamento e non fosse stato possibile discutere la legge definitiva per le opere edilizie di Roma entro il mese di giugno, al 1° luglio il ministro sarebbe stato obbligato a sospendere i lavori per mancanza di fondi.

Ora la identica condizione di cose si rinnova in quest'anno. Come l'anno passato fu provveduto con un'aggiunta alla legge di Roma, stanziando un milione per il palazzo di Giustizia, in via provvisoria, per mantenere le opere in corso di costruzione, così domando al ministro come intenda provvedere in questo anno, perchè i lavori del palazzo di Giustizia, non abbiano a rimanere interrotti. E questa raccomandazione mi sta tanto più a cuore inquantochè, come dissi l'anno scorso, si tratta di 450 famiglie di operai, tutti di Roma, che non si possono mandare fuori di questa città, e che rimarrebbero senza lavoro qualora il Ministero col primo luglio fosse costretto di licenziare questi operai.

Sono certo che l'onorevole ministro vorrà tener conto, di questa mia vivissima raccomandazione. Non ho altro da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami. (*Segni di viva attenzione*).

Beltrami. A me rincresce di dover parlare ad ora così tarda. Io prevengo che meno di mezz'ora non potrò parlare, sia per la gravità dell'argomento, sia perchè dovrò rispondere alle osservazioni fatte dall'onorevole Baccelli nella seduta di lunedì.

Voci. A domani!

Presidente. Ma facciano il piacere! Dal momento che l'oratore è disposto a parlare!

Voci. Parli! parli!

Presidente. Se parla mi fa piacere.

Beltrami. Mi limiterò a parlare del Policlinico, perchè è il solo edificio che abbia uno stanziamento nel titolo secondo del bilancio dei lavori pubblici ora in discussione.

Siccome noi siamo alla vigilia di dover stanziare 40 milioni almeno per i lavori di Roma, così è bene che si porti una certa attenzione sopra l'andamento di questi lavori.

Premetto una dichiarazione. L'onorevole Baccelli, nella seduta di lunedì, si è occupato di una mia intervista; io lo ringrazio della importanza che ha voluto dare a questa intervista, sebbene abbia concluso che non ne voleva tenere nessun conto. Sono dispiacente

però di dovergli dire che io, di tutto quanto ho scritto, mantengo esattamente le cifre, i dati, i documenti; e sono disposto, se crede, a dare seduta stante qualunque spiegazione. Se l'onorevole Baccelli vuol sentire da me degli spropositi, non ha che a farmi parlare di patologia, ma le cifre e i preventivi costituiscono il piccolo mio patrimonio intellettuale, al quale ci tengo.

Baccelli. Non ho mai impugnato le cifre.

Beltrami. Io poi, per sgombrare appunto da questa questione ogni sospetto di risentimento personale con l'onorevole Baccelli, dichiaro che sono dispostissimo a riconoscere in lui tutte le qualità dell'energia, e della tenacia dei propositi in quelle imprese in cui egli si mette con tanto disinteresse; ed io vorrei che in Roma molti fossero come lui. Però mi permetta di rilevare come questa energia non sia accompagnata da quel senso pratico, che a me, attaccato per indole alle formule e alla aridità del tecnicismo, a me pare gli manchi.

Si è detto, e l'onorevole Baccelli lo ha ripetuto nella seduta di lunedì, che lo stanziamento di 6 milioni e mezzo fatto nel 1881 per il Policlinico, doveva esser riguardato solamente come uno stanziamento iniziale, una cifra tanto per cominciare.

A quell'epoca io non ero deputato, ed ero ben lontano dal pensare che avrei dovuto diventare anche uomo politico.

Ma, consultando tutti i documenti ufficiali, ho trovato che nella seduta del Consiglio comunale del 30 aprile 1880, l'onorevole Ruspoli, allora sindaco di Roma, interpellato se quella cifra di sei milioni e mezzo poteva bastare per il Policlinico, rispondeva:

« Per il Policlinico una Commissione apposita fece un piano di massima che addimanda un'area di 40,000 metri quadrati. Detta superficie dovrebbe essere coperta di fabbricato soltanto in parte: l'edificio dovrebbe essere della massima semplicità, di uno o due piani al più, e non avrebbe fondazioni eccessive. Per conseguenza si è calcolato la fabbricazione in lire 300 al metro quadrato per un quarto dell'area totale, e di lire 80 al metro quadrato, per il rimanente. Aggiunto il prezzo dell'area, risulta un totale di sei milioni che rappresentano un preventivo ragionevole e tutt'altro che eccessivamente modesto. »

E così il Consiglio comunale si decise ad

assumersi la costruzione del Policlinico per sei milioni e mezzo.

