

CCIV.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 1894

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <b>Atti vari</b> ( <i>Presentazione</i> ):                                     |                                      |
| Disegno di legge:  |                                      |
| Provvedimenti finanziari (SONNINO) . . .                                       | Pag. 7808                            |
| Relazione:   |                                      |
| Trattato con la Columbia e il Paraguay (TORRIGIANI) . . . . .                  | 7806                                 |
| <b>Disegni di legge:</b>   |                                      |
| Bilancio dei lavori pubblici ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .    | 7813.                                |
| Oratori:   |                                      |
| CAFIERO . . . . .  | 7821                                 |
| CARMINE, <i>della Commissione</i> . . . . .                                    | 7823-33                              |
| CASTOLDI . . . . .   | 7818-24                              |
| CONTI . . . . .  | 7828                                 |
| DI TRABIA . . . . .  | 7814-31-32                           |
| FILI-ASTOLFONE . . . . .   | 7819-23                              |
| GARAVETTI . . . . .  | 7817-24                              |
| GIUSSO . . . . .   | 7824-27                              |
| PALIZZOLO . . . . .  | 7814-30-32                           |
| SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .                         | 7814<br>7815-16-22-23-24-25 29-32-33 |
| VALLE ANGELO . . . . .   | 7813                                 |
| VISCHI . . . . .   | 7815-16                              |
| Bilancio della marina ( <i>Discussione</i> ) . . . . .                         | 7834                                 |
| Oratori:   |                                      |
| AFAN DE RIVERA . . . . .   | 7837                                 |
| CORSI . . . . .  | 7834                                 |
| <b>Giuramento</b> del deputato CARENZI . . . . .                               | 7808                                 |
| <b>Interrogazioni</b> . . . . .  | 7806                                 |
| Nomina di un professore di filosofia:  |                                      |
| Oratori:   |                                      |
| BACCELLI, <i>ministro dell'istruzione pubblica</i> . . . . .                   | 7806                                 |
| IMBRIANI . . . . .   | 7807                                 |
| Servitù di pascolo nel comune di Domegge Cadore:                               |                                      |
| Oratori:   |                                      |
| CRISPI, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .                              | 7807-08                              |
| IMBRIANI . . . . .   | 7807                                 |
| <b>Osservazioni</b> sul processo verbale (comune di San Fele) GRIPPO . . . . . | 7805                                 |
| <b>Proposta di legge</b> ( <i>Scoglimento</i> ):                               |                                      |
| Legislazione sociale (GUELPA) . . . . .  | 7809                                 |

La seduta comincia alle 14.15.

**Quartieri**, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

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

**Grippo**. Ieri non ero presente in principio di seduta quando il presidente del Consiglio, in occasione di una interrogazione mossagli, parlò dell'Amministrazione comunale di San Fele. Avendo l'onore di rappresentare il collegio di Macro, di cui fa parte il comune di San Fele, ho il dovere di dichiarare che se le condizioni di questo non sono molto prospere, sarebbe ingiusto attribuirne la colpa a quell'Amministrazione. Il danno deriva dalle circostanze, non dalle persone; da una larga emigrazione nelle Americhe della classe agricola, e dalle gravi spese erogate nel passato per la costruzione delle vie obbligatorie. Anzi la stessa emigrazione ebbe una grande spinta dalla legge del 1868, perchè molti per sottrarsi alle prestazioni personali per la costruzione di vie obbligatorie preferirono lasciare la patria ed emigrare.

Non sarebbe dunque equo far risalire alla rappresentanza comunale le cause del grave disagio di quel Comune, il quale, del resto, come ben disse ieri l'onorevole Crispi, su per giù è nelle stesse condizioni dolorose della maggior parte dei Municipi italiani. A me consta, e devo altamente dichiararlo, che l'autorità politica ha potuto colle sue inchieste richiamare quell'Amministrazione ad un desiderato riordinamento di alcuni pubblici servizi, ma non si è mai mosso dubbio sulla correttezza e

onorabilità degli amministratori. E mi consta pure, che a quel riordinamento si procede con pieno accordo tra gli amministratori e il Commissario governativo.

Devo, da ultimo, tributare lode al rappresentante del Governo nelle provincie di Basilicata per la solerzia non disgiunta da temperanza, con la quale ha provveduto a dare impulso al riordinamento dell'Amministrazione del comune di S. Fele, schivando provvedimenti, che avrebbero portato un perturbamento maggiore, anzichè un miglioramento nelle condizioni economiche ed amministrative di quella città.

Detto ciò non ho altro da aggiungere.

**Presidente.** Sarà tenuto conto di queste dichiarazioni nel processo verbale della seduta d'oggi.

Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia l'onorevole Sperti, di giorni 4; per ufficio pubblico l'onorevole Marinelli, di giorni 7.

(Sono conceduti).

### Presentazione di relazioni.

**Presidente.** L'onorevole Torrigiani ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

**Torigiani.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Commissione permanente dei trattati di commercio, due relazioni: la prima sul trattato di amicizia, commercio e navigazione tra l'Italia e la Colombia; la seconda sopra simile trattato fra l'Italia e il Paraguay.

**Presidente.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Imbriani al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere in base a quali titoli ha nominato un professore di filosofia a Cagliari. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica.** La nomina alla quale allude l'onorevole Imbriani non è che un mezzo amministrativo, ma non ha efficacia per l'insegnamento. Ed ora spiegherò queste parole che possono avere qualche cosa di misterioso.

In certe circostanze è mestieri servirsi dei così detti *comandati* per poter fare diritto a coloro che, dovendo essere richiamati in servizio, non trovano più il posto che avevano.

Quando si dovette far ciò per un professore di letteratura, il ruolo dei reggenti, per la letteratura, era tutto pieno. Allora, d'accordo con la Corte dei conti, si dovette nominare questo professore non più reggente nell'insegnamento di lingua e letteratura, ma reggente in filosofia; e non già per insegnare, ma soltanto per essere richiamato in servizio, e trasferito ad un altro ufficio.

Questa misura amministrativa non esige il supremo rigore dei titoli che pur ci vorrebbero perchè taluno fosse addetto ad un determinato insegnamento, sebbene la persona della quale si parla avesse avuta presso una università del Regno una libera docenza nella facoltà di filosofia e lettere. È verissimo che egli non ha la laurea in filosofia, ma è anche altrettanto vero che non la insegna.

Egli sta lì *pro tempore*, ed è adibito ad un servizio presso una biblioteca, aspettando nel ruolo delle biblioteche, che deve essere riformato, il posto che gli sarà assegnato, come l'onorevole Imbriani sa, per un giudizio dato dal Consiglio superiore dell'istruzione pubblica. Dopo ciò credo che l'onorevole Imbriani sarà soddisfatto; perchè io riconosco che nell'animo suo non è che un pensiero di rettitudine. Solamente qualche volta egli non è bene informato; e forse questo punto degli impiegati comandati, che costituiscono una necessità in certe combinazioni per le amministrazioni pubbliche, ed in tutti i Ministeri, non è a lui perfettamente noto, e non gli piace; anzi, se io gli dovessi dire intero l'animo mio, aggiungerei che non piace nemmeno a me.

Ma, appunto perchè non c'è quella elasticità, che permetta di fare alcune modificazioni nei servizi, quando urgentemente occorrono, si usa di questi mezzi termini per antica consuetudine, da tutti i Ministeri. Io spero che di queste mie parole potrà tenersi pago l'onorevole Imbriani.

**Presidente.** Onorevole Imbriani?...

**Imbriani.** Ecco, io posso tener conto al ministro della pubblica istruzione del suo buon volere, ma non posso fare a meno di esser l'eco delle lagnanze del corpo insegnante. In verità, le parole del ministro non mi hanno troppo soddisfatto; poichè, lo dico francamente signor ministro, questi mezzi termini (forse ciò dipende da questo, che io ignoro come agisca questo congegno degli impiegati comandati) sino a prova contraria trovo che non sono logici, rettamente interpretando lo spirito della legge.

So purtroppo che vi sono tanti ufficiali ed impiegati comandati anche presso Ministeri, che non fanno nulla e prendono il loro bravo stipendio alla fine del mese; e ce ne sono anche che fanno altri mestieri e prendono il loro stipendio, e non so con quale animo!

Ma venendo al professore in questione, del quale io ignorava che fosse professore pareggiato, so che per la legge Casati si può essere anche professore pareggiato senza avere la laurea; e questo è il caso, poichè questo professore è sprovvisto di laurea, ed ha avuto il pareggiamento per titoli. Ma lo ha avuto in lettere e non in filosofia.

Ora, col dire che lo si è destinato là perchè ci era quel solo posto vacante, che non si poteva destinarlo all'insegnamento, e che si doveva semplicemente comandarlo per poi dargli un'altra posizione, non mi sembra che sia interpretare la legge molto logicamente. Ripeto: saranno mezzi; ma son mezzi che, come ha detto anche il ministro, non possono piacere. Trovo anzi che son mezzi da non usarsi. Difatti, questo comando quanto può durare? Non si potrà mica tenere eternamente comandato un professore...

**Bacelli, ministro dell'istruzione pubblica.** No: è solo temporaneamente.

**Imbriani.** E allora?

**Bacelli, ministro dell'istruzione pubblica.** Dovrà passare alla Biblioteca.

**Imbriani.** Non alla cattedra che aveva?

**Bacelli, ministro dell'istruzione pubblica.** No, mai.

**Imbriani.** E allora, senta: a me paiono queste forme poco sincere...

**Bacelli, ministro dell'istruzione pubblica.** Son quelle che ci sono.

**Imbriani.** ... e non le saprei lodare.

Comunque sia, ripeto, questa nomina ha

avuto un'eco dolorosa nella coscienza degli insegnanti italiani; e questa vale anche qualche cosa, perchè il ministro ne tenga conto.

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione.

L'onorevole Imbriani ha rivolto una interrogazione al ministro dell'interno « per conoscere se intenda provvedere al più presto all'esecuzione della legge 2 aprile 1881, per ciò che riguarda il comune di Domegge Cadore, anche per ragione di ordine pubblico. »

L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

**Crispi, ministro dell'interno.** L'onorevole Imbriani ha sbagliato strada: è venuto al palazzo Braschi, ed invece doveva andare a quello, che si trova in via della Stamperia. (*Si ride*).

La legge del 1882, della quale ci siamo occupati in altra tornata, e la quale aveva ordinato lo svincolo dei diritti comunali di pascer e di raccogliere erbe nelle provincie di Belluno, Udine e Vicenza, non può essere riformata, se non quando il mio collega della agricoltura creda opportuno di farlo. Le mie idee le esposi, l'altro giorno, all'onorevole collega; e gli dissi che si tratta di cosa tutta fiscale. Allora, dovrete rivolgervi qui a destra (*Accenna al ministro delle finanze*). Ma non credo che il mio collega delle finanze intenda portar mutamenti alle leggi sul bollo e sul registro.

L'onorevole Imbriani, il quale è delle Provincie meridionali, conoscerà certo la legislazione, che nel 1806 fu fatta, per l'abolizione di quel che, nei nostri paesi, si diceva scioglimento dei diritti promiscui; e da allora in poi, nonostante le leggi francesi, lo zelo, ed anche l'energia del Governo d'allora, non ostante le leggi fatte per la Sicilia, dopo il 1838, con cui furono, anche in quell'isola aboliti questi diritti promiscui, siamo sempre lì a continuare in quei provvedimenti che quelle leggi salutari avevano stabilito.

Nel Veneto, la prima legge è quella del 1882. Deve essere, può essere modificata? Io non lo so; non è cosa che mi riguarda.

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

**Imbriani.** Io mi son rivolto a palazzo Braschi in virtù del titolo 3° del testo unico della legge comunale e provinciale, la quale

indica che il prefetto, il quale dipende da palazzo Braschi, provvede all'applicazione ed all'esecuzione delle leggi, come provvede a tante altre cose.

In merito dirò che mi sono diretto a palazzo Braschi anche per questione d'ordine pubblico, perchè i cittadini che hanno perduto il diritto di pascolo, ed i quali veggono che i possessori del terreno non pagano lo svincolo della servitù, minacciano di tumultuare.

**Crispi**, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Allora ci penserà la polizia.

**Imbriani**. No, questo non dovete dirlo, signor ministro. Deve provvedere a prevenir ciò il potere esecutivo, specialmente quando esso si trova dalla parte del torto. Perchè se domani i cittadini conducono i loro animali al pascolo in quelle terre, ne avranno tutto il diritto, dal momento che veggono che gli altri non hanno pagato il corrispettivo.

Dunque è proprio questione d'ordine pubblico, e l'ordine pubblico riguarda precisamente il ministro dell'interno. La polizia deve agire contro coloro che violano il diritto altrui, non contro coloro i quali difendono il proprio.

Ed appunto perciò, siccome c'è una parte fiscalissima in questa legge, il deputato Clementini, a cui io mi sono associato, presenterà oggi stesso una piccola proposta di legge, perchè si possa attivare la legge di svincolo, senza spogliare addirittura il Comune. Perchè il ministro sa quali pesi enormi ed incivili, come direbbero i latini, siano annessi alle formalità della procedura.

**Presidente**. L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

**Crispi**, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non posso non ammirare l'onorevole Imbriani, il quale, valendosi dell'iniziativa parlamentare, crede di poter modificare la legge dell'aprile 1882.

Ma devo ripetere che nulla ci ha a che fare il ministro dell'interno, il quale non può spingere i Comuni a fare quegli atti giudiziari, che è nel loro diritto di fare. Noi abbiamo la cattiva tendenza che tutto si concentri in Roma, che tutto debbano fare i ministri, e quando c'è la legge, che dà facoltà ai Comuni di sciogliere molte questioni, coll'autorità locale, ci lagniamo col ministro, perchè non interviene. Educiamo piuttosto le popolazioni, e tutti quelli che si rivolgono all'onorevole

Imbriani, a valersi delle leggi, e servirsi di quell'iniziativa che ogni cittadino, secondo la legge, può avere. Così togliendo il vizio dell'accentrare, cominceremo noi, pei primi, a dare lo esempio del decentramento.

**Imbriani**. Desidererei aggiungere una parola sola.

**Presidente**. Ma non si può aprire una discussione!

**Imbriani**. Prima di tutto mi ero rivolto al potere centrale, solo perchè richiamasse i prefetti all'osservanza della legge. Del resto la colpa è di certe leggi che fabbricate...

**Crispi**, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non l'ho fatta io, l'ha fatta il Parlamento.

**Imbriani**... per le quali succedono questi fatti: che per ricuperare 14 o 16 mila lire, come hanno stabilito gli arbitri, il comune dovrebbe spenderne nientemeno che 20 mila per gli atti.

Ed è perchè questa enormità cessi che noi presentiamo migliori leggi.

**Presidente**. Col suo concorso faremo sempre migliori leggi, onorevole Imbriani. (*ilarità*).

**Imbriani**. Il mio concorso vale ben poco, onorevole signor Presidente; c'è però tutta la buona volontà. Eppoi non ci vuol molto per fare migliori leggi. E per quanto poco io senta di valere, di certo potrò contribuire a farle migliori.

**Presidente**. Dunque ci affidiamo a lei, onorevole Imbriani. (*Si ride*).

Essendo decorsi i quaranta minuti destinati alle interrogazioni procederemo nell'ordine del giorno.

#### Giuramento del deputato Carenzi.

**Presidente**. Essendo presente l'onorevole Carenzi lo invito a giurare. (*Legge la formola*).  
**Carenzi**. Giuro.

#### Presentazione d'un disegno di legge.

**Presidente**. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**Sonnino**, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera un'aggiunta all'articolo 14 del disegno di legge sui provvedimenti finanziari.