La questione venne alla Camera.

Si ripresentarono i dubbi, sulla cifra preventivata per il Policlinico.

L'onorevole Depretis, ministro dell'interno, nella seduta del 16 marzo 1881, rispondeva:

« Io osserverò che negli studi preparatorii che si sono già fatti, i calcoli sono stati fatti dietro parere di una Commissione che si è occupata di compilare una perizia sommaria per la fondazione di questo Istituto. »

Al Senato si manifestarono gli stessi dubbi. Si domandò: basterà questa somma? E l'onorevole Magliani, ministro del tesoro, nella seduta del 13 maggio 1881 risponde:

« L'onorevole Brioschi accennava al dubbio che i 30 milioni non bastino per tutte le opere governative. Io dirò che tutti i progetti di massima per questi edifici avrebbero richiesto una spesa alquanto minore, la spesa di circa 25 milioni. Ma ad ogni modo qui siamo nei termini di una questione relativa. I 30 milioni basteranno se si vorranno fare edifici comodi, ma modesti: non basteranno per uno solo, se si avrà l'ambizione di farli monumentali. »

L'onorevole Magliani è stato profeta!

Precisato così il punto di partenza, vale a dire quale importanza si assegnava al Policlinico all'atto in cui si è messo fuori quest'idea, passiamo allo svolgimento.

Si è aperto nel 1883 un concorso nazionale, si nominò una Commissione di tecnici e di medici, la quale ha giudicato il concorso. Che cosa ha concluso questa Commissione? Che non vi era un progetto degno di essere eseguito, ma rilevando che vi erano due progetti che avevano dei meriti, propose al ministro di invitare gli autori di questi due progetti migliori ad un nuovo concorso.

L'intervento della Commissione tecnica cessò a partire da questo giudizio, poichè non venne più interpellata. Passò qualche tempo, fu nominata una Commissione Reale, composta di soli medici, e mancante completamente dell'elemento tecnico, e questa Commissione Reale affidò l'incarico del Policlinico ad uno dei due architetti scelti...

Baccelli. No! questo non è vero!

Presidente. Ma, prego, onorevole Baccelli.

Baccelli. Starò zitto, ma intanto dico che non è vero!

Presidente. Non interrompano.

Baccelli. Lei, onorevole Beltrami, raccolga pure tutti i dati, poi dimostrerò io chi ha dato l'incarico. Ci sono le lettere autografe di Depretis.

Beltrami. Sia pure l'onorevole Depretis che ha dato l'incarico: la questione non cambia.

Baccelli. Ci sono le sue lettere: l'onorevole Depretis dunque diede l'incarico.

Presidente. Ma non interrompano.

Beltrami. Questo progetto venne ad essere preventivato in 23 milioni.

Quello che io ho deplorato, e deploro anche oggi, non è già la scelta dell'architetto; non ho fatto su questo nessuna questione; non ho detto nella mia intervista che sia stato scelto *perchè romano*. Non ho mai fatto di queste insinuazioni; rilegga bene la mia intervista. Lei si è allarmato credendo che fosse un'intervista ostile a Roma. Non c'è la frase: *perchè romano*, che Ella biasimò nella seduta di lunedì.

Baccelli. Ma sta qui: la leggerò.

Beltrami. La legga pure.

Comandini. Si dice semplicemente romano perchè non è nè lombardo nè toscano.

Beltrami. Quello che io deploro è che vi sia stata una Commissione di medici, la quale si è assunta la responsabilità di fare un edificio che costa 23 milioni, senza che sia sopravvenuto un esame tecnico il quale assicurasse che questo disegno era ben fatto.

Io rispetto l'architetto: non metto in dubbio la sua capacità. Mi pare però che un progetto così importante poteva meritare un esame tecnico.

L'onorevole Baccelli potrà dire che il progetto ebbe l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma quella non è la approvazione quale la intendo io. Quella riguarda la questione della spesa, della statica, ma non il giudizio sul funzionamento pratico del Policlinico.

E a questo proposito colgo l'occasione per dire che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha fatto male ad approvare, contrariamente alle disposizioni di legge, l'esecuzione di un'opera, senza che per questa ci fosse lo stanziamento dei fondi.

Baccelli. Hanno fatto male tutti!