**Presidente**. Do atto all'onorevole ministro

del tesoro della presentazione di questa modificazione al disegno di legge sui provvedimenti finanziari. Sarà inviata alla Commissione dei Quindici.

### Svolgimento d'una proposta di legge del deputato Guelpa.

**Presidente.** Ora l'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Guelpa.

Siccome questa proposta di legge è un codice addirittura, la Camera spero mi dispenserà dal darne lettura. (*Si ride*).

Tanto più che ne fu data lettura nella seduta del 22 dicembre 1893. (Vedi seduta del 22 dicembre 1893).

L'onorevole Guelpa ha facoltà di parlare.

**Guelpa.** Io seguo il mio metodo con un'ostinazione superiore al mio povero ingegno, ma certo non diseguale alla mia volontà.

So di avere qualche simpatia in questa Camera, ma so anche di essere un solitario; ho però la convinzione che non siano solitarie le mie idee.

Sono profondamente convinto che il tempo delle discussioni politiche sia omai passato, e che oggi occorra, prima d'ogni altra cosa, dedicarsi alle discussioni d'indole eminentemente sociale.

Tutto, oggi, è questione sociale. Nè ai bilanci nè alle strettezze finanziarie, si provvede soltanto con dei rimaneggiamenti d'imposta; occorre invece una vera trasformazione sociale, una vera trasformazione tributaria.

L'estrema Sinistra, alla quale io appartengo, non avrà mai prevalenza in questa Camera, se non quando essa porrà come suo scopo la risoluzione della questione sociale, e sarà francamente socialista.

Non intendo che essa sia collettivista, ma soltanto socialista. Il collettivismo finisce per essere una forma di Giacobinismo sociale intollerante ed assorbitore, mentre invece il socialismo, il quale non sia a base di odio di classe, ma che abbia un fondamento d'amore, costituisce il vero segreto dell'autorità morale di un Parlamento nel paese.

**Presidente.** Onorevole Guelpa, venga al suo argomento. Non sollevi dei fatti personali.

**Guelpa.** Non è un fatto personale, è una mia idea.

**Presidente.** Venga all'argomento.

**Guelpa.** Con tale intendimento io non propongo una legge isolata, ma un complesso di leggi. Ciò risponde ad un mio convincimento; che cioè la legge sociale isolata non produrrebbe nessun effetto e che soltanto un complesso di leggi può far sentire l'influenza dell'idea nuova nel governo di un popolo.

Il concetto che mi conduce è questo: quello che maggiormente colpisce gli economisti d'oggi, ed è il fatto della disoccupazione. Provvedere ai disoccupati è il più grande ufficio dello Stato moderno, considerato che il fatto che dà alimento continuo crescente alla disoccupazione operaia è, da una parte l'agglomeramento delle grandi masse operaie nelle città e nei centri industriali, e dall'altra parte lo spopolamento dei paesi rurali.

Come si può provvedere a questo e restituire l'equilibrio fra queste due correnti, che costituiscono un grande spostamento sociale pel quale oggi siamo in questa condizione, di avere non soltanto lo spostamento nelle classi alte, ma di averlo anche nelle classi popolari? Io propongo che alle popolazioni operaie industriali dedicate alle grandi intraprese si provveda con un miglioramento del contratto governativo; ed alle popolazioni agrarie, le quali tendono alla stabilità nelle proprie sedi, si provveda con una riforma del contratto agrario.

Quindi è naturale che io mi rivolga allo Stato e gli dica: « provvedete ad una riforma del contratto di appalto. »

Onorevoli colleghi, non mi nascondo le difficoltà di questo argomento. La rivoluzione francese ha proclamato il diritto alla esistenza; questo principio fu scritto nella costituzione del 1793 ed in quella del 1848, ma nessuno Stato moderno ha cercato di tradurlo in fatto. Ma tuttavia ne sentiamo la verità nella coscienza nostra, e lo applichiamo in parte ogni qualvolta, pressato dagli operai disoccupati, il Governo dà lavoro a questi.

Partendo dunque dal principio che lo Stato deve garantire il diritto all'esistenza, mediante il lavoro, ritengo che la mia proposta di legge, che mira essenzialmente a togliere alcune fra le principali cause della disoccupazione, possa essere tradotta in fatto con un po' di buona volontà dai ministri, ai quali io mi rivolgo; e vengo senz'altro alle linee speciali della mia proposta di legge.

Innanzi ogni cosa io mi rivolgo al ministro dei lavori pubblici e presento un disegno

di legge, riformatore della legge sulla contabilità. Nell'articolo terzo introduco una modificazione, per la quale intendo sia frazionato il contratto di lavoro e di appalto, in modo da evitare da una parte i monopoli, e dall'altra da far sì che siano distribuiti equamente in ogni regione d'Italia i lavori con i quali si possano mantenere gli operai addetti alle fabbriche ed alle intraprese.

Questo concetto, egregi ministri, è un concetto moderno che ha già trovato in questo Parlamento un'anima gentile che ha cercato di tradurlo in fatto; intendo parlare del compianto Baccarini, il quale, in una relazione che precede un suo disegno di legge sulla riforma della legge relativa alle opere pubbliche, ebbe a scrivere che lo Stato doveva avere un fondo di riserva di certe opere allo scopo di provvedere di lavoro le classi operaie disoccupate nel tempo in cui più ne abbisognano.

Il Parlamento inglese nell'anno 1891 mostrò di dare grande importanza a questo preveggenze sistema di rimandare i lavori di non immediata necessità ai tempi più opportuni per i bisogni della classe operaia; e la città di Londra e molti altri centri lavoratori dell'Inghilterra cercano di distribuire lavoro agli operai nella stagione invernale, quando gli operai più ne sentono il bisogno.

Io vengo poi a determinare il *minimum* della mercede degli operai addetti ai lavori delle nostre intraprese. Anche questa è una questione che deve presentarsi al ministro dei lavori pubblici come una necessità dei tempi nostri.

Anche per essa trovo precedenti nel Parlamento inglese, il quale, pure nel 1891, ebbe ad occuparsene. E si disse che, come lo Stato si fa capitalista, quando impiega operai per mezzo d'intraprenditori, così egli deve garantire a questi operai un *minimum* della mercede del loro lavoro, affine di non esporli alle alternative, alle vicende, alle oscillazioni dei salari dipendenti dall'arbitrio dell'appaltatore.

L'onorevole ministro Baccarini, anch'egli, nel suo progetto di legge, pensò a fissare il *minimum* della mercede degli operai, per assicurare alle masse operaie un salario remuneratore.

Un altro punto per cui mi rivolgo al ministro dei lavori pubblici, è quello che ri-

guarda il *maximum* ed il *minimum* del ribasso percentuale sull'ammontare del prezzo d'asta.

Io ricordo alla Camera come pochi giorni fa si sollevasse una grande questione intorno a certi appalti di opere sui quali erasi fatto un ribasso favoloso. Ora per impedire che questi ribassi i quali portano poi a continui litigi, debbano ancora continuare occorre fissare un *maximum* ed un *minimum* del prezzo di appalto. In questa guisa noi toglieremo il pericolo di ribassi, i quali permettono indebiti guadagni non solo a danno dello Stato, ma altresì a danno delle masse operaie; imperocchè il ribassista esagerato è sempre sulla mercede dell'operaio che cerca di rifarsi.

Un ultimo punto è quello che riguarda la maggior garanzia d'idoneità che deve dare l'appaltatore. Io ritengo che lo Stato nell'esecuzione dei lavori pubblici compia una funzione eminentemente sociale, in quanto che provvede di lavoro alle masse operaie ed offre un largo concorso all'impiego dei capitali privati che poi aumentano la massa del capitale generale circolante e producente profitto.

Per conseguenza, compiendo questa funzione, deve scegliere gli appaltatori, per modo da escludere tutta quella genia di speculatori, che costituisce un danno per lo Stato e per l'operaio. Perchè lo speculatore che si presenta all'asta pubblica, con le sue arti, con le sue influenze, coi suoi ribassi eccessivi, allontana dall'asta il vero intraprenditore, cioè colui che impiega capitali propri.

Vengo ora alla questione della inalienabilità dei beni comunali.

Finora si è creduto di avere con la libertà assoluta data ai Comuni di vendere i propri beni, reso ad essi possibile di aumentare i propri redditi giovando alla migliore distribuzione della ricchezza sociale. L'esperienza ha dimostrato che questo sistema è nocivo, perchè tutta la *plusvalenza* dei beni immobili comunali, messi in vendita, non andò a favore dell'ente collettivo, cioè del Comune, ma a favore di privati, i quali, comprando ad un prezzo minimo, rivendevano ad un prezzo alto e facevano una speculazione utile soltanto a sè stessi.

E la storia della speculazione edilizia di Roma vi dice quanto sia grave questo sistema. Per conseguenza io propongo che l'articolo 430 del Codice civile sia modificato nel senso, che vengano dichiarati inalienabili i

beni comunali allo scopo di costituire una specie d'*homestead*, una specie di fondo immobiliare, per cui il Comune possa rendere stabili le popolazioni agricole, le quali altrimenti sono costrette ora ad emigrare, parte nelle grandi città e nei grandi centri industriali, facendo concorrenza agli operai addetti alle industrie, parte ad emigrare all'estero, con grave danno della nostra agricoltura.

Vengo ora al contratto agrario. Esso ha un'importanza massima. (*Conversazioni*) Io capisco che la Camera è un'assemblea essenzialmente politica, quindi queste questioni d'indole sociale forse non possono essere sempre di suo gradimento. Ma io nella solitudine in cui mi trovo, mi sono persuaso che la Camera oggi, essendo i tempi grandemente mutati, debba essere specialmente studiosa di queste questioni e che la riforma del contratto agrario dovrebbe prendere innanzi ad essa il primo posto.

Dobbiamo noi modificare il contratto agrario o dobbiamo lasciarlo tale qual'è? Io ritengo che il contratto agrario debba essere modificato. Esaminerò anzitutto primo il contratto d'affitto.

(*Il ministro di agricoltura discorre con alcuni deputati*).

**Presidente.** Ma lascino il ministro! Continui, onorevole Guelpa.

**Guelpa.** Nella storia dell'agricoltura si hanno forme di contratto di locazione così chiamate ereditarie, ed anche locazioni a livello.

Qual'è l'indole e lo scopo di questa forma di locazione? È quello di stimolare l'agricoltore e di affezionarlo al suolo, mercè la lusinga delle lunghe affittanze e dei guadagni che queste possono offrire.

Ritengo, pertanto che debba essere nella nostra legislazione modificato il contratto d'affitto, dandogli una durata anche maggiore del trentennio, siccome oggi è disposto nel nostro Codice. In secondo luogo dev'essere abolita la facoltà della sublocazione.

Qui sorge la questione importante del *gabellotto*, ossia di quell'intermediario, il quale in Sicilia compie la funzione del capitalista, ma che la compie usureggiando a danno del piccolo affittuario e del salariato.

È perciò che io propongo una modificazione all'articolo 1573, del Codice civile, con la quale intendo di togliere e sopprimere affatto la facoltà della sublocazione.

L'altra riforma che io propongo è quella che riguarda la *durata minima* dell'affitto.

Onorevoli colleghi, ormai è di sommo interesse pel paese di provvedere a che venga stabilmente fissata la popolazione agricola. L'emigrazione, contro cui noi sempre parliamo, ha la sua massima origine nella instabilità dei contratti d'affitto e di mezzadria. Dando al contratto d'affitto una durata minima di cinque anni, si provvede in parte a questo grave inconveniente. Il coltivatore della terra, il quale sa di non essere più alla mercè degli arbitrii del proprietario che può da un momento all'altro cacciarlo via, s'innamora della terra che coltiva ed il buon accordo fra padroni ed affittuarii si stabilisce e si cementa.

Propongo poi ancora che tutte quelle forme di vincolo agrario e di obbligazioni onerose dell'affittavolo verso il proprietario, per le quali il fittavolo è, per così dire, ora un servo del proprietario, vengano abolite.

L'aumento della durata della locazione e la determinazione d'un *minimum* hanno per conseguenza una maggior libertà dell'affittavolo nell'usufrutto del fondo affittato.

Dovrei ora parlarvi delle riforme attinenti al contratto di locazione d'opere agrarie. Ma del contratto di lavoro in genere, avendo già, or son due anni, in questa Camera parlato, mi rimetto a quanto dissi allora.

Vengo quindi al contratto di mezzadria e tutelo questo pure portando a cinque anni il *minimum* della sua durata. Ciò allo scopo di stabilire un termine fisso per cui il lavoratore possa esser sicuro di impiegare le sue fatiche per un tempo abbastanza lungo in modo da ottenerne *una giusta remunerazione* del suo lavoro.

Finalmente vengo alla questione del privilegio del locatore sopra le scorte ed i frutti dell'affittavolo.

Questa Camera, in circostanze forse più propizie, ebbe, per iniziativa del compianto Pavesi e di altri deputati, fra cui l'onorevole ministro Boselli, a studiare un progetto di legge sull'ordinamento del credito agrario. Ma quel progetto, come l'altro proposto dal ministro Grimaldi, non poté mai essere approvato. Ora in quel progetto di legge si parlava appunto di limitare il privilegio del locatore allo scopo di render più libera la proprietà mobiliare del locatario allo scopo di

assicurargli il credito. Io, abbandonando quella forma di limitazione del privilegio del locatore, modifico l'articolo 1958 del Codice civile limitando il privilegio del locatore in guisa che il conduttore possa avere la piena disponibilità dei suoi valori mobili. Ma la Camera deve comprendere che nel Codice noi possiamo tracciare soltanto le linee generali del *contratto agrario*; conviene lasciare a istituti speciali di regolarne le linee secondarie; giacchè la varietà delle forme del contratto agrario dipende dalla varietà dei climi, delle coltivazioni, delle consuetudini. Perciò propongo che i Consigli provinciali raccolgano essi questi statuti di consuetudine e li rendano obbligatori.

I Consigli provinciali hanno già, per virtù dell'articolo 201 della legge comunale e provinciale, facoltà di disciplinare le cose attinenti alla silvicoltura; niente di più logico che si attribuisca a loro anche la facoltà di raccogliere queste consuetudini.

Gli statuti agrari provinciali così compilati sarebbero ad un tempo garanzia che le consuetudini buone verranno conservate, e quelle cattive eliminate, ben inteso, coordinando questo lavoro ai principii tutelatori del contratto agrario fissato nel Codice.

Con queste riforme io ritengo che sia possibile ottenere maggior stabilità nelle popolazioni agricole e quindi impedire lo spopolamento dei centri rurali. Questo fenomeno dello spopolamento di paesi rurali si va aggravando in tutti i paesi d'Europa. È specialmente in Inghilterra che si va ora studiando questo fenomeno nell'intendimento di mantenere l'equilibrio tra la popolazione agraria e quella popolazione operosa il cui spostamento dà alimento continuo alla disoccupazione operaja. Sono dolente di non vedere l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, perchè anche a lui dovevo raccomandare un disegno di legge che riguarda l'avocazione dell'insegnamento elementare allo Stato, parendomi che lo Stato deva assumere la missione sociale di istruire i propri componenti.

Or bene, oggi, abbiamo una massa di maestri elementari i quali compiono un'altissima missione sociale; ad essi si è creduto di provvedere coll'accordar loro, dopo un certo tempo la nomina a vita. Ma questo provvedimento non raggiunse lo scopo prefisso. I Comuni sono riluttanti alla nomina a vita e fanno quanto possono per impedirla. I maestri lot-

tano alla lor volta, per ottenere quella nomina, cosicchè la pace è ben lontana da loro e la loro posizione non è meno instabile di prima.

Il rimedio vero sta in ciò, che lo Stato avochi a sè l'insegnamento elementare e la nomina dei maestri.

Io propongo nel mio progetto di legge, mezzi sufficienti per far ciò, senza punto aggravare il bilancio dello Stato. Io credo di non aver abusato della pazienza della Camera. Questi argomenti, onorevoli colleghi, prima di presentarli a voi, furono molto studiati, e formarono oggetto di molta ponderazione da parte di coloro i quali patrocinano una ardita e compiuta legislazione sociale. Certamente è molto più facile con frasi agitate e di indole politica attirare la vostra attenzione, ma è molto più doveroso per il deputato che sente tutta l'altezza della sua missione presentarsi innanzi a voi e lasciare in disparte ogni altra questione secondaria per dirvi « provvedete; il tempo urge. » (*Bravo! Bene!*)

Io non sarò a lungo in questa Camera; la minaccia dell'onorevole Crispi dell'altro giorno, per me, è una liberazione...

**Crispi**, *presidente del Consiglio*. Non è vero!

**Guelpa**. ... ma sono certo che verranno in questa Camera giovani audaci i quali potranno, con maggior potenza d'ingegno che non sia la mia, fare impressione sopra di voi, e richiamarvi a questi studi che sono, perdio! l'unica speranza di quelle moltitudini che attendono dal Parlamento qualche cosa che sia giustizia sociale. Oh, non è la polizia, onorevole Crispi, che possa risolvere la questione sociale! è qualche cosa di più alto.

E voi che siete stato entusiasta, voi che avete parlato, tante volte, all'animo mio giovanile, negli anni trascorsi, e che parlate ancora alla mia memoria col vostro passato e con la vostra presenza, voi mi procurate la più profonda delusione, quando non portate nello studio di queste questioni il medesimo entusiasmo che portate in quelle politiche. Credetelo, onorevole Crispi, credetelo: oggi, si soffre! E, se noi che non apparteniamo alla classe operaia, se noi che non siamo nemmeno più popolari, veniamo, oggi, qui, ed affrontiamo il disdegno della Camera e la sua indifferenza, nel parlare questolinguaggio, è perchè siamo convinti di compiere un profondo dovere: quello di richiamare l'atten-



zione del Governo sopra la questione che urge, che stringe da ogni parte. In fin dei conti, onorevoli colleghi, in che cosa si risolve tutta questa questione sociale? Si risolve in una questione di volontà; nell'animo deliberato di fare il bene. Ed il fare il bene, non è cosa che riguarda l'ingegno; riguarda semplicemente la volontà. Non è un privilegio, o signori, il sentimento del bene; è un sentimento comune; e, se noi porteremo in questa Camera, concordi, la volontà di fare il bene delle classi lavoratrici, potremo esser sicuri che l'effetto della nostra opera sarà di emancipazione e di pacificazione.

Io sono profondamente convinto di ciò. Non mi spaventa nè l'ironia, nè l'indifferenza, nè il sorriso dello scherno. Io sento in fondo dell'animo mio la mia antica ed incrollabile fede mazziniana la quale dà forza per tutto fare, per tutto sopportare. Oh, non m'importa del plauso; solo m'importa che l'idea, nella cui giustizia profondamente credo, risplenda, e si propaghi, e si traduca in bene!

Procediamo concordi, onorevoli colleghi, lavoriamo assieme, perseveriamo in queste nobili imprese, ed il giorno in cui, senza strascico di dolori, di ansia per nessuno, potremo rendere felice quest'umanità, onorevoli colleghi, ci compiaceremo del lavoro fatto, con la coscienza d'averne compiuto, modestamente, ma fortemente e sempre il nostro dovere. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**Boselli, ministro di agricoltura e commercio.** Le proposte dell'onorevole Guelpa sono il risultato di studii diligenti, e furono da lui svolte coll'eloquenza del cuore.

Il suo discorso si è inoltrato in parecchi argomenti; sicchè sarebbe impossibile di seguirlo senza intrattenere troppo a lungo la Camera.

A nome mio, e degli altri colleghi ai quali egli si è rivolto, dichiaro che il Governo consente che sia presa in considerazione la sua proposta di legge; salvo, beninteso, tutte le riserve che occorrono in questi ardui e vasti argomenti.

**Presidente.** Metto a partito di prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Guelpa.

(*La Camera la prende in considerazione.*)

### Deliberazioni relative all'ordine del giorno.

**Gallo.** Chiedo di parlare.

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

**Gallo.** Essendo presente l'onorevole ministro di grazia e giustizia, lo pregherei di voler indicare un giorno per lo svolgimento della mia proposta di legge sulla soppressione delle decime.

**Presidente.** Onorevole Gallo, vi sono diverse proposte di legge d'iniziativa parlamentare, che riguardano il ministro guardasigilli. Bisognerà quindi provvedere gradatamente al loro svolgimento.

Intanto per la sua si potrebbe stabilire la tornata di martedì.

Consente, onorevole ministro?

**Calenda di Tavani, ministro di grazia e giustizia.** Accetto di buon grado.

**Presidente.** Così rimane stabilito.

**Calenda di Tavani, ministro di grazia e giustizia.** Giacchè siamo su questo argomento, proporrei fin d'ora che si stabilisse la seduta di dopodomani per lo svolgimento delle proposte di legge dei deputati Luzzati Ippolito e Martini Giovanni sul catasto probatorio, e sulle sezioni delle preture.

**Presidente.** Sta bene; così rimane stabilito.

### Riprendesi la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95.

La discussione è rimasta ieri sospesa al capitolo 296: Maremme Toscane, lire 430,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Angelo.

**Valle Angelo.** Dopo le cortesi parole dette dall'onorevole ministro al mio amico Socci, poco mi resta da aggiungere su questo argomento.

Le dichiarazioni del ministro hanno destato nella mia provincia legittima speranza che saranno bonificate quelle paludi, specialmente quella dell'Alberese, che ammorzano l'aria della città di Grosseto.

Prego quindi l'onorevole ministro di convergere tutta la spesa disponibile alla boni-

ficazione di quel padule; molto più che non si tratta che di dare esecuzione ad un ordine del giorno della Camera accettato dall'onorevole Saracco, l'altra volta che fu ministro.

Debbo poi richiamare l'attenzione del ministro sopra l'argomento delle arginature del fiume Sovata. Queste arginature sono comprese fra le opere idrauliche di seconda categoria, per effetto di due Regi Decreti, uno del 1875 e l'altro del 1879; ma i fondi che erano stati stabiliti sono stati adoperati per altre opere; ed è perciò che io prego l'onorevole ministro di far sì che sia compiuta quest'opera che non importerà altro che la spesa del capitale del quale oggi si paga l'interesse, poichè ogni anno il Ministero dei lavori pubblici deve spendere per indennità dovute ai frontisti di quel fiume dalle otto alle nove mila lire, somma che rappresenta appunto appunto l'interesse di quella occorrente per la sistemazione di quelle arginature.

Anche questa è un'opera che concorrerà a migliorare l'aria di quelle regioni, le quali d'estate sono rese inabitabili.

Voi, onorevole ministro, accettando l'ordine del giorno della Camera, vi siete fatto patrono di queste opere, ed è perciò che io nutro in voi fondata speranza.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Valle è ritornato sullo stesso argomento di cui ha parlato l'onorevole Socci in precedente seduta e mi ha ricordato la promessa data in nome del Governo, che si sarebbe provveduto al prosciugamento del padule dell'Albarese nel più breve tempo possibile.

Confermo le dichiarazioni fatte l'altro giorno; ma debbo rettificarle nel senso che non si può provvedere utilmente coi fondi iscritti nel capitolo 295 del bilancio, ma occorre che il Parlamento dia i mezzi per compiere le opere desiderate da quelle popolazioni; occorrerà, cioè, un disegno di legge che autorizzi una spesa di qualche centinaio di migliaia di lire.

Ma siccome a me pare che non si possa lasciare morire di febbre la gente, m'impegno di presentare questo disegno di legge e non dubito che il Parlamento lo vorrà approvare.

Quanto all'altra questione che si riferisce

alla sistemazione dell'arginatura del fiume Sovata sino al ponte della Pietra bianca, è perfettamente esatto quello che disse l'onorevole Valle; cioè che una somma di lire 75 mila era stata stanziata con la legge 23 luglio 1881, ma disgraziatamente, per tale opera, mi venne divertita ad altre opere. Nel momento presente io non potrei dire che l'intera somma possa essere reintegrata col bilancio di questo o quell'altro esercizio. Si tratta di opere di difesa e l'onorevole Valle sa che la materia è regolata dalla legge, che reca la data dell'agosto 1893, talchè l'iniziativa dei lavori spetta agli enti interessati che provvedono col concorso dello Stato.

Ora io dichiaro che quando gli enti interessati si mettano d'accordo per intraprendere questo lavoro, il Governo non mancherà di concedere ad essi tutte le maggiori agevolanze consentite dalla legge del 1893. Ecco quello che doveva dire, e spero che l'onorevole Valle, il quale ben sa che non saprei fare di più, nè altrimenti, abbia a ritenersene soddisfatto.

**Valle Angelo.** Ringrazio il ministro e prendo atto delle sue dichiarazioni.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 296.

Capitolo 297. Bientina, lire 600,000.

Capitolo 298. Burana, lire 300,000.

Capitolo 299. Agro Romano, *per memoria*.

Capitolo 300. Orbetello, lire 20,000.

Capitolo 301. Macchia della Tavola - Valle del Crati, lire 400,000.

Capitolo 302. Paludi Lisimelie, lire 100,000.

Capitolo 303. Paludi di Mondello, lire 231,500.

**Di Trabia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Di Trabia.** Debbo semplicemente raccomandare all'onorevole ministro di provvedere acciocchè le colmate delle paludi di Mondello, vicine a Palermo, siano fatte nel più breve spazio di tempo, imperocchè da quando quei lavori sono stati sospesi, le febbri malariche, che sempre hanno regnato in quelle contrade, sono notevolmente aumentate e, se non vi si porrà subito rimedio, con l'incalzare dei calori estivi, si dovranno lamentare guai maggiori.

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

**Palizzolo.** Io mi unisco alle raccomandazioni del mio onorevole collega Di Trabia. Alla bonifica delle paludi di Mondello si provvede colla costruzione di un canale collettore e

colle colmate di piccoli canali destinati un tempo alla pesca reale e più tardi fomite d'infezione malarica.

Che si rimandi da un mese all'altro la costruzione del canale collettore io non trovo nulla a ridire, perchè non ne deriveranno tristi o spiacevoli conseguenze, però i lavori di colmata, specialmente quando si avvicinano i forti calori, non possono sospendersi senza far divampare le infezioni malariche.

Ora è appunto questa minaccia, questo timore che sovrasta ai miseri abitanti attorno alle paludi di Mondello. L'appaltatore, dopo avere con molto zelo colmato maggior parte di quei canali, quando non ne restavano che soltanto 10 o 11, ha ad un tratto, forse per deficienza di mezzi, sospeso i lavori, dimodochè, siccome i calori già incalzano, tutto fa temere che quest'anno avremo una recrudescenza nelle febbri malariche, e quindi nuovo e maggior numero di vittime. Onde è che, associandomi al mio collega Di Trabia, prego il ministro perchè voglia indurre l'appaltatore a raddoppiare, se sarà necessario, il numero degli operai, affinchè si possano colmare quegli 11 canali che ancora rimangono scoperti. Non si tratta di una nuova spesa e d'altra parte è un lavoro che non richiederà più di venti o trenta giorni; dimodochè le colmate possono essere compiute prima che arrivino i forti calori.

Io sono certo, che trattandosi di assicurare la salute di centinaia di cittadini, l'onorevole ministro vorrà accogliere questa nostra raccomandazione.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Accetto volentieri la raccomandazione dell'onorevole Di Trabia e dell'onorevole Palizzolo, ma debbo farli avvisati che non potrà essere così sollecito com'essi sperano, il soddisfacimento dei loro desiderii. Infatti la somma bilanciata per Mondello è quasi esaurita, ed ora siamo in presenza di un progetto per nuove opere delle quali io riconosco tutta l'urgenza, che domanda una spesa di 330 mila lire che bisogna trovare altrimenti. D'altra parte, anche ieri il Regio Commissario straordinario per le provincie di Sicilia, mi ha vivamente raccomandato che si metta mano ai lavori.

Così stando le cose mi sono adoperato, perchè il progetto venga sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la sua

approvazione, e siccome, per buona ventura si è trovato un fondo disponibile, provvederò nel più breve tempo possibile desiderando di appagare i legittimi desiderii, dei quali si sono resi interpreti gli onorevoli preopinanti.

Però debbo parlar chiaro; se alcuno confida che tutto possa esser fatto entro pochi giorni, io debbo trarlo d'inganno. La legge di contabilità non mi permette, siccome mi domanda l'onorevole Palizzolo, di seguire il metodo più spiccio, di venire a patti con l'antico appaltatore, ma dovrò seguire le prescrizioni di legge.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 303.

Capitolo 304. Paludi di Policastro, lire 10,000.

Capitolo 305. Marina di Catanzaro, lire 10,000.

Capitolo 306. Lago di Acquafondata, lire 20,000.

Capitolo 307. Agro Telesino, lire 9,000.

Capitolo 308. Valle di Cervaro e Candelaro, lire 610,000.

Capitolo 309. Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella *D* annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333, lire 100,000.

*Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869, e 4 luglio 1886, n. 3962.* — Capitolo 310. Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (Serie 3<sup>a</sup>), per memoria.

Capitolo 311. Nuove bonifiche a senso della legge 4 luglio 1886, n. 3962 (Serie 3<sup>a</sup>), lire 600,000.

Capitolo 312. Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736, 1<sup>a</sup> annualità, lire 522,000.

Capitolo 313. Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (Serie 3<sup>a</sup>), lire 10,000.

Sul capitolo 313 ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

**Vischi.** Questo capitolo, come la Camera sa, porta lo stanziamento di lire 10,000 per studi relativi a bonifiche nuove a senso delle leggi del 1882 e del 1886.

Io mi permetto al riguardo di fare due raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima consiste nel ricor-

dare una promessa fatta dal compianto suo predecessore, onorevole Genala, cioè di presentare una legge con la quale sia meglio regolato questo importante servizio.

L'onorevole Genala, accettando un mio emendamento, che ormai fa parte della legge testè qualificata *provvida* dall'onorevole Saracco, la legge cioè dell'agosto 1893, nel senso di rendere obbligatorii i consorzi per le bonifiche, si riservò di presentare un disegno di legge più completo. Egli ammise la necessità di rendere obbligatorii detti consorzi specialmente per le Province meridionali; ove, tra le tante cose che dobbiamo deplorare, v'è principalmente la mancanza d'iniziativa.

Io non dico altro, perchè sono sicuro che l'onorevole ministro, persuaso che la legge del 1882, per le esigenze del bilancio, non può aver più il suo benefico vigore, e la legge del 1886, per le ragioni che ho detto poc'anzi, finisce col rimanere come lettera morta laggiù da noi, vorrà, accettando il pensiero del suo predecessore, metterci nella condizione di iniziare questi lavori che, senza esagerazioni, possiamo dire di redenzione della terra e di preservamento della salute pubblica.

La seconda preghiera che aggiungo è che l'onorevole ministro si serva della somma inscritta su questo capitolo per far fare degli studi sulle paludi dell'Agro della provincia di Lecce.

L'onorevole ministro sa meglio di me che queste paludi, per la loro estensione e per la loro importanza, furono classificate, con il noto decreto annesso alla legge del 1882, in prima categoria. Tutti speravamo che questa classificazione dovesse richiamare l'attenzione del Governo per fare iniziare almeno degli studi; ma, com'ebbi a rilevare altra volta, e mi duole di dover ripetere oggi, il Governo non si è data neppure la premura di conoscere l'estensione, che è grande, di quelle paludi, e molto meno di preparare un qualsiasi progetto.