Beltrami. Tutto ciò però è un fatto compiuto, ed io l'accetto pienamente. Se ne parlai nell'intervista è perchè volli rilevare gli errori passati, nel desiderio che non si ricadesse in altri errori in avvenire.

Oggi dunque siamo a questo punto che vi sono 15 milioni e mezzo stanziati per il Policlinico; 10 milioni concessi dalla legge Crispi del 1890 e cinque milioni circa che furono stralciati dai 30, stabiliti per le opere governative della capitale dalla legge del 1881.

Voi ricordate che la legge del 1890, allo articolo 1 diceva: « Per il Policlinico che fa parte delle opere governative, in aggiunta a quanto risulterà speso al momento dell'approvazione è stabilita la cifra massima di 10 milioni di lire, oltre il prezzo ricavato dalle aree dell' Esquilino ».

Ciò per me vuol dire: il policlinico deve costare 15 milioni. Ed io ho ricordato queste cifre come rappresentanti il massimo costo voluto perchè, quando si discusse alla Camera l'articolo primo della legge Crispi 1890, e qualcuno domandò perchè si metteva la parola *massima*, l'onorevole Giolitti, allora ministro del tesoro, rispose: è impossibile togliere la parola *massima*, perchè è essenziale: si vuole che gli studi dei lavori ulteriori rimangano entro limiti tali, da esser certi che non si ecceda la spesa indicata nel presente articolo ».

Ora, a parer mio, mentre i 15 milioni dovevano servire per tutto il Policlinico, con tale somma non si fa che la parte delle cliniche. La seconda parte, l'ospedale, vien rimandata.

Io credo che questa sia una interpretazione arbitraria dell'articolo di legge; ma io accetto anche questa interpretazione arbitraria. Vede dunque l'onorevole Baccelli quanto sia remissivo. Ora è lecito domandare: i 15 milioni bastano a compire le cliniche? L'onorevole Baccelli dice di sì; io penso di no! Vediamo come si possa risolvere questa divergenza di opinioni. L'onorevole Baccelli ha ripetuto ancora lunedì scorso che i preventivi non furono mai superati di un centesimo, e che quanto allo spedale di S. Spirito, questo andrà ad insediarsi nell'area del Policlinico, il giorno in cui dovrà essere demolito per i lavori del piano regolatore.

Dirò fra breve riguardo ai preventivi: intanto, io mi domando: l'ospedale di S. Spirito ha un'amministrazione la quale destinerà certamente tutto il suo capitale per il mantenimento degli ammalati. Questo capitale non può certamente essere intaccato per concorrere alla spesa dell'ospedale nuovo, specialmente se questo dovrà essere costruito a padiglioni, ed in base ad un preventivo, che io

ho veduto, secondo il quale ogni padiglione di 44 letti costerebbe 500,000 lire (*Sensazione*), somma che non ho visto spesa in nessuna nazione... (*Interruzione dell'onorevole Baccelli*).

A meno che io sia un cieco; nel qual caso approfitterò della clinica oculistica. (*ilarità*).

Per questo ospedale occorrono quindi 7 o 8 milioni almeno, cosicchè quando si vorrà completare il Policlinico, dovremo, presto o tardi, votare anche questi 7 o 8 milioni, i quali corrispondono del resto alla differenza tra i 15 milioni ora stanziati ed i 23 e mezzo del preventivo generale. Ora non è già che io mi allarmi di questi 7 o 8 milioni che si dovranno votare; dirò anzi che, trattandosi di ospedali di cui vi è bisogno, se la carità cittadina non sarà sufficiente a provvedervi, io sarò sempre lieto di votare una somma per fare degli ospedali, piuttosto che per spese voluttuarie.

Dico solo che questo concetto del Policlinico limitato alla parte scientifica, mi pare troppo dispendioso e compromette l'altra parte veramente umanitaria che è quella che ha spinto la Camera a votare la spesa di molti milioni.

Ricordo come l'onorevole Baccelli, dodici anni or sono, nella seduta del 15 marzo 1881, quando si discuteva il Policlinico, ha pronunziato in quest'Aula un discorso commovente. Egli ha detto: « Bisognerebbe aver visto come me picchiare alla porta dei nostri ricoveri gente che aveva l'anelito della morte ed esserne ricacciata, perchè non aveva la febbre, gente che era affranta da malattie organiche, che avevano segnato fra brevi termini il confine di una penosa esistenza, fatta più amara da un rifiuto per mancanza di letti. E non si poteva far pressione ad Amministrazioni autonome, perchè rispondevano di non avere più mezzi per mantenere altri infermi... »

Cosa si è fatto dopo 12 anni? Abbiamo destinato 16 milioni per far delle cliniche e sta bene; ma la questione degli ospedali, aggravata sempre più dal continuo deperimento dei vecchi ricoveri e dal rapido aumento della popolazione di Roma, non ha fatto un passo.