Io comprendo che nelle presenti strettezze del bilancio non è lecito fare delle richieste, neppure quando queste siano giustificate, ma poichè una somma nel bilancio c'è, giammai domanda più onesta si potrà fare di questa, che di codesta somma il Governo si giovi per iniziare studi che sono da gran tempo aspettati, e che cominciamo a temere che non verranno mai.

Mi aspetto una parola di promessa dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole preopinante ha, in primo luogo, ricordato una promessa del mio predecessore, l'onorevole Genala, che avrebbe, cioè, presentato, in tempo breve, un disegno di legge diretto a regolare il principio dell'obbligatorietà dei Consorzi, specialmente nelle Province meridionali.

Ora il vero è che un disegno di legge di questa natura fu studiato dal mio predecessore; soggiungo, anzi, che un deputato, che forse non è presente, ma di cui desidero di fare il nome, l'onorevole Guerci, si è particolarmente occupato di questa materia, ed io stesso ho potuto prendere in esame uno studio da lui fatto con molto acume d'ingegno. Ma l'argomento è molto grave: e nel momento presente, io non potrei dire quando questo disegno di legge potrà essere presentato, avvegnachè tutte le volte che si tratta d'introdurre nelle nostre leggi il principio della obbligatorietà in materia che tocca la proprietà, è sempre cosa grave, e bisogna studiare la questione a fondo prima di avventurarsi sopra un terreno così delicato e pericoloso.

Ma l'onorevole preopinante saprà riconoscere d'appresso alle cose dette da me che sono ancor io dell'avviso dell'onorevole Genala, e ritengo che, in tempo più o meno breve, un disegno di legge sui Consorzi debba esser portato innanzi alla Camera.

Ed è ciò che mi propongo di fare a mente più calma e riposata.

In quanto poi al secondo punto: che si debbano, cioè, iniziare gli studi delle paludi in provincia di Lecce, posso dare affidamento all'onorevole Vischi che mi varrò del fondo stanziato al capitolo 313 per condurre innanzi (non dico cominciare perchè cominciati credo che siano) gli studi relativi.

Ecco quello che dovevo dire all'onorevole Vischi.

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

**Vischi.** Ringrazio l'onorevole ministro delle promesse che mi ha fatte. Posso assicurarlo che, in verità, gli studi da me reclamati non sono stati ancora iniziati, o per lo meno iniziati in maniera da potersi affermare tali,

In quanto alla prima mia raccomandazione, osservo che, appunto perchè convengo pienamente coll'onorevole ministro circa l'importanza e la difficoltà di disciplinare bene il concetto legislativo della obbligatorietà dei consorzi, credo non solamente utile, ma urgente, che ciò si faccia dopo la legge del 1893. Fu precisamente quello il mio pensiero, presentando l'emendamento accettato dall'onorevole Genala allora: cioè di mettere il Governo nella necessità di presentare subito la legge promessa, perchè diversamente avremmo avuto, siccome abbiamo, un'affermazione nella legge del 1893, ma col pericolo che quest'affermazione, rimanendo generica, possa addivenire pericolosa. Ecco perchè dico che se il principio è giusto; se come tale è stato accettato dal Governo d'allora; se, e ne sono lieto, è accettato come giusto anche dall'onorevole Saracco, la urgente necessità di disciplinarlo è dimostrata dalla legge votata nel 1893.

Con queste dichiarazioni prendo atto delle promesse fattemi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in risposta alle mie due raccomandazioni.

**Presidente.** Se non vi sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 313, con lo stanziamento di lire 10,000.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 314. Spese per eventuali sussidi a minori opere di bonifica, lire 10,000.

Capitolo 315. Personale del Genio civile e personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni, lire 273,500.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — *Nuovi lavori portuali autorizzati em la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3<sup>a</sup>; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2<sup>a</sup>. e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3<sup>a</sup>, e porto di Lido, giusta la legge 1<sup>o</sup> agosto 1887, n. 4838, serie 3<sup>a</sup> (Spese ripartite con la legge 30 dicembre 1892, n. 734):* — *Porti di 1<sup>o</sup> classe.* Capitolo 316. Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto, lire 147,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

**Garavetti.** Credo di potere prendere occasione da questo capitolo del bilancio per dire brevissime parole, direi quasi di commemorazione di uno stanziamento, che figurava in altri bilanci e che, secondo me, sarebbe giusto fosse compreso anche in quello che discutiamo.

Intendo accennare allo stanziamento che dovrebbe figurare in questo bilancio, per il completamento dei lavori del porto di Torres.

Non mi propongo di ripetere male cose dette molto bene, alcuni giorni or sono, dal mio collega ed amico Pais in occasione della interrogazione da lui mossa intorno a questo argomento al ministro dei lavori pubblici. Leggendo però le risposte date dal ministro stesso, mi è sembrato che esse racchiudessero alcune incertezze, che a me preme di chiarire, e sulle quali io spero l'onorevole ministro vorrà darmi appaganti spiegazioni.

Rispondendo all'onorevole Pais, l'onorevole ministro disse: « La Commissione colaudatrice ha dato le debite istruzioni all'Ufficio del Genio civile, il quale sta preparando un progetto che deve venire quandochessia davanti il Ministero. »

Ora, onorevole ministro, intendiamoci chiaramente: l'opera del porto di Torres consta di tre parti: di una scogliera a levante, di una scogliera a ponente, e dell'adattamento della cinta del vecchio porto a doppio molo di carico e scarico delle merci.

La prima scogliera ha l'ufficio di riparare il porto dai venti di Est e Nord-Est e dalla ripercussione, spesso violenta, delle correnti del Canale di Bonifacio e del Golfo di Leone. La seconda scogliera ha, o dovrebbe avere, per ufficio quello d'impedire l'interramento del porto che, senza di essa, diventerebbe un bacino raccoglitore delle torbide del fiume, che sbocca a breve distanza. Da ciò apparve chiara la necessità che le due opere dovessero essere contemporaneamente progettate ed eseguite; ma non fu così. La prima scogliera fu studiata, fu progettata ed appaltata e in gran parte eseguita. Della seconda non esiste ancora uno studio definitivo, non ostante che la Camera, fin dal 1889, abbia deliberato lo stanziamento di lire 800,000.

Ora, onorevole ministro, qual'è la condizione attuale delle cose? Non esiste il porto nuovo: e del vecchio la prima impresa ebbe la sollecitudine inesplicabile di distruggere anzitutto i ripari: per cui anche esso, è oggi, un ancoraggio poco sicuro, specialmente in occasione di forti traversie. Orbene, la risposta dell'onorevole ministro al mio collega Pais si comprende sino ad un certo punto per la costruzione della scogliera di ponente. E dico sino ad un certo punto perchè essendosi stanziati i fondi per detta opera sino dal 1889,

è strano che lo studio di essa si faceva attendere ancora, dopo sei anni. Ma certamente le parole del ministro non giustificano in alcun modo il ritardo nelle opere di complemento della scogliera a levante. L'onorevole Saracco disse che il Genio civile di Sassari sta preparando un progetto. Ma, di grazia, domando io: quale progetto? Dal momento che trattasi di lavori già molto inoltrati ed ora sospesi solo per l'esaurimento della somma preventivata e bilanciata?

E quando pure un progetto fosse davvero necessario, crede l'onorevole ministro che dal Genio civile di Sassari possa essere compilato con quella sollecitudine che egli ed io potremmo augurarci e che l'urgenza della cosa richiederebbe? Ma sa, l'onorevole ministro, quale sia stata la conseguenza delle economie attuate dal compianto suo predecessore nel personale del Genio civile, o dirò meglio dell'improvvida applicazione che ne venne fatta all'ufficio di Sassari?

Gliene darò io un saggio: da qualche tempo nell'ufficio del Genio civile di Sassari molto spesso non sono presenti che l'ingegnere capo, e l'usciera. E notate, signori, che la provincia di Sassari è la terza del Regno per estensione territoriale. È vero che molte strade nazionali di quel territorio sono divenute provinciali in seguito alla costruzione delle ferrovie; ma molte ne rimangono ancora, sulle quali il Genio civile deve esercitare un ufficio di sorveglianza. D'altronde poi nella circoscrizione della provincia di Sassari si comprendono il Porto-Conti, porto di Torres, l'Asinara, l'estuario della Maddalena, il Golfo degli Aranci, il porto di Terranova; in tutte le quali località esistono importanti opere marittime da sorvegliare ed altre sono in corso di costruzione che devono essere dirette dal Genio civile.

Orbene, la sezione del Genio civile per le opere marittime di Sassari dovrebbe avere un caposezione e quattro aiutanti; invece, io posso assicurare l'onorevole ministro, ed egli potrà assicurarsene da sè, che in questa sezione, attualmente non esiste che il caposezione ed un aiutante, per modo che la loro azione risulta per necessità insufficiente alle esigenze del servizio, e non è serio il supporre che da essi possa attendersi allo studio di nuovi progetti.

Ora, onorevole ministro, tutto ciò è ben grave, tenuto conto all'urgenza, di por ter-

mine alle opere cominciate nel porto di Torres; urgenza che riflette non solamente l'interesse commerciale, economico e finanziario degli enti interessati, ma anche l'interesse dello Stato.

Io sono stato sul luogo or sono pochi giorni e posso assicurare l'onorevole ministro che non ci vuole una grande competenza tecnica per convincersi che se quell'opera della gettata di Levante sarà lasciata per un altro inverno interrotta ed abbandonata, certo essa andrà in gran parte perduta; e ciò sarà causa di danno gravissimo alla finanza dello Stato, e di totale rovina per gli enti locali.

Io credo che tutto ciò non possa essere ignorato dal ministro, perchè queste stesse sinistre previsioni furono a me espresse dall'ispettore Zainy già nostro collega e che mi auguro di riveder presto fra noi. Ciò posto io chiedo all'onorevole ministro perchè non si è creduto di stanziare nell'attuale bilancio una somma per la continuazione della gettata di Levante nel porto di Torres, od almeno perchè non provvede il ministro, a questa urgente necessità per mezzo di uno storno, delle 800,000 lire già stabilite e votate dal Parlamento per la gettata di Ponente, posto che gli studi per questa gettata non sono tuttora terminati?

Non soggiungo altro; solamente pregol'onorevole ministro di considerare che certe questioni, sebbene in apparenza non presentino che un interesse puramente economico, hanno anche il loro aspetto politico; e questa è fra quelle.

Ora io credo di potere affermare che le ragioni per cui si tenta di giustificare il ritardo che si frappone al completamento dei lavori nel porto di Torres, cominciano già a sembrare pretesti dai quali il paese trae ragione di maggiore sconforto, ed il prestigio e l'autorità morale del Governo nulla guadagnano.

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

**Castoldi.** Dirò brevissime parole, per raccomandare il porto di Carloforte, pel quale, da che venne, per gli effetti della spesa, assegnato alla seconda categoria ed alla terza classe (e sono più che dodici anni), non si è fatto mai nulla. Eppure questo porto è classificato di prima categoria come porto di rifugio e d'interesse dello Stato per la difesa militare. Ad esso convergono quasi tutti i

minerali che sono estratti nella Sardegna, per essere trasportati poi nelle fonderie di Italia e dell'estero: da esso partono gli abbondanti prodotti delle sue ricche tonnage. E la sua importanza è tale pel numero delle navi a vela ed a vapore che vi approdano e delle merci imbarcate e sbarcate, da renderlo di molto superiore ai porti della stessa classe pei quali vedo fatti considerevoli assegni nel bilancio.

Dalla statistica del movimento dei porti, pel 1892, noi vediamo che il numero delle navi ancorate nel porto di Carloforte fu di 1086 e le merci imbarcate e sbarcate ammontarono a 141,326 tonnellate: quattro volte più di Crotone, quattro volte e mezzo più di Fano, e dodici volte e mezzo più di Pesaro, pei quali porti vedo stanziati rispettivamente lire 410 mila, 28 mila e 50 mila.

Ciò non accenno perchè tali opere non debbano eseguirsi, ma perchè un poco di giustizia sia resa anche a questo porto che tanti titoli ha per meritarsela.

Ora io vorrei pregare l'onorevole ministro affinchè sul capitolo 55 assegnasse al porto di Carloforte lire 25 mila, che sono il preventivo per le opere urgenti di approdo.

Esiste poi, lasciando da parte gli altri, un progetto di lire 85,000 pel miglioramento delle rive ed il ponte sporgente di sbarco. Io chiederei all'onorevole ministro che, anche ripartendo la spesa in diversi esercizi, si ricordasse di farlo eseguire.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà dirmi una parola che valga a rinfrancare l'animo di quelle industri popolazioni le quali altra risorsa non hanno che il mare.

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

**Fili-Astolfone.** Io sono stato perplesso se dovessi parlare intorno a questo capitolo 316, relativo alla spesa straordinaria dei porti. Ma dopo la vivace discussione che sollevai in seno alla Giunta generale del bilancio, e la accoglienza da essa fatta alle osservazioni che desiderai fossero consacrate nella relazione, mi parrebbe di venir meno ai più elementari doveri di cortesia, se non rivolgessi in questa pubblica seduta sentite grazie alla Giunta stessa, e specialmente all'egregio relatore che mi duole di vedere assente, ma al quale son certo che l'onorevole Carmine, che lo rappresenta, non vorrà lasciarle ignorare.

Ma sono stato altresì esitante, perchè debbo

confessare che difficilmente sento di potermi padroneggiare per discorrere ancora una volta con serenità di parola di siffatto argomento: e chi conosce la triste storia del porto di Licata potrà darmi ragione.

Tuttavia sarei ingiusto se dovessi inveire contro l'onorevole Saracco, al quale invece debbo tributare parole di sincera gratitudine per essersi con diligenza, ed amore occupato a definire la malaugurata vertenza colla Impresa veneta, per la quale ormai non si attende che il parere del Consiglio di Stato.

Ciò premesso, la Camera mi consentirà ancora alcune brevi osservazioni.

Riferendomi al passato, io debbo richiamare l'attenzione del Parlamento e del Governo intorno ad una quistione che può avere ancora oggi una grave importanza.

Io desidero che l'onorevole Saracco, in ordine al porto di Licata, tenga presente la formale convenzione che intervenne fra lo Stato ed il Comune di quella città.

Per quella convenzione il Comune rinunziava a qualunque diritto sulla somma di due milioni che fino allora aveva impiegato nella costruzione del porto, e lo Stato, a sua volta, si obbligava formalmente a compiere fra sei anni lo stesso porto.

Il Governo, infatti, in omaggio a quella convenzione propose la legge del 1880, che i due rami del Parlamento approvarono nel luglio dello stesso anno.

Ora da quel contratto scaturiscono certo obblighi bilaterali, il cui inadempimento per parte d'uno dei contraenti, colla rescissione, può dare luogo ad una azione di danni ed interessi.

I danni che hanno sofferto, e continuano a soffrire la sventurata Licata, la sua amministrazione, che non ha potuto e non può venire ad una sistemazione coi portatori delle obbligazioni pel prestito fatto per la costruzione dello stesso porto, ed il suo commercio nel quale in gran parte si concentra e svolge la sua vita economica, sono tali, che hanno paralizzato ogni attività, sterilizzato ogni risorsa; e mentre dalla costruzione del porto, Licata attendeva la sua redenzione economica, nel ritardo prima, ed ora nella disastrosa sospensione dei lavori trova la ragione del suo malessere, se non quella della sua immane rovina.