La Camera vorrà quindi trovare fondata l'apprensione che provo tutte le volte che io vedo spendere anche una lira di più di ciò

e sarebbe necessario, mentre abbiamo lasciato insoddisfatto il vero bisogno più umatario e più urgente che era quello degli pedali.

Ed è in questo ordine d'idee, e per dare impressione di questo dispendio, a mio viso eccessivo, che io, nella mia intervista, citato il fatto della *scala regia* del Palazzo di amministrazione i cui gradini sono preventati 400 lire l'uno. Questa è una citazione e l'onorevole Baccelli, nella seduta di lunedì, pose in dubbio, dicendo: « si è detto che a scala costerà 400 lire per gradino; è naturale che il mondo profano s'impresioni di questa affermazione. La meraviglia però non avrebbe stata sì grande, se si fosse affermato che una scala di marmo per un grande palazzo poteva costare 10 o 15,000 lire. » Ora, ho detto che la scala costerà 400 lire per gradino, si è perchè dal preventivo fatto dalla direzione dei lavori risulta che per i 69 gradini di cui si compone la scala occorrono lire 754. Lascio andare i centesimi.

Prego i miei colleghi a dividere 35,754 : 69, e vedranno come risulti 518 lire per ogni gradino. Ed io ho detto 400, perchè col asso d'asta il prezzo di 518 risultò di lire 400. Vorrà dire l'onorevole Baccelli che questa cifra non è esatta?

In tal caso dovrei concludere che al Ministero dei lavori pubblici si hanno documenti, come pare che sia successo in qualche altro Ministero, rispetto la relazione Biagini. (*ormorio a sinistra*).

Ma io non ho fatto che citare cifre e preventivi, che ho dovuto esaminare negli uffici del Ministero, nella qualità di membro della Commissione ministeriale per i lavori di Roma. In quanto ai preventivi, dice l'onorevole Baccelli che non si sono superati nemmeno un centesimo.

A me, per verità è rincresciuto che l'onorevole Baccelli, assorto in quelle occupazioni professionali che gli hanno creato tanta fama, non abbia trovato modo di venire neppure una delle sedute della Commissione, della quale egli sarebbe stato certamente il membro autorevole, rispetto l'argomento di cui ora mi occupo. Se fosse venuto, ci saremmo potuti intendere, e poichè io dico che si superarono i preventivi mentre egli dice di no, si sarebbe fatto chi di noi abbia ragione.

Se ho detto, nella intervista, che il preventivo era stato superato, senza dire di

quanto, è perchè io aveva avuto agio di constatare, per esempio, che, nel preventivo generale di 23 milioni per il Policlinico, si erano preventivate 200,000 lire per i rinterri, mentre mi risultava che già si sono impegnate 160,000 per il rinterro di una piccola parte del terreno, e vedevo che c'era ancora una piccola vallata da colmare, per la quale, secondo i calcoli fatti, occorrono ancora 700,000 metri cubi, il che vuol dire un dispendio di un milione almeno.

E questo non vuol dire superare un preventivo?

Io ho potuto rilevare come la spesa per l'impianto del riscaldamento, nel preventivo generale era valutato 1,460,000, ed oggi vedo che per gli otto fabbricati che presentemente sono compiuti o sono in corso di esecuzione, sono impegnate 935,000 lire, per cui io debbo dire: se per otto fabbricati occorre già questa spesa, per gli altri, che saranno più di trenta, ci vorrà una somma molto più forte di quella di mezzo milione che oggi rimane disponibile.

L'onorevole Baccelli nella seduta di lunedì, disse che non solo non si erano superati i preventivi, ma che con le somme disponibili si era fatto anche qualche lavoro che non era compreso nel preventivo.

Io osservo invece che vi è qualche clinica che non è stata completata, secondo i preventivi; e questo è un fatto che non si può impugnare, perchè chiunque lo può constatare con una visita ai lavori.

Ritengo quindi che il Policlinico eseguito solo nella sua parte scientifica, che era la meno urgente, venga a compromettere la parte più importante quella dell'ospedale.

Che cosa voglio io? Cosa desidero? Io desidero che quei milioni che sono ancora disponibili, saranno 7 all'incirca, siano impiegati con un'amministrazione un po' più economica, e con idee più modeste: vorrei che si facesse qualche economia, non già perchè questa ritornasse nelle casse dello Stato, ma perchè servisse a costruire almeno una parte dell'ospedale: e dichiaro che sarei disposto a votare anche una somma addizionale, quando questa dovesse concorrere a completare fin d'ora l'ospedale.

L'onorevole Baccelli dice: io per ora mi accontento del Policlinico.

Baccelli. Non è vero.

Beltrami. Allora leggerò le sue parole.

Baccelli. Legga pure. Anzi mi farà molto piacere. Non le troverà.

Beltrami. Scusi, bisogna che cerchi. (*Rumori*).

Presidente. Li prego, non facciano conversazione.

Beltrami. Avrei dovuto venir qui, come faceva l'onorevole Imbriani, con la valigetta. (*ilarità*).

Non solo leggerò le sue parole, ma anche quelle del senatore Durante, e che è suo collega, e che sono ancora più esplicite.

Baccelli. Va bene.

Giovagnoli. Così ci sono tutti e due i clinici, il medico e il chirurgo. (*ilarità — Interruzioni*).

Beltrami. Se l'onorevole Baccelli continua a dire che non è vero, vorrebbe dire che io sono in malafede.

Baccelli ed altri. No, no, non è questo.

Beltrami. (*Seguitando a cercare fra le carte*). A costo di star qui un'ora la troverò. Ecco intanto le parole del senatore Durante.

Baccelli. La questione è diversa, perchè le parole non sono mie.

Beltrami. Ed ecco anche le parole dell'onorevole Baccelli. La Commissione reale presieduta dall'onorevole Baccelli (il documento è firmato da lui) ha risposto ad alcuni quesiti fatti dalla nostra Commissione, in data 1^o febbraio 1893:

« Compiuti questi edifizii, *le cliniche potranno funzionare regolarmente per quanto riflette l'insegnamento*, perchè ogni singola clinica è provvista nel rispettivo suo edificio di un congruo numero di malati. » (*ilarità*).

Baccelli. E che significa questo? Ah! ah!

Beltrami. D'altra parte il senatore Durante...

Una voce. A domani!

Presidente. Come? Chi dice domani? Non sa che il regolamento impedisce d'interrompere e rimandare i discorsi?

Beltrami... il senatore Durante in Senato, il 21 febbraio scorso disse: « I dieci milioni previsti dalla legge bastano. Certo che se si volesse costruire nel Policlinico Umberto I tutta la parte che riguarda i padiglioni ospitalieri non occorrerà meno di 21 o 22 milioni. Ma noti, onorevole Ferraris, la legge del 20 luglio 1890 precisamente coi dieci milioni intendeva costruire gli stabilimenti scientifici e non l'ospedale. Ciascun stabilimento scientifico però tiene per sè i padiglioni necessari

per raccogliere gli infermi utili all'insegnamento e non ha bisogno di ospedale: l'ospedale si prevede per la ragione che S. Spirito deve esser demolito per il passaggio del lungo Tevere. »

Mi pare così di aver rettificato le smentite che mi si vollero dare.

Baccelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma se l'ha già domandato! (*ilarità*).

Baccelli. A certe cose bisogna rispondere subito, altrimenti si raffreddano.

Beltrami. Io dunque insisto perchè con le economie delle cliniche si faccia, o si inizi l'ospedale, a patto però che ogni padiglione di 44 letti non abbia a costare mezzo milione.

Aggiungo pure che per ottenere economie sarebbe opportuna qualche piccola modificazione nella distribuzione generale del Policlinico.

Mi dispiace di andare a disturbare un progetto che è già iniziato. Ma quando si pensa che noi andiamo eseguendo un progetto il quale si svolge sopra un nuovo piano orizzontale perfetto, mentre abbiamo un'area che ha un dislivello da un metro a diciotto... (*Interruzione dell'onorevole Baccelli*).

Beltrami. Mette forse in dubbio anche questo?

Baccelli. Oh! no! Tutt'altro! È roba di sua competenza.

Beltrami. Quando si pensa, ripeto, che per le fondazioni in alcuni punti si dovrà andare a trovare il terreno vergine per cui si dovranno fare dei muri di sostegno alti ben più dei 15 metri indicati nella intervista, perchè potranno essere persino di 20 a 24 metri, pare a me che si dovrebbe modificare il concetto di livellare la vasta area del Policlinico per fabbricarvi sopra degli edifici che siano tutti allo stesso piano, e certo si otterrebbe una economia notevole, senza alterare affatto il concetto del Policlinico, facendo qualche riforma nella disposizione progettata pei fabbricati.