Come vede la Camera, ciò è grave e dirò quasi inaudito; imperocchè mentre si decorticano i contribuenti, e si coartano gli enti

morali a concorrere nella spesa, la insipienza, la negligenza e forse qualche altra cosa, che può presumersi, ma che non è lecito nella preoccupazione del dubbio di potere asserire, hanno portato a grave sperpero di *denaro*, a *liti* fomentate dalla speculazione, lasciando per di più le opere in sospenso e la molesta, tormentosa ansia che agita l'animo di fronte all'ignoto del domani.

E qui, o signori, io cedo la parola all'onorevole Brunicardi, e leggo un brano della relazione che può essere per tutti istruttivo:

« Non possiamo però a meno anzitutto di notare che anche per ciò che riguarda i porti ed opere affini l'Amministrazione dimostra, col succedersi e sovrapporsi di note di variazioni spesso contraddittorie, di non avere quel sicuro concetto dei bisogni reali ed urgenti, necessario, sovra ogni altro, in questi tempi, nei quali la legge del minimo mezzo deve essere per gli Stati, com'è per la natura, la regola universale della vita; ed in secondo luogo che non pare siasi tenuto conto sufficientemente della necessità di portare a sollecito compimento le opere iniziate, e poi lasciate sospese, con evidente pericolo della loro conservazione e con certa maggiore spesa futura. Informi il porto di Torres, e *più specialmente* quello di *Licata* rimasto incompleto. Ed all'uopo la Giunta osserva che si risolve in maggiore dispendio e grave danno lasciando incomplete le opere il cui compimento si risolve in un vero e proprio elemento di economia, riguardo al quale non poche nè infondate lagnanze son già venute innanzi a voi. »

L'onorevole Pais l'altro giorno, e l'onorevole Garavetti oggi hanno lamentato le condizioni in cui è lasciato Porto Torres.

Ora io non ho bisogno di far notare alla Camera ed all'onorevole ministro che le condizioni di questi due porti, quello di Licata e quello di Torres, sono essenzialmente diverse. E se i miei colleghi hanno ragione di lamentarsi per Porto Torres, ragioni immensamente più gravi e di maggiore momento esistono per quello di Licata.

Pel porto di Torres, che credo sia stato compiuto, l'impresa accampa una pretesa di maggior somma che si approssima a due milioni: mentre invece il porto di Licata rimane tuttavia incompleto, per una ragione; permettetemi la frase, che dirò iniqua e che

la Camera conosce e della quale pure l'ono revole ministro è, pur troppo, informato.

È triste e dolorosa la storia del porto di cui la Camera si è dovuta occupare, e, ripeto, debbo rendere grazie, in questa circostanza, alla sollecitudine dell'onorevole ministro Saracco, il quale ha cercato, con tutti i mezzi di cui egli dispone, di troncata una dannosa lite con la Società Veneta. Io credo che ormai si sia prossimi a venire ad un accomodamento, ed in questa fiducia vorrei potere sperare, se le speranze non dovessero ancora disilludermi, che dovremmo essere al principio del tanto sospirato fine.

Però, da un'informazione che ho potuto procurarmi, e che a mia istanza è stata fornita alla Commissione dei provvedimenti finanziari, ho potuto rilevare che il Governo, non avendo la somma di un milione e settecento mila lire che deve pagare all'impresa, si riserva di provvedere con uno speciale disegno di legge, ed accenna a compenetrarvi i residui, essendo in corso di studio un altro progetto per provvedere alla conservazione delle opere.

Ma io non comprendo come si possa pensare alla conservazione, e non si pensi al completamento del porto, fine e meta al quale il Governo deve mirare; e l'onorevole ministro vorrà pure consentire che gli osservi, che non comprendo come egli faccia trasparire da quella nota che, invece di giovare dei residui per continuare le opere, intenda farli concorrere al pagamento del debito verso l'impresa.

Se io qui avessi il tempo di discutere a lungo, potrei anche dimostrare come molte volte le opere di completamento di certi fortunati porti, più che ad opere utili e necessarie, si risolvano in opere, se non di lusso, e di vero comodo, certo in spese improduttive, le quali si potrebbero, con più giustizia e maggiore economia, dedicare a beneficio di quei porti, i quali, come quello di Licata, richiedono relativamente una modesta spesa.

Io quindi mi limito a pregare l'onorevole ministro di voler rivolgere le sue cure al porto del quale io parlo, completando quelle opere che la città di Licata, pei gravi sacrifici fatti, ed in forza del contratto col Governo, aveva l'incontestabile diritto di vedere compiute fino dal 1886, e che nell'anno di grazia del 1894 si trovano semplicemente sospese.

Dissi già che il Governo fa male i conti, imperocchè esso non valuta che annualmente



deve sopportare una spesa tutt'altro che lieve sia per riparare i frequenti danni delle mureggiate, sia per gli interramenti, ai quali i porti non difesi degli antemurali vanno soggetti.

Ponga, dunque, l'onorevole ministro, la sua illuminata ed analitica attenzione sopra gli affari che si riferiscono alle opere portuali, e soprattutto sopra questa parte che concerne l'annua spesa di manutenzione, e vedrà che gli converrà meglio abbandonare gli espedienti di conservazione ed affrontare addirittura il definitivo completamento dei lavori, e così sarà certo di evitare maggiori danni, spese non lievi, e, quello che è più, nuove e più amare delusioni per la patriottica città, la quale pel suo amore alle istituzioni, e pei proventi doganali coi quali, ed in misura non lieve, concorre alle entrate del tesoro, ha diritto ad un trattamento che in omaggio alla legge non suoni per essa ancora abbandono, e peggio, irrisione ed ingiustizia.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare le mie preghiere.

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

**Cafiero.** Non creda la Camera e non creda l'onorevole ministro che io voglia abusare della loro pazienza, accennando ancora alle opere del porto di Barletta.

Io ho già fatto rilevare la necessità dell'escavazione; ora io non intendo parlare che di alcune opere complementari, che debbono essere eseguite per completare quel porto, dopo il suo passaggio allo Stato, in seguito alla nuova classificazione.

Per verità, più che del porto, io mi preoccupo di un'economia sensibile che potrebbe venire al bilancio dello Stato, mercè un'opera che io raccomanderò all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Come dissi nella precedente tornata, risulta evidente che l'escavazione del porto di Barletta è una necessità, dalla quale, non si può prescindere. Ora, siccome il bacino è per metà interrato, fu fatto studiare dal locale Municipio il progetto della costruzione di un ponte di sbarco, che in sostanza costituirebbe una diga, atta a dividere il bacino stesso in due parti; la parte interrita, e quella che non lo è ancora, lasciando così una zona perfettamente navigabile, ed un'altra che oramai è divenuta inutile.

Se lo Stato, nelle condizioni in cui si

trova il porto, dovesse procedere alla escavazione dell'intero bacino, occorrerebbe molto danaro, ed il Comune e gli altri enti interessati dovrebbero essere chiamati a concorrere per somme non indifferenti.

Separando con una diga, o con un ponte di sbarco, noi potremo ottenere, che l'escavazione sia circoscritta unicamente alla zona navigabile.

Le melme che provengono dalla foce del fiume Ofanto, e quelle spinte dalle correnti littoranee, come dissi già in altra tornata, passando dinanzi alla bocca del porto s'insinuano nel bacino.

Ora uno degli scopi del progetto è quello di far passare, dietro il ponte di sbarco, queste melme che uscirebbero, condotte dai flutti, dagli archi del ponte, al lato di tramontana.

Così avremo ottenuto lo spazzamento del porto, mercè la stessa corrente del bacino.

Questo progetto proposto dal Municipio è raccomandato dai pratici del luogo, ed anche dalla Capitaneria di quel porto, che a me pare possa giudicare molto competentemente; giacchè osserva tutti i giorni il movimento delle correnti interne del porto.

Con la costruzione di questa diga, noi avremo ottenuto una economia per la escavazione del porto, avremo procurate facilitazioni alle operazioni commerciali, ed anche un più facile approdo.

Onorevole ministro, io domando la promessa, che Ella si occupi del progetto per la costruzione di un ponte di sbarco, o diga di divisione, nel bacino del porto di Barletta, e tenga il progetto stesso in benevola considerazione.

Comprendo che forse l'opera potrà costare alquanto, ma comprendo altresì che la spesa sarà diminuita in seguito, per l'economia sulla escavazione.

D'altronde, onorevole ministro, io potrei perfino dirle che avendo interrogato il locale municipio interessato, so che questi è disposto a studiare d'accordo col Governo una combinazione, perchè la spesa non vada nel primo momento, salvo il riparto posteriore, tutta messa a carico del Governo.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà prendere in benevola considerazione il progetto, che gli sarà presentato dal municipio di Barletta.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò prima di tutto all'onorevole Garavetti, il quale ha mosso le alte meraviglie perchè del porto Torres non si parla in questo bilancio, sebbene si tratti di un'opera deliberata, come egli disse, fin dal 1889.

Sta in fatto che, per il porto di Torres, fu assegnata, con la legge del 1889, una somma, credo io, di 800,000 lire: ma l'onorevole Garavetti non deve meravigliarsi se manca ogni stanziamento in questo bilancio, imperciocchè, in conseguenza di una legge posteriore la spesa autorizzata dalla legge 14 luglio 1889 per nuove opere marittime e lacuali fu limitata, per l'anno 1894-95, a lire 4,300,000, mentre per tali opere restano a spendere poco meno di sessanta milioni.

È chiaro adunque che la legge del 1889 non potrà ricevere così presto la sua esecuzione e dovranno correre molti e molti anni, prima che si possano intraprendere tutte le opere comprese in questa legge.

Inoltre, ho già dovuto dichiarare un'altra volta che, condotti a termine i lavori di Porto Torres eseguiti in dipendenza di leggi precedenti, sorgerà il bisogno di domandare nuovi fondi per maggiori spese che saliranno ad una somma cospicua, onde soddisfare le passività arretrate: nella quale circostanza il Governo si troverà pure costretto a domandare le somme occorrenti a completare i lavori che non si possono lasciare più a lungo sospesi.

Conseguentemente bisogna bene che l'onorevole Garavetti abbia la sofferenza di aspettare che lo stato attuale di cose sia conosciuto esattamente, affinchè il Ministero possa rendersi ragione dei provvedimenti che si dovranno adottare per ultimare i lavori, talchè non vadano perdute quelle molte e molte migliaia di lire che abbiamo già speso per il porto di Torres.

Quanto alle nuove opere decretate con la legge del 1889, conviene attendere che sia allestito il progetto di esecuzione, prima di stanziare in bilancio i fondi necessari.

Ora questo progetto di dettaglio per il porto di Torres si sta studiando; e quando sia pronto si vedrà quel che si abbia da fare; ma nel momento presente non credo che l'onorevole Garavetti possa darmi colpa, se non son venuto a domandare un credito speciale per il porto di Torres.

Ripeto, che la legge del 1892 non consente

per i porti uno stanziamento superiore a lire 4,300,000; e siccome le proposte che ho trovato nel bilancio che si sta discutendo, assorbono l'intera somma, è chiaro che non posso accogliere la domanda di nuovi stanziamenti.

Ecco quello che volevo dire all'onorevole Garavetti, il quale non si dorrà se mi trovo in questa dolorosa condizione di non poter soddisfare le sue domande.

Ricordo piuttosto di preso impegno altra volta, e lo prendo anche oggi, di raccogliere notizie sicure intorno alle opere che si dicono urgenti per la conservazione del porto di Torres, e non mancherò di provvedere nei limiti del bilancio.

Il deputato Castoldi ha parlato del porto di Carloforte, e riconosco che egli è stato modesto nella sua domanda. Ora io credo che si terrà contento di questa mia dichiarazione: che, cioè, della sua domanda si deve tenere conto nel bilancio 1895-96; e siccome si tratta di opere per le quali non occorrono, mi pare, più di 25,000 lire, presumo che potranno trovar facilmente posto nel bilancio 1895-96 in luogo di altre per le quali si sono fatti stanziamenti speciali nel bilancio dell'esercizio venturo.

Viene ora l'onorevole Fili-Astolfone, il quale ha avuto la cortesia di ricordare che io mi sono affrettato a definire la vecchia questione del porto di Licata.

È bene non dimenticare che la storia del porto di Licata è una delle più dolorose che si possano immaginare. Per il porto di Licata sono appena disponibili poche centinaia di migliaia di lire, e tuttavia convenne in questi ultimi tempi stipulare una transazione che obbliga lo Stato a pagare una somma che arriva poco meno che a due milioni di lire. Poiché si tratta di eseguire sentenze di tribunali, bisogna chinare il capo e trovare i mezzi per pagare. Ma l'onorevole Fili-Astolfone ha tratto argomento da questo fatto per domandare che, una volta soddisfatto il debito, si pensi a completare i lavori rimasti in sospeso. Francamente, onorevole Fili-Astolfone, io non mi sento di darle questo affidamento. Io credo assolutamente necessario che si pensi alla conservazione delle opere compiute; e per queste occorrerà spendere pur troppo una somma non indifferente, ma prendere impegno di completare i lavori, senza sapere a quanto ascenderà la spesa relativa,

assolutamente non posso. La sola promessa che posso fare è questa: che se veramente occorre, come credo, di provvedere alle opere di conservazione, ripeto, che sarà dovere del Governo di farlo, perchè sarebbe strana cosa che, dopo avere speso tanto denaro, si lasciassero andare in deperimento le opere compiute. Ma quanto alle opere di completamento, impegni non prendo; la questione si studierà al momento opportuno, quando cioè si conosca di che si tratta, quanto si debba spendere, ed in qual tempo si abbia da spendere.

Viene ultimo il deputato Cafiero, il quale propone un'economia per lo Stato. Si figuri se io non son disposto ad accettare la proposta se si tratta realmente di un'economia! Ma le ultime sue parole mi farebbero credere ben altro, perchè l'onorevole Cafiero ha parlato di una grave spesa che si dovrebbe sostenere, in concorso col comune di Barletta, ed ha indicato la possibilità di venire ad accordi con quel Comune per eseguire un certo lavoro che, secondo lui, dovrebbe tornare utile allo Stato, poichè una volta compiuto questo lavoro ne risulterà un'economia sensibile nelle spese di escavazione.

Or bene, onorevole Cafiero; io sono dispostissimo ad esaminare con benevolenza la proposta di cui m'ha parlato e procurerò che il progetto, studiato dal comune di Barletta, sia esaminato con ogni maggior attenzione, tanto più che, da quello che ho inteso, il progetto sarebbe appoggiato dalla capitaneria del porto di Barletta.

La questione sarà dunque studiata; sarà studiata anche secondo gli intendimenti del preopinante; e quando si vedrà che le sue idee possono essere applicate, certamente non sarò io che mi vi opporrò. Ma ragionare sopra questioni tecniche, io non credo che sia compito di questa Assemblea; e poi, in ogni caso, io mi dichiaro assolutamente incompetente, e non potrei esprimere in proposito alcuna opinione.

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

**Fili-Astolfone.** Io aveva anticipato i miei ringraziamenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per quel che egli ha fatto in rapporto alla questione che si riferisce al porto di Licata e non vorrei ritirarglieli.

Credevo avere fatto appello al suo spirito illuminato, rilevando che per le opere le quali

si trovano già avanzate e presso che al loro termine, l'economia, e lo scrupoloso rispetto ai patti contrattuali consigliano di non lasciarle in sospenso. E mi ero affrettato di soggiungere che, volendo, a lui non avrebbero fatto difetto i mezzi per i quali, scevrando le opere di lusso e perciò improficue da quelle necessarie, avrebbe potuto impiegare più utilmente i danari dello Stato; ed in questo senso io mi attendeva una adeguata, quanto cortese risposta.

Nè io ho inteso di costringere l'onorevole Saracco a prendere così su due piedi, in sede di bilancio un impegno immediato e formale. Il mio obbiettivo era ed è quello di richiamare sin da questo momento la sua attenzione intorno a questo stato di cose del quale egli sarà obbligato ad occuparsi presto.

Egli forse mi avrà frainteso, ed in un argomento che reputo di grave momento, io credo che sia giusto dissipare ogni equivoco.

Dissi quindi, e ripeto, che trattandosi di un porto, per il quale il Governo deve spendere circa 80,000 lire annue per escavazione, ed altre considerevoli somme per manutenzione, essendo, specie da un lato, il porto indifeso di antemurale, credevo e credo che valesse la pena di trovar modo che l'opera si compia; ed intorno a questo punto io vorrei non avere frainteso l'onorevole Saracco, e a mia volta lo prego di spiegare meglio il senso delle sue parole, imperocchè posso trovar giusto, che egli faccia procedere a studio pel compimento del porto, e posso ammettere che egli si debba rendere conto dell'entità della spesa: ma dovrei deplorare altamente, se l'intendimento suo fosse diverso; e gli replico perciò l'invito, affinchè voglia spiegare senza ambagi netto e chiaro il proprio pensiero.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Io non intendo di aver precluso la strada all'onorevole Fili-Astolfone, nè ad altri di promuovere studi onde vedere quello che si ha da fare per il porto di Licata. Ho dichiarato che a conservare le opere già costruite, il Governo dovrà provvedere: e ho poi soggiunto, quanto alle opere di completamento, che la questione vuole essere studiata. Dirò di più: ove non si tratti di fare opere di lusso, ma opere assolutamente utili e necessarie, io sono disposto a seguire in tutto i consigli dell'onorevole Fili-Astolfone.

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

**Garavetti.** O io ho interpretato male le parole dell'onorevole ministro, o esse non fanno che confermare il dubbio che mi ha indotto a parlare.

L'onorevole ministro, infatti, ha cominciato dall'accennare allo stanziamento delle 800,000 lire votate dalla Camera nel 1889.

Però è qui che bisogna intendersi.

Quello stanziamento, come l'onorevole ministro sa, aveva per oggetto speciale la costruzione della gettata di Ponente; la quale per quanto siano trascorsi sei anni non è ancora studiata. Ma oggi non si tratta di questo: si tratta della gettata di Levante, la quale fu studiata, progettata ed appaltata, e la cui esecuzione fu sospesa unicamente, come già dissi, perchè esaurito il fondo preventivato.

L'onorevole ministro ha soggiunto che non è possibile provvedere con un solo bilancio a tutte le esigenze. Lo comprendo anch'io; ma egli converrà che bisogna provvedere a quelle esigenze che hanno carattere di urgenza maggiore.

Ora io debbo ripetere all'onorevole ministro che se si lascia per un altro anno quella gettata di Levante così com'è, nell'inverno venturo sarà in gran parte distrutta; e mi domando se dopo che lo Stato ha speso 2,600,000 lire, e che la provincia e il comune di Sassari sono stati sacrificati con un gravissimo contributo che ne ha compromesso l'assetto finanziario, sia buona economia questa di lasciare che tutto vada perduto.

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

**Castoldi.** Io ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone intenzioni; però la prego di non dimenticare la costruzione del porto di Carloforte.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Io dirò una parola ancora all'onorevole Garavetti per ripetergli che, quando si conoscerà il fabbisogno per pagare le maggiori spese occorse nel porto di Torres, al tempo stesso si dovranno domandare al Parlamento i fondi necessari per il compimento dei lavori decretati prima della legge del 1889. Questo si deve fare; ma siccome, presentemente, non sappiamo quello che si debba spendere; e siccome i fondi del

bilancio sono esauriti (parlo dei bilanci precedenti), così io non potrei per il momento far nulla.

Dico però all'onorevole Garavetti, quello che dissi all'onorevole Pais, cioè: che la questione è da poco allo studio e che io spero in un termine molto breve di poter dire come stanno le cose, e ciò che è meglio, di poter provvedere.

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

**Garavetti.** Prendo atto di quest'ultime dichiarazioni dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, si procederà oltre nella discussione dei capitoli del bilancio.

**Giusso.** Domando di parlare.

**Presidente.** A proposito di che?

**Giusso.** Del capitolo dei porti.

**Presidente.** Ma, onorevole Giusso, non uscirò mai da questa discussione!

**Giusso.** Sarò brevissimo!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Giusso.** Due parole soltanto sul capitolo dei porti e seguirò anche questa volta le orme della Commissione dei bilanci, la quale in due punti della relazione, parlando dei porti, mostra chiaramente al Governo il suo desiderio, che, sulla questione dei porti, molte cose si possono dire ed altre si potrebbero fare.

Tra quelle che si potrebbero fare la Commissione accenna che bisognerebbe un po' rivedere le nostre leggi in materia di porti.

E citerò solamente due tratti della relazione della Giunta del bilancio per mostrare alla Camera quale ne è l'intimo desiderio.

In un punto la Commissione del bilancio dice: « La legge sui porti risente forse alquanto dei tempi in cui fu promulgata; tempi di rosee speranze e di fasto, pur troppo passati. »

In un'altra parte dice: « Non possiamo però a meno anzitutto di notare che anche per ciò che riguarda i porti ed opere affini l'amministrazione dimostra, col succedersi e sovrapporsi di note di variazioni spesso contraddittorie, di non avere quel sicuro concetto dei bisogni reali ed urgenti, necessario, sopra ogni altro, in questi tempi, nei quali la legge del minimo mezzo deve essere per gli Stati, com'è per la natura, la regola universale della vita. »

Ora, io sono precisamente nell'ordine di

idee della Commissione del bilancio. Ma, per verità, sento il dovere, e, forse, la Camera se ne meraviglierà, di ringraziare, per la prima volta in questa discussione, l'onorevole Saracco, il quale ha saputo togliere dal capitolo dei porti, che ammonta a circa 7 milioni e dispari, la somma di un milione e 400 mila lire, che egli non ha reputato opportuno di spendere quest'anno pel porto di Genova.

Ora, dopo questa lode, rivolgo una preghiera all'onorevole ministro perchè voglia continuare in questa via, presentando qualche altra nota di variazione sullo stesso bilancio, tanto più che non potremo in questi giorni venire alla votazione, perchè parecchie, anzi molte parti di esso sono state sospese.

E del pari nutro fiducia che, se il ministro ci metterà un poco di buona volontà, potrà forse trovare quasi altrettanta diminuzione di spesa in tutti questi capitoli.

Se alcuno dubitasse di questa mia affermazione, lo pregherei di leggere una nota intorno al primo porto di cui dobbiamo occuparci, cioè a quello di Ancona, e che mi capita a caso sott'occhio (perchè io non desidero davvero far cosa dispiacevole ai rappresentanti di Ancona o a questa città); tendo solo a dimostrare come in questa materia delle economie, se si vuole, si possono fare e con qualche larghezza.

Infatti, la Camera forse ne sarà meravigliata, ma ascolti di che cosa si tratta. Pel porto di Ancona vengono iscritte lire 147,000 con questa semplice dicitura « Porto di Ancona, lavori straordinari per la sistemazione del porto. »

Ora parrebbe che nulla vi fosse da osservare; e pure non è così: c'è una nota, lettera *a* piccola, che dice precisamente questo: « Le 47,000 lire saranno impiegate in un ulteriore prolungamento della scogliera all'estremità del molo sud nel porto di Ancona o in quell'altra opera che a giudizio dei tecnici fosse riconosciuta di maggiore utilità. » Dunque, onorevole ministro, il Governo non sa, nè noi oggi, chiamati a deliberare, sappiamo quale opera deliberiamo, quale opera votiamo, perchè si farà il prolungamento della scogliera, o si farà un'altra opera.

Ma allora, domando io, è necessaria la scogliera? e se non è necessaria, sarà necessaria un'altra opera? Ma il Parlamento è dunque chiamato a giuocare a pari o caffè? Io francamente non so comprendere più nulla.

E meno male se dovesse giuocare il Parlamento; ma noi invece giuochiamo per procura, e la procura la diamo ai tecnici, i quali giudicheranno, alla loro volta, e come Governo e come Parlamento, se convenga che Ancona abbia il prolungamento della scogliera o qualsivoglia altra opera.

Questa nota dimostra chiaramente che l'opera è inutile e che il Governo non ha nessuna coscienza di proporla giustamente, e quindi la Camera non la potrebbe nè la dovrebbe votare. Io non so che cosa il ministro potrà rispondere. Ordinariamente mi ha risposto tre cose: o che i fondi erano impegnati, o che l'opera era necessaria, o che una legge la prescriveva. Ora è chiaro che i fondi non sono impegnati; perchè se noi dobbiamo deliberare una cosa, o l'altra, è segno che i fondi non sono impegnati e non vi è poi un contratto. L'opera poi non è necessaria perchè ne possiamo fare un'altra a piacere dei tecnici.

Quindi non potrebbe in ultimo il ministro risponderci se non che vi è una legge la quale stabilisce che al porto di Ancona bisogna spendere questa somma, impiegandola in un'opera qualsiasi, o utile o inutile, ovvero anche dannosa pel porto stesso.

Onorevole ministro, aspetto da Lei una risposta che rassicuri me e la Camera sulle spese che siamo chiamati a deliberare.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Se una prima ed unica volta, io aveva riscossa l'approvazione dell'onorevole Giusso, pur troppo non mi avverrà di sentirmi, un'altra volta, ringraziare delle mie risposte.

Egli ha detto che nelle sue proposte si è trovato felicemente in comunione d'idee colla Giunta del bilancio; ma io gli rispondo, che non basta dire, ma che bisogna fare. Io sto aspettando che la Giunta del bilancio mi venga a dire quali sono i porti inutili nei quali non occorrono stanziamenti. Ma questo non basterà ancora ed aspetterò di conoscere le ragioni per le quali si deve diminuire la spesa o per l'uno o per l'altro dei molti porti che sono compresi in questa categoria. L'onorevole Giusso ha supplito, od almeno ha inteso supplire a questa lacuna che si trova nella relazione della Giunta generale del bilancio (perchè tra il dire e il fare ho sempre sentito dire che sta di mezzo il mare), ed ha pigliato proprio il primo porto che è quello di Ancona, il quale gli ha

offerto un largo campo sul quale ha potuto ricamare, per concludere, che la spesa destinata a questo porto si dovrebbe intralasciare.

Comincio per dichiarare all'onorevole preopinante, che ho esaminato, filo per filo, punto per punto, tutti gli stanziamenti che sono compresi nella categoria dei porti. Dove ho trovato che non c'era impegno, e che si trattava di opere le quali si potevano rimandare a tutt'altro tempo, ho presentato le note di variazione, delle quali ha parlato l'onorevole preopinante; ma si badi bene che (come ho detto altra volta, lo dico anche oggi) non mi faccio bello del sol di luglio, perchè se è vero che ho potuto rimandare ad altro tempo parte della spesa che occorre pel porto di Genova, ho anche dovuto dichiarare che questa spesa, così rinviata ad altro tempo, dovrà pure trovar posto nei primi bilanci successivi. E, poichè questa maniera di fare economie a me piace poco; poichè questi rinvii non hanno, per me, una grande importanza, o l'hanno talvolta in senso contrario (perchè non istà bene caricar troppo l'avvenire, onde sgravare il presente), così dico la verità, di questa lode dell'onorevole Giusso non so io stesso rendermene ragione, e credo in certo modo di non averla meritata.

Ho detto dianzi che ho preso ad esaminare tutti gli stanziamenti per i porti, e che non ho creduto di proporre nè rinvii, nè economie, perchè non ho creduto che questo si potesse fare.

Ed infatti, io vorrei che l'onorevole Giusso avesse pigliato a rassegna gli stanziamenti relativi a questi porti, come ho fatto io, ed avrebbe trovato che se per Ancona (di cui parlerò di qui a poco) egli ha pescato qualche ragione che milita a favore della sua tesi, questa ragione non la troverebbe per gli altri porti. Generalmente, per tutti i porti, troverebbe che si tratta di opere, le quali sono in corso di esecuzione, e che ho procurato, come era del dover mio, di rimanere in quel limite di lire 4,300,000, che è stabilito dalla legge-decreto del novembre 1892.

A qual pro adunque affaticarsi a domandare che si facciano economie, quando si sa che queste economie non si possono fare?

Io comprendo che ciò possa tornare ad onore e gloria dell'onorevole Giusso, ed io amerei di gran cuore di poter secondare le sue idee; ma quando ci troviamo in presenza di leggi speciali, e di opere che sono in costruzione quasi tutte, io domando a qual pro

fare tanto sfoggio di eloquenza, come ha fatto l'onorevole Giusso, per ottenere, se pur si potesse, qualche miserabile economia, che tutto al più si dovrebbe risolvere in semplice rinvio di spesa?

L'onorevole Giusso ha parlato lungamente del porto di Ancona, e si è fermato lì, non senza una buona ragione, perchè, se avesse voluto parlare del porto di Napoli, di Palermo, di Catania, e di tanti altri porti, non avrebbe trovato assolutamente nulla a ridire. Egli ha parlato del porto di Ancona perchè ha trovato una piccola nota appiedi del bilancio, la quale gli ha dato pretesto a spiegar meglio il suo concetto delle economie.

Ora, senta, onorevole Giusso, anche oggi, perchè io potevo supporre che sarebbe venuto a domandarmi questa economia, ho voluto informarmi del porto d'Ancona, ed ho rilevato che i tecnici ritengono assolutamente necessario che si proceda ad un altro prolungamento della scogliera del molo Sud del porto di Ancona; ed a ciò mirano i progetti che vennero presentati.

Cosicchè, per necessità delle cose, e non per fare opere di lusso, o punto necessarie, si rende indispensabile la spesa stanziata in bilancio.

L'onorevole Giusso ha fatto una strana osservazione, quando ha detto: O che la Camera deve dipendere dal giudizio dei tecnici?

Si, onorevole Giusso, spetta precisamente ai tecnici decidere autorevolmente se invece di un'opera convenga piuttosto farne un'altra. Il fine è sempre quello di difendere il porto di Ancona dagli insulti del mare, e l'amministrazione ha creduto bene di dire che se il concetto del prolungamento del molo non sarà considerato come il migliore dei progetti per difendere il porto di Ancona, si sentirà il parere dei tecnici, e si prenderà l'altro partito che si crederà più conveniente.

O che forse, dicendo ciò, l'amministrazione, giuoca, come mi pare accennasse l'onorevole Giusso, a gatta-cieca? L'amministrazione sentirà il parere dei tecnici, i quali le diranno quale sia il partito migliore da scegliere e mi pare che per ciò non debba meritare alcun biasimo. Come può affermare l'onorevole Giusso che l'amministrazione non ha proceduto a dovere? Io credo invece che abbia agito saviamente.

Concludo pertanto che, riguardo al porto di Ancona, non vi è ragione perchè non si debba

accettare lo stanziamento che ho trovato nel bilancio del mio predecessore, e che io ho creduto bene di conservare. Quanto agli altri porti, se l'onorevole Giusso vorrà prenderne conto, troverà che forse qualche diecina di migliaia di lire si potrebbe economizzare, salvo poi a rimetterle nei bilanci successivi. Intanto, devo notare che la spesa totale ascende a 4,300,000 lire che corrisponde a quella fissata per legge in confronto ai 6 milioni stabiliti dalla legge del 1889. In questa condizione di cose, mi duole, e mi duole assai, perchè l'onorevole Giusso sa quanta stima nutra per lui, di non poter dividere le sue idee; ma deve anch'egli convenire che io desidero quanto lui, e mi consenta di dirgli, perchè questo è il mio dovere, più di lui, di fare serie economie, cosicchè dove le ho potute fare, le ho fatte, e come nel bilancio che si discute mi sono preso la licenza di cancellare una spesa di 746,000 lire per opere stradali, e dove ho potuto fare rinvii senza danno della pubblica cosa li ho proposti, mi duole, dico, di non poter accondiscendere oggi alla sua domanda. Quindi a rischio, anzi con la certezza di non avere un'altra volta quell'approvazione di cui mi aveva onorata il conte Giusso, non posso fare a meno di pregare la Camera di approvare lo stanziamento così come è proposto.