Finalmente io desidero che l'amministrazione del Policlinico sia meno intralciata da una indeterminatezza delle attribuzioni della Commissione Reale, e che si applichi l'articolo 12 della legge Crispi del 20 luglio 1890, per modo che l'amministrazione governativa abbia in mano tutto ciò che riguarda la statica e l'economia del lavoro, lasciando solo alla Commissione medica il compito di

indicare le disposizioni richieste dal punto di vista medico, e cioè quali dimensioni debbano avere le infermerie e le cliniche e tutto quello che riguarda strettamente il suo compito scientifico, lasciando che la parte costruttiva e finanziaria sia tutta in mano del Governo.

Sulla questione dell'area io vorrei rilevare una obiezione che l'onorevole Baccelli mi fece nel suo discorso di lunedì. Nella mia intervista ho fatto semplicemente questo accenno: che una Commissione speciale aveva comprata un'area, e poi, ritenendo questa disadatta, ne aveva acquistata un'altra. Questo io ho rilevato nella intervista, perchè mi ha sempre impressionato il fatto che si sieno spesi per la prima area quasi due milioni, che rimangono là infruttuosi ormai da più di due anni; e credo che ogni cittadino abbia diritto di lamentare questa irregolarità, che io voglio credere provenga solo da leggerezza.

Io ho poca fiducia, anzi nessuna fiducia di aver convinto l'onorevole Baccelli; e siccome io conosco le idee che egli ha riguardo la grandezza di Roma, così prevedo ch'egli insisterà nelle sue idee.

In tal caso io debbo aspettare che i fatti mi diano ragione. Si vedrà fra qualche anno se io abbia avuto ragione di lamentarmi che le opere non sieno ben dirette, o se invece, si potrà veramente dire di aver fatto un Policlinico che sia la meraviglia del mondo!

L'onorevole Baccelli ha lasciato intendere nel suo discorso che io sono ostile a Roma. Non vedo per quale motivo io dovrei esserlo. Credo invece che ostili a Roma sieno coloro che, non sapendo condurre le questioni con polso fermo e con idee pratiche, compromettono le questioni, e creano una situazione tale per cui nella Camera non vi sarà più alcuno che oserà proporre nuove opere edilizie per la capitale, di fronte a questa incognita, che finora sono state le costruzioni qui in Roma.

Io spero che la Camera vorrà assolvermi dalla accusa di leggerezza, che mi ha lanciato l'onorevole Baccelli nella seduta di lunedì. Io ho parlato francamente, senza badare se le mie parole andassero a colpire i vivi, o i morti, persone che siedano da questa parte, o da quell'altra della Camera. L'onorevole Baccelli osservava che io avrei persino offeso la memoria di Sella, relatore della legge del 1881, perchè ho detto che le cose eran state

condotte con leggerezza. Col dire la verità, io non posso avere alcuno scrupolo, od alcun rimorso di avere offeso la memoria del Sella, per la quale nutro una grande venerazione.

E finisco con una semplice preghiera; l'onorevole Baccelli attenda pure con disinteresse, con amore, e colla competenza che sempre ha dimostrato, ai lavori di Roma: ma permetta che anche qualchedun'altro se ne occupi. Io non domando che di poter contribuire a mia volta al bene di Roma; la differenza però sta in questo; noi due vogliamo assistere allo spettacolo della grandezza di Roma; ma Ella mi fa l'effetto che stia seduto in platea, mentre io sto modestamente fra le quinte; vediamo lo stesso spettacolo, ma ne abbiamo una impressione diversa: a lei toccano gli onori, gli applausi, le serenate; io, fino ad ora, non raccolsi che noie, insinuazioni, e qualche insolenza sui giornali. (*Si ride*).

Che cosa vuole! Io mi accontento di aver detto la verità e di aver fatto il mio dovere. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*).

Baccelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Levi, ha facoltà di parlare per fatto personale che però, come egli ha promesso, spero non durerà più di 5 minuti. (*Si ride*).

Levi. Come italiano, prendo atto delle assicurazioni tecniche, che ha dato l'onorevole Antonelli, e mi auguro che si abbia a verificare quanto egli ha detto, convinto di aver compiuto un dovere, di avere esercitato un diritto. Solamente sarei stato lieto che l'onorevole Beltrami, membro della Commissione d'inchiesta nominata dal Governo, e dall'onorevole Antonelli stesso chiamato in causa, avesse confermato le gravi assicurazioni, delle quali gli rimane tutta la responsabilità.