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

**Giusso.** Risponderò brevemente all'onorevole ministro.

Egli in fondo ha riconosciute giuste le osservazioni; tanto è vero che ha creduto di dover fare un lungo discorso per giustificare il suo operato.

In ultimo, soltanto, si è compiaciuto di dire che il parere dei tecnici è venuto e che, finalmente, i tecnici si sono persuasi che l'opera veramente indispensabile e necessaria è il prolungamento della scogliera.

Se così è tranquilla la coscienza del ministro, non so se può essere tranquilla la coscienza della Camera; ma certo non resta, lo confesso, tranquilla la mia.

Quando si presenta un bilancio e si mostra, chiaramente, che è lo stesso per il Governo fare il prolungamento del molo o un'altra opera, non si può supporre che vi possa essere un'opera così necessaria come ora il ministro ci è venuto a dire: Il porto di Ancona è oggi quello che era ieri, e se oggi i

tecnici dicono che se non si prolunga il molo può avvenire un vero disastro, perchè questa convinzione non l'hanno avuta ieri. Ora quindi io conchiudo che non posso avere alcuna fiducia in questi tecnici che sono stati o ieri o oggi leggieri nel loro parere.

Ad ogni modo il ministro dice che forse qualche altra economia si potrà fare.

Ma, onorevole ministro, non è questo che io sono venuto a domandarle?

Ella dice: perchè l'onorevole Giusso non viene a fare porto per porto quello che ha incominciato a fare per il porto di Ancona?

Onorevole ministro, io non sono un uomo astuto, ma di tale semplicità, come Ella vuole, no davvero. Crede Ella proprio che io non capisca perchè mentre parlo di una cosa, dalla quale a ragione si vuol deviare l'attenzione della Camera mi si venga a dire: ma perchè non ci viene a parlare anche delle altre che vengono dopo?

E crede, onorevole ministro, che io mi presti al suo giuoco e voglia andare stuzzicando, ora questo ora quel deputato per vedermi tutta la Camera contro? (*Si ride*).

Onorevole ministro, di tanta semplicità io non credo di poter essere tacciato.

Insomma oramai Ella sa quale è il mio concetto, ma per meglio chiarirlo io soggiungo: Io desidero che in tutte queste spese, si proceda con i calzari di piombo. Ho qui sott'occhio un brano della relazione della Commissione dei 15 che voglio leggere alla Camera:

« La Commissione è venuta nella risoluzione di accettare, come criterio nello stabilire i provvedimenti finanziari, che il bilancio debba normalmente essere migliorato, nella categoria delle entrate e spese effettive, per la somma dal ministro indicata di 98 milioni, calcolati in relazione agli stanziamenti già prestabiliti, qualora non si modificassero le leggi che regolano le opere straordinarie. »

Ora, onorevole signor ministro, è questo che io ho domandato ripetutamente e domando anche ora.

Se non modifichiamo tutte le leggi, le quali riguardano opere straordinarie, non si potrà ottenere il pareggio del bilancio, nemmeno con tutte le imposte e con tutti i sacrifici che l'onorevole Sonnino ci vuole obbligare a sopportare, e che noi non vogliamo sopportare e non voteremo.

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

**Conti.** L'onorevole Giusso ha concluso il suo discorso precisamente con quello che volevo dire io, ma mi sia lecito di aggiungere qualche altra osservazione.

Il ministro ha perfettamente ragione di rispondere all'onorevole Giusso quello che ha risposto, cioè: Io sono obbligato ad eseguire queste opere che discendono da impegni contratti con le leggi delle quali sono esecutore.

Ora, l'onorevole Giusso ha fatto bene ad indicare tutte le economie che ha proposte, ma doveva concretarle con queste parole: Visto che il *fa-bisogno* dell'onorevole Sonnino di 155 milioni non basta, se si vogliono mantenere gli impegni presi, conviene che la Camera deliberi di sospendere da parte dello Stato ogni appalto di nuove opere pubbliche, altrimenti i 155 milioni diventeranno 225 e forse 250.

L'onorevole Sonnino si è messo a posto per un paio d'anni e questo sta bene per lui, ma non per il paese; ora io mi rivolgo alla sua lealtà perchè voglia dirmi se i miei calcoli sono sbagliati e se non sia vero quanto ho asserito.

Onorevoli colleghi permettetemi di ripeterlo: se noi vogliamo mantenere gli impegni presi il bilancio dello Stato ha bisogno di altri 100 milioni altrimenti fra tre o quattro anni ci troveremo al punto in cui siamo oggi, e cioè: colla sorpresa di 80 o 90 milioni di opere pubbliche già eseguite da saldare.

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

**Carmine, della Commissione del bilancio.** Le ultime osservazioni testè fatte hanno quasi invaso il campo di una discussione che la Camera aspetta certo ansiosamente, la discussione sulla situazione finanziaria e sui provvedimenti finanziari che furono presentati dal Governo. Parlando a nome della Giunta generale del bilancio, non posso toccare questo argomento, perchè la Giunta stessa non è investita della trattazione di esso; ma poichè l'onorevole Giusso prima e l'onorevole ministro dei lavori pubblici poi hanno rivolto censura all'opera della Giunta generale del bilancio, rappresentando io qui oggi il relatore che ha dovuto assentarsi per impegni parti-

colari, non posso dispensarmi dal pronunciare poche parole in difesa di essa.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rilevando alcune parole dell'onorevole Giusso, disse: se la Giunta generale del bilancio credeva possibili alcune economie, avrebbe dovuto indicarle. Ora io non ho che a fargli osservare che la Giunta generale del bilancio, nella sua relazione, si è limitata ad osservare che la legge organica che regola la materia dei porti data da un tempo di vera o supposta maggior prosperità finanziaria che non sia il presente, che quindi essa risente dei tempi in cui fu promulgata e che perciò può esser opportuno di modificarla.

Nulla più di questo è detto nella relazione; quindi la Giunta, in conseguenza di ciò che ha scritto, non aveva da fare altra proposta concreta.

Più grave è la censura che, se non esplicitamente, fece, implicitamente, l'onorevole Giusso alla Giunta generale del bilancio.

L'onorevole Giusso, a proposito di questo capitolo 316, citò una nota al disegno di legge del bilancio, nella quale è detto che 150,000 lire iscritte per questo capitolo del porto di Ancona, saranno impiegate nel prolungamento della scogliera alla estremità del molo sud nel porto ed in quell'altra opera, che, a giudizio dei tecnici, fosse riconosciuta di maggiore utilità.

L'onorevole Giusso aggiungeva: voi, dunque, proponete uno stanziamento, che non sapete neppur voi, a che cosa deve essere destinato. Certo, se le cose fossero così, sarebbe giustificata una censura alla Giunta generale del bilancio per avere accolto uno stanziamento in queste condizioni; ma io debbo osservare all'onorevole Giusso che oggi la Camera non è chiamata a deliberare un determinato lavoro, una determinata spesa; questo lavoro, questa spesa fu già deliberata, fu già sanzionata da una legge, alla quale si tratta oggi di dare esecuzione, perchè altrimenti, trattandosi di una spesa, che eccede le 30,000 lire, non sarebbe stato possibile introdurre la spesa stessa in sede di bilancio. Quindi lo stanziamento, che ora qui si propone per il porto di Ancona, non è che parte di una maggior somma, che fu deliberata con leggi precedenti.

In questa condizione di cose è naturale che la Giunta generale del bilancio non poteva fare osservazione se piuttosto all'una,



che all'altra parte dei lavori, già deliberati, doveva esser destinata la somma, che viene iscritta nel presente stato di previsione, dal momento che essa è compresa in quella maggior somma, che fu già deliberata con leggi precedenti, che ora si tratta di eseguire.

Ho voluto fare questa dichiarazione perchè, altrimenti, la Camera avrebbe potuto restare impressionata dalle parole dell'onorevole Giusso, che la Giunta generale del bilancio abbia, cioè, potuto ammettere la iscrizione di una somma, senza che fosse a lei noto lo scopo a cui questa somma deve essere destinata.

**Saracco**, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

**Presidente**. Parli pure.

**Saracco**, ministro dei lavori pubblici. Mi preme dichiarare all'onorevole Carmine, e per esso alla Giunta generale del bilancio, che le mie parole non potevano suonare censura al di lui indirizzo. Volli solo notare che la Giunta erasi tenuta contenta di far proposte vaghe senza entrare nell'esame dei singoli capitoli. Ciò vuol dire che se la Giunta del bilancio avesse riconosciuto che sopra alcuni capitoli del bilancio si poteva portare una diminuzione, la Giunta l'avrebbe fatto, e poichè non l'ha fatto, ciò vuol dire che essa ha trovato doversi arrestare davanti alle prescrizioni di leggi speciali che vogliono essere rispettate.

Ripeto dunque che censure non intesi mai di farne: la cosa non era nei miei intendimenti, e neppure nelle mie parole. Ma poichè gli onorevoli Giusso, Conti e Carmine hanno parlato della convenienza di rivedere alcune delle leggi che regolano la materia dei porti, io debbo avvertire che non è solo la legge del 1889 che dovrà essere riveduta e ritoccata, ma è specialmente la legge organica sulla classificazione dei porti, votata molti anni addietro dal Parlamento, che dovrà essere riveduta. Come era uscita dalle prime deliberazioni della Camera, conteneva disposizioni ancora più larghe. Fu il Senato che la modificò, a mia relazione. Ma quella legge deve ancora subire profonde modificazioni.

A malgrado le presenti strettezze, l'Italia non può dire che quindi innanzi non si occuperà dei suoi porti.

Guai a noi se l'Italia si condannasse a morire d'inedia! Ma deve pure concentrare tutti

i suoi sforzi a migliorare i grandi porti del Regno.

Una Commissione fu nominata dal mio predecessore, con incarico di studiare i bisogni del porto di Genova. Questa Commissione fu da me convocata, ed attende con grande amore e pari sollecitudine al compito suo. Per verità ho trovato che la Commissione aveva ricevuto comunicazione di un progetto che dovrebbe costare la bagattella di 128 milioni, e queste io le ho chiamate e le chiamo pericolose chimere. Ma è altrettanto vero che se si vuole, come dobbiamo volere, che il porto di Genova possa sostenere la concorrenza con Marsiglia e lottare con quella poderosa rivale nel vero e grande interesse d'Italia, dobbiamo star preparati a fare i maggiori sforzi per migliorare le condizioni di quel porto.

Terminando, mi permetto di dire, che parmi aver cominciato a dare qualche piccolo esempio di vera economia quando ho presentato alla Camera un disegno di legge sulle strade ferrate comunali obbligatorie. Che volete! Non è di lieto animo che ho presentato quella proposta, ma l'ho fatto appunto perchè era ed è mio convincimento che bisogna fermarsi a tempo, e non dare ai Comuni promesse che poi non si possono mantenere.

Altre simili leggi vorranno esser rivedute. Si è parlato della legge del 1881, che contempla le opere provinciali di serie. Ebbene, io ho presentato una proposta che tende a diminuire di circa tre milioni di lire la spesa.

Io non so che cosa si possa fare di più. E se la Giunta si è mostrata del parere che le costruzioni debbano essere ritardate, credo aver fatto anche meglio quando ho presentato il disegno di legge che riduce la spesa dell'esercizio prossimo di circa 3 milioni di lire.

Se dunque mi si dice che bisogna rivedere queste e molte altre leggi compresa quella dei porti, per mettere in assetto la finanza italiana, convengo perfettamente con l'onorevole Giusso e con gli altri onorevoli preopinanti. Ma mi consenta l'onorevole Giusso di dirgli che non è in occasione di bilancio, allorchè non si può far altro che applicare le leggi esistenti e provvedere ad impegni conosciuti che la discussione si possa fare utilmente.

Solleviamoci più in alto, vediamo le questioni sotto un punto di vista più elevato, e

se il Parlamento è disposto, come credo, a seguirci sopra la via delle vere e sode economie, oso affermare, a nome mio e dei miei colleghi, che questa via siamo disposti a batterla quanto almeno l'onorevole Giusso desidera.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 316 in lire 147,000.

Onorevole ministro, propone Ella che si sospenda il capitolo 317?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Per forza, perchè forma oggetto di un disegno di legge speciale su cui si aspetta la relazione.

**Presidente.** Il capitolo 317 rimane dunque sospeso.

Capitolo 318. Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido, lire 630,000.

*Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate con la legge 14 luglio 1889, n. 6280, (serie 3<sup>a</sup>). (Spese ripartite con la legge 30 dicembre 1892 n. 734). — Porti di 1<sup>a</sup> categoria. —* Capitolo 319. Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo, lire 600,000.

Capitolo 320. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 26,000.

Capitolo 321. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, lire 100,000.

Capitolo 322. Porto di Reggio Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 95,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 1<sup>a</sup> classe. —* Capitolo 323. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 100,000.

Capitolo 324. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 145,000.

Capitolo 325. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 900,000.

Capitolo 326. Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 100,000.

Capitolo 327. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 300,000.

Capitolo 327 bis. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 117,000.

Capitolo 328. Porto di Palermo - Sistemazione generale del porto, lire 750,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo sul capitolo 328.

**Palizzolo.** Da una nota del bilancio l'ono-

revole mio amico Giusso ha tratto argomento per fare delle osservazioni, anzi per muovere delle aspre censure al ministro Saracco.

Da una nota, annessa a questo capitolo, dalla quale rilevo che già si comincia a mettere in esecuzione la Convenzione stipulata tra il municipio di Palermo e il Governo, per la sistemazione di quel porto, convenzione per la quale quel Municipio anticiperà più di tre milioni, io traggo argomento per ringraziare il ministro della sua sollecitudine con cui mantiene i suoi impegni, e adempie alle promesse.

Giorni or sono, svolgendo una interrogazione sulle opere portuali di Palermo rivolsi al ministro talune domande, e sebbene nella nota sua cortesia volle egli darmi le più benevole risposte, è su di una di quelle che ora sono costretto per un momento a fermarmi, su quella cioè che riflette la costruzione del bacino di carenaggio che, nei tempi che corrono, forma la principale preoccupazione dei miei concittadini.

E con ragione, mentre non vi ha alcuno il quale oggi spinga le sue illusioni a punto da poter ritenere che un porto di prima classe, di armamento e testa di linea possa esistere senza l'ausilio d'un bacino e delle officine che sempre ad esso vanno congiunte. E giacchè a spese del municipio di Palermo è stato redatto un progetto per la costruzione d'un bacino di carenaggio in quel porto, dagli egregi ingegneri dello Stato Luiggi e Cardì, progetto che restituito dal sindaco di Palermo, so che attualmente trovasi in mano del ministro dei lavori pubblici, io lo prego vivamente, perchè voglia degnarsi di scegliere persone autorevoli e competenti come l'egregio cav. Cimino direttore dell'ufficio di Porti e Fari in Sicilia, o l'onorevole Zainy, o nominare una Commissione nel seno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè venga immediatamente in Parlamento ed una buona volta si definisca per sempre il luogo, in cui dovrà sorgere il nuovo bacino di carenaggio, senza di che non potremo dare inizio alle opere portuali.