Spero poi che qualche collega, che l'onorevole ministro, che l'onorevole sotto-segretario di Stato, che l'onorevole relatore, avranno posto mente alle mie parole, e che nessuno le avrà interpretate nel modo in cui le ha interpretate l'onorevole Antonelli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli.

Baccelli. Il mio discorso sarà lungo, onorevole presidente, e se Lei mi permette, desidererei rimandarlo a domani.

Vi sono però alcune parti del discorso dell'onorevole Beltrami che hanno potuto fare una certa impressione, e che a me sembra che debbano essere immediatamente dinanzi

alla Camera chiarite, anche perchè non si dica che io ho pensato nella notte alle ragioni da contrapporre alle cose dette dall'onorevole Beltrami. Ecco di che si tratta.

Io non mi occupo della questione tecnica, riconoscendo che l'onorevole Beltrami è in essa competente. E se l'onorevole Beltrami porterà i suoi lumi affinchè il compimento dell'opera si faccia con la maggiore economia possibile e col maggior vantaggio dello Stato, io non solamente non avrò nulla a ridire, ma lo ringrazierò della cooperazione.

Beltrami. Lo ringrazio.

Baccelli. Mi sono forse lamentato di una cosa ed il lamento mio non può suonare offesa all'onorevole Beltrami; mi sono lamentato di ciò: che si parla della costruzione del Policlinico da 18 anni di fila e se ne continua a discutere come se fosse una questione nata ieri. Ma, onorevole Beltrami, Lei mi saprebbe dire per filo e per segno come è nata l'idea del Policlinico, come si è svolta la prima volta? Quali sono stati gli apprezzamenti, quali i pensieri, quali le vicende per le quali questo Policlinico è passato dal primo giorno che ne venne l'idea fino ad oggi? Se a Lei facesse piacere di sentirla da me, io la storia la so bene assai, ma non credo che ci si divertirebbe la Camera.

Presidente. Onorevole Baccelli, Ella intende parlare domani, il regolamento vieta di dividere i discorsi in due giornate, comprenderà che se Ella proseguisse si verrebbe ad eludere il regolamento.

Baccelli. Non era un discorso che io voleva fare, ma una semplice dichiarazione: perchè non voleva che la Camera rimanesse sotto un'impressione, che meritava di essere da parte mia rettificata. Non ho però alcuna difficoltà di rimandare a domani il mio discorso.

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato pel tesoro.

Faggioli, sotto-segretario di Stato pel tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera una nota di variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro relativamente all'organico del Monte delle pensioni per gl'insegnanti; ed una corrispondente nota di variazioni al bilancio dell'entrata.

Presidente. Do atto all'onorevole sotto-segretario di Stato della presentazione di queste note di variazioni, che verranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Interrogazioni, interpellanza e mozione.

Presidente. Comunico alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per sapere se sia vero che intenda di ritirare il progetto di legge sulla precedenza del matrimonio civile al religioso, progetto che è allo studio di una Commissione parlamentare.

« R. Galli. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sulla illegale e non equa distribuzione dei sussidi agli insegnanti elementari del circondario di Domodossola.

« Calpini. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della guerra sui suoi intendimenti circa ad un provvedimento pei matrimoni non autorizzati degli ufficiali, dopo il ritiro, oggi annunziato, del progetto di legge sulla precedenza del matrimonio civile, alla cui approvazione l'onorevole ministro della guerra, il 15 aprile, dichiarò essere subordinata una disposizione pei matrimoni degli ufficiali.

« Rizzo. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio per conoscere le ragioni, che hanno determinato i commissari italiani all'esposizione di Chicago a presentare le loro dimissioni, e per sapere se sia vero che furono accettate solamente quelle dell'onorevole Engel.

« Caldesi, Garavetti, Diligenti. »

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

Comunico inoltre la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede interpellare l'onorevole presidente del Consiglio ministro dell'interno sul reato commesso dal Regio commissario di Viagrande il 16 aprile scorso, e sulla condotta politica delle autorità di Catania.

« Bonajuto. »

Prego gli onorevoli ministri, che sono presenti, di voler dare notizia di quest'interpellanza all'onorevole presidente del Consiglio, affinché dichiarino se e quando intenda rispondere.

L'onorevole Cavallotti ha presentato la seguente mozione, della quale do lettura, essendo sottoscritta da altri 10 deputati:

La Camera invita il Ministero a presentare alla Giunta già nominata per l'esame del disegno di legge sulla precedenza del matrimonio civile le modificazioni, che stima opportune, senza provocare il ritiro del progetto medesimo.

« Cavallotti, Luzzatto A., Barzilai, Merlani, Caldesi, Celli, Stelluti-Scala, Aggio, Garavetti, Vischi, Sani S. »

È presente l'onorevole Cavallotti?

(Non è presente).

Caldesi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Caldesi. Come firmatario della mozione, sono autorizzato dall'onorevole Cavallotti a dichiarare che, se il Governo non ha nulla in contrario, si potrebbe stabilire per dopo domani lo svolgimento di questa mozione.

Gianturco, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. Sta bene.

Presidente. Rimane dunque così stabilito.

Deliberazioni relative all'ordine dei lavori.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Vorrei pregare la Camera di deliberare una seduta mattutina per domani essendoci varie autorizzazioni di spese che concernono il bilancio attuale e che urge siano approvate. Sarebbero i disegni di legge segnati ai numeri 13, 15, 16, 17, 18 e 19 dell'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone che domattina si tenga una seduta straordinaria per la discussione dei disegni di legge da lui indicati.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata).

Galli Roberto. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Galli Roberto. Non ho nessuna osservazione da fare riguardo alla seduta stabilita per domattina. Però esprimo un desiderio all'egregio rappresentante del Governo, ed è che le sedute straordinarie vengano stabilite in precedenza, o meglio, che venga stabilito per massima in quali giorni della settimana si terranno sedute mattutine.

I nostri colleghi, che sono lontani, e quelli che non sono presenti in fine di seduta, hanno diritto a qualche riguardo, e l'onorevole ministro sarà il primo a riconoscerlo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà a che la Camera fissi i giorni per le sedute mattutine: soltanto bisogna aver pronta la materia. Io ho fatto ora questa proposta perchè vi sono due o tre leggi urgenti e così si è proceduto anche altre volte. Però capisco la ragione esposta dall'onorevole Gallo. Potrebbe anche essere utile fissare per esempio due giorni alla settimana per fare delle sedute mattutine.

Presidente. Faccio osservare all'onorevole Galli ed all'onorevole ministro che non parmi sia il caso di cominciare fin d'ora a tenere regolarmente due o tre sedute mattutine alla settimana, poichè bisogna anche considerare che le sedute mattutine aggravano notevolmente il lavoro della revisione, della stenografia e degli uffici della Camera.

Galli Roberto. A me basta che la mia osservazione sia stata riconosciuta giusta dall'onorevole rappresentante del Governo, e ch'egli abbia dichiarato che si provvederà in seguito a stabilire i giorni per le sedute mattutine.

La seduta termina alle 7.50.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

(Seduta antimeridiana)

1. Autorizzazione ai comuni di Tolve, Monte S. Giovanni Campano, Grimaldi ed altri ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite medio triennale 1884-85-86. (167)

2. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 591,700 su alcuni capitoli e di diminuzioni di stanziamenti per somma uguale

su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93. (*Urgenza*) (189)

3. Autorizzazione di trasporti di residui tra alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93. (*Urgenza*) (190)

4. Modificazioni al riparto stabilito con la legge 10 aprile 1892 n. 185 delle somme autorizzate per costruzioni ferroviarie. (192)

5. Aumento di lire 1,000,000 al fondo inserito nel bilancio dell'esercizio 1892-93 per la bonifica di *Burana*, pei lavori da eseguirsi dallo Stato ai termini della Convenzione approvata con legge 30 dicembre 1892, n. 736, (195).

6. Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 10,000 per la distruzione delle cavallette. (*Urgenza*) (201)

(Seduta pomeridiana)

1. Interrogazioni.

2. 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:

3. Stato di previsione della spesa del Mi-

nistero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94. (30)

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

5. Sul tiro a segno nazionale. (113)

6. Reclutamento dell'esercito. (112)

7. Sulla elezione dei sindaci. (88)

8. Aggregazione del comune di Rocca di Cambio al mandamento di Aquila negli Abruzzi. (159)

9. Infortuni sul lavoro (83)

10. Prescrizione dei biglietti consorziali e già consorziali da 5 e 10. (150)

11. Approvazione di variazioni allo stanziamento d'alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1892-93. (184)

12. Pensione di riposo al personale degli istituti di istruzione provinciali e comunali che passò o passerà al servizio dello Stato. (115)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.