È strano che coloro i quali sin oggi si sono occupati d'una tale quistione abbiano avute delle opinioni contrarie. Il Brin, difatti, ed il Finali nel 1890, designavano l'area del forte di Castellammare, il Luiggi ed il Cardì vorrebbero costruirlo nella parte settentrionale del porto, cioè tra lo scalo di alaggio ed i

magazzini della Florio-Rubattino, nè manca altra persona autorevolissima che vorrebbe relegarlo in un angolo della parte settentrionale del porto medesimo.

Ora io gradirei anzitutto, che, Ella, onorevole ministro, a secondare le nostre vive preghiere, volesse delegare persone autorevoli e competenti a portarsi in Palermo per quegli studii, e lo facesse ora, perchè in Palermo si trova la nostra squadra e lo state maggiore d'essa con molto zelo e con intelletto di amore si è occupato di studiare non solamente le condizioni del nostro porto sotto l'aspetto commerciale, ma anche sotto l'altro aspetto, non meno importante, della difesa costiera, ed io son certo che qualunque Commissione per quanto autorevole non disdegnerà di far tesoro dei lumi e consigli che potrà darle lo stato maggiore della nostra flotta da guerra. Siamo in tempi in cui i rapidi progressi della meccanica e delle scienze sperimentali ci procurano tutto di le maggiori sorprese. Quando si redasse il progetto per le opere portuali di Palermo gli autori di esso certo compresero che il vapore avrebbe ben presto vinta e debellata la vela, ma non uno di essi divinò che la sostituzione dell'acciaio e del ferro al legno nelle costruzioni navali avrebbe prodotto quei colossi, veri prodigi di architettura navale di 8000 o 10,000 tonnellate di stazza, con una lunghezza di 140 o 150 metri, che da soli ora ingombrano e rendono angusti i più grandi porti dell'universo.

E mentre col prolungamento dell'antica scogliera e con la costruzione dell'antemurale credevasi di aver dotata Palermo d'uno spazioso e splendido porto, esso comincia a sollevare dei lamenti, non rispondendo pienamente ai bisogni sempre crescenti del nostro commercio marittimo. E giacchè una Commissione di persone tecniche dovrà portarsi a Palermo, io la esorto, onorevole ministro, a volere fare esaminare dalla stessa che cosa sia di vero in qualche timore, che ha trovato eco nell'animo di qualche persona competente, e di cui so essersi occupato il Consiglio superiore dei LL. PP. cioè che la costruzione delle banchine e dei ponti sporgenti, nei temporali possa dar luogo a tale una risacca, da rendere non solamente insicuro, ma forse pericoloso l'ancoraggio alle navi. Da ciò la necessità di dovere proporzionare l'ampiezza della bocca del porto all'espansione del bacino; da ciò la necessità di dover fra non molto restringere a soli metri-300 la

bocca del nostro porto che ora ne conta non meno di 420!

Un'altra raccomandazione.

Due milioni e più dei sei milioni destinati alle opere portuali di Palermo, sono stati in gran parte impiegati, o lo saranno ben presto per l'estirpazione della roccia subacquea, estirpazione che si fa ad una quota — 7 sotto il comune marino.

Ora, io ho inteso da taluni annunziare, sulla esperienza di quello che è accaduto in altro porto, che, estratta la roccia subacquea, l'ancora possa non aver facilmente presa sul levigato fondo del mare e che i bastimenti, i quali si trovano a fare delle evoluzioni alla bocca del porto per avvicinarsi di bordo ai ponti sporgenti, non siano costretti ad *arare* e quindi a dar di cozzo nelle adiacenti banchine. Siccome siamo in corso di lavori, o lo saremo ben presto, nulla è più facile, nulla è più economico di ben ponderare se non sia il caso di collocare nelle *andane* o in altri siti più opportuni, delle boe affidate a forti catene, sostenute da potenti viti incastrate solidamente nella roccia.

Ma io non voglio ancora di più infastidire lei e la Camera discutendo un argomento sul quale da nove anni ho posto a dura prova la vostra pazienza.

Figli del mare, circondati dal mare, è col potente ausilio di esso che noi contiamo di liberarci dalle odierne misere condizioni in cui ci troviamo, per avviarci ad un migliore e più lieto avvenire. Ma tenga per fermo, onorevole signor ministro, che mai non ci daremo pace, fino a quando non vedremo posto il nostro porto in condizioni da poter reggere a tanta e così spietata lotta di concorrenza che ci viene fatta, non solamente dai porti stranieri, ma, quel che ci riesce più doloroso, anche dai porti d'Italia. Mi auguro che l'onorevole ministro nella sua equanimità, trattandosi di vera giustizia distributiva, vorrà dare una risposta, la quale assicuri me ed i miei colleghi e soddisfi pienamente tutta la generosa cittadinanza di Palermo. (*Bene!*)

**Di Trabia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Di Trabia.** Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Palizzolo, riguardo al porto di Palermo, soprattutto insisto presso l'onorevole ministro perchè mandi a Palermo una Commissione o persona autorevole, la quale de-

termini anzitutto il posto nel quale dovrà sorgere il bacino di carenaggio.

Se prima si cominciano gli altri lavori, probabilmente il bacino di carenaggio non si potrà più ottenere. E quindi rinnovo l'istanza all'onorevole ministro perchè prima che si comincino gli altri lavori delle banchine, ecc., si stabilisca la ubicazione del bacino di carenaggio.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ringrazio l'onorevole Palizzolo delle buone parole che ha voluto rivolgere al mio indirizzo; e veramente in punto di intenzioni io sento di averle meritate, imperocchè so di aver fatto del mio meglio perchè questa quistione del porto di Palermo possa essere una buona volta risolta; e credo che siccome le opere in corso riceveranno felicemente il loro compimento, così per quelle da cominciare non si perderà tempo ad iniziarle. Ma l'onorevole Palizzolo e l'onorevole Di Trabia hanno chiesto qualche altra cosa. Essi hanno osservato essere assolutamente necessario che la ubicazione del bacino di carenaggio, che il comune di Palermo intende costruire a sue spese, sia bene scelta e determinata in modo definitivo in maniera che i lavori del porto non abbiano a soffrirne detrimento, chè anzi le due opere si possano dare scambievolmente giovamento.

Intorno a ciò ho ricevuto dal comune di Palermo una istanza particolare perchè il Ministero voglia inviare sopra luogo una Commissione di uomini competenti per risolvere il punto controverso, ed io ho già fatti uffici presso le persone più competenti che si conoscano per formare una Commissione veramente autorevole che dovrà esprimere il proprio parere. In questo però ho trovato qualche difficoltà. Alcuni fra i nostri principali Ispettori del Genio civile hanno già dato avviso sulla materia e la direzione locale ha dato già anch'essa il suo avviso intorno alla località dove meglio convenga costruire il bacino di carenaggio. Gli uni e gli altri però non sono interamente d'accordo. Così un primo parere chiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici lascia dubitare quale sia il partito che gli sia parso migliore. Io, d'altra parte, volendo rivolgermi a persone veramente competenti che appartengano od abbiano appartenuto all'Amministrazione dei lavori pubblici, ho desiderato conoscere se alcuno

fosse pronto a tenere l'invito, ma uno di essi mi ha risposto che con suo dispiacere non poteva accettare la mia preghiera di far parte della Commissione. Per la qual cosa pochi giorni addietro ho fatto interrogare altra persona molto esperta, alla quale si dovranno aggiungere le altre due che ho già fissate nella mente che potranno, io spero, fornire le istruzioni e le indicazioni che il comune di Palermo desidera.

Con queste dichiarazioni spero di aver soddisfatta la richiesta degli onorevoli Palizzolo e Di Trabia.

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

**Palizzolo.** Dopo le dichiarazioni leali e cortesi dell'onorevole ministro a noi pel momento non resta che prenderne atto, e dichiararci sodisfatti, salvo più tardi e quando i voti della cittadinanza di Palermo saranno completamente esauditi ad esternargli la nostra più viva riconoscenza.

**Di Trabia.** Mi associo alle parole dell'onorevole Palizzolo e mi dichiaro sodisfatto.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 328 in lire 750,000.

Capitolo 329. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 5,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 2<sup>a</sup> classe - 1<sup>a</sup> serie.* —  
Capitolo 330. Porto Empedocle - Consolidamento delle nuove gettate, lire 18,000.

Capitolo 331. Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale, lire 9,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 2<sup>a</sup> classe - 2<sup>a</sup> serie.* —  
Capitolo 332. Porto di Desenzano - Sistemazione del porto, lire 1,000.

Capitolo 333. Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale, lire 35,000.

Capitolo 334. Porto di Rimini - Prolungamento dei moli, lire 14,500.

Capitolo 335. Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante, lire 80,000.

Capitolo 336. Porto di Senigaglia - Prolungamento dei moli, lire 3,500.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 3<sup>a</sup> classe.* — Capitolo 337. Porto di Cotrone - Maggiore spesa per l'esecuzione dei lavori approvati con legge del 23 luglio 1881, n. 333, per la costruzione di un porto nel seno della marina settentrionale di Cotrone, lire 410,000.

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

**Lucifero.** Rinunzio. (*Bravo!*)

**Fari.** — Capitolo 338. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 150,000.

Capitolo 339. Imprevisti per le suindicate opere e per quelle indicate dall'articolo 3 della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 200,000.

*Costruzione di nuove opere marittime e lacuali eseguite coi fondi anticipati dai Comuni interessati ai termini dell'articolo 8 della legge 14 luglio 1889, n. 6280.* — Capitolo 340. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 85,000.

Capitolo 340 bis. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 200,000.

*Spese inferiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Porto di 1ª categoria. — Capitolo 341. Laguna Veneta - Impianto di pali nel canale Poveglia, lire 23,500.

Porto di 2ª categoria - 1ª classe. — Capitolo 342. Porto di Brindisi - Sistemazione degli approdi, lire 29,000.

Porti di 2ª categoria - 2ª classe - 1ª serie. — Capitolo 343. Porto di Trapani - Sistemazione di un tratto del piazzale della marina, lire 19,500.

Porti di 2ª categoria - 2ª classe - 2ª serie. — Capitolo 344. Porto di Barletta - Rafforzamento delle scogliere dei moli e sistemazione delle calate, lire 29,000.

Capitolo 345. Porto di Gallipoli - Rafforzamento della scogliera del molo, lire 25,000.

Capitolo 346. Porto canale Corsini - Trasformazione in sponda murata di un tratto di logore palafitte, lire 29,000.

Capitolo 347. Porto di Torre Annunziata - Urgenti riparazioni straordinarie, lire 29,000.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Volevo avvertire che nella nota di variazioni è stato introdotto uno stanziamento di lire 117,000 pel porto di Livorno; nota di variazioni, che venne comunicata alla Commissione del bilancio, la quale credo che non abbia difficoltà d'approvarla, perchè venne ridotto di altrettanta somma un altro capitolo.

Questo stanziamento dovrebbe formare il capitolo 347 bis.

**Presidente.** Onorevole relatore...

**Carmine, della Commissione.** Nella tabella annessa alla relazione della Commissione del bilancio, c'è già il capitolo 347 bis - Porto di Livorno, lire 117,000.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Sta bene.

**Presidente.** Dunque, capitolo 347 bis. Porto di Livorno, lire 117,000.

Porti di seconda categoria, 3ª classe. Capitolo 348. Porto di Castellammare del Golfo - Sistemazione degli approdi, lire 29,000.

Capitolo 349. Assegni, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime, lire 216,000.

Onorevole ministro, i capitoli seguenti rimangono sospesi, o no?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** No.

**Presidente.** *Strade ferrate.* — Capitolo 350. Assegni al personale straordinario ed avventizio, presso l'amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo, lire 330,000.

Capitolo 351. Indennità di trasferte al personale dell'Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo, lire 32,000.

Capitolo 352. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato, lire 12,000.

Capitolo 353. Compensi e remunerazioni al personale dell'Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo, lire 65,000.

Capitolo 354. Spese generali di amministrazione relative alle strade ferrate, lire 2,000.

Capitolo 355. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 356. Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con legge 25 giugno 1882, n. 871 (serie 3ª) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 357. Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Beretti al Gravello presso Pavia

dipendenza della causa vertente fra essa e l'amministrazione dei lavori pubblici per la cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali (*Spesa obbligatoria per memoria*).

Gli altri capitoli rimangono sospesi, meno l'ultimo, il 388, che può venire discusso ed approvato.

**Carmine, della Commissione.** Sì, l'ultimo capitolo si può votare.

**Presidente.** Allora si passa al capitolo 388.

Categoria quarta. — *Partite di giro.* — Capitolo 388. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 407,727. 92.

In seguito alla deliberazione presa dalla Camera, rimangono sospesi i capitoli dal 111 al 260, poi dal 358 al 387, oltre ai capitoli 274 e 317, i quali verranno discussi dopo che la Camera avrà deliberato sui due disegni di legge, che modificano questi stanziamenti.

Dopo che la Camera avrà votato sui disegni di legge, che concernono le strade di serie, ed il nuovo riparto per stanziamenti di ferrovie, allora questi stanziamenti verranno inseriti nei vari capitoli sospesi.

### Discussione del bilancio della marina.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione dello stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1894-95.

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

**Corsi.** Onorevoli colleghi! Lo scorso anno, nella discussione del bilancio che ora ci occupa, dovetti sostenere e difendere il sistema delle economie inaugurato da precedenti amministrazioni.

Dissi che, date le condizioni finanziarie del paese, era stretto dovere di ogni amministratore, studiare tutti i mezzi che ad una severa economia potessero condurre, e che ciò si doveva ottenere mercè utili riforme, le quali per nulla avrebbero diminuita l'efficacia delle nostre forze navali. Ed accennai a due di queste riforme: a quella della contabilità generale ed a quella degli arsenali.

Oggi si discute nuovamente questo bilancio, ma lo si discute in un momento più grave, ed a me duole di non essere oratore per esprimervi con chiarezza tutto ciò che ho nel cuore e nella mente, a riguardo delle

sorti della marina, alla quale con passione ho consacrato quarant'anni di servizio effettivo.

In questo momento, che ho chiamato solenne, un grave turbamento agita il paese a proposito delle economie militari; due opinioni, egualmente pericolose, perchè egualmente estreme, stanno di fronte. Da un lato stanno coloro che, sotto la pressione dei contribuenti oberati dalle imposte, chieggono una riduzione delle spese militari comunque conseguita; dall'altro quelli che, giustamente preoccupati della situazione politica dell'Italia e della necessità della difesa, negano ad ogni costo qualunque economia.

In questo doloroso conflitto io, che feci parte della prima amministrazione, la quale ridusse in limiti tollerabili i bilanci militari, voglio portare una parola di pace.

Onorevoli colleghi, io non temo di affermare che il bilancio della marina offre ancora un terreno favorevole, ove, come dissi lo scorso anno, si può adoperare la falce senza toccare l'integrità della flotta.

Ora io spero che vorrete ascoltarmi con pazienza, se mi sforzo un'altra volta di dimostrarvelo.

Finora si è speso con grande larghezza, perchè si era al tempo dell'abbondanza, e ci credevamo ricchi, nè si prevedeva che sarebbe venuto il tempo della carestia, e che ci saremmo trovati in serio imbarazzo.

Tutto ciò, si spiega facilmente, e voi meglio di me lo sapete; dovevamo raggiungere la formazione della Patria, e di fronte a meta si alta non badammo nè a spese, nè a sacrifici.

Formata la patria avremmo dovuto aprire gli occhi, ed amministrare con parsimonia; invece si è seguitata la via di prima.

Da pochi anni, accortici del baratro che s'apriva innanzi a noi, il grido delle economie ha echeggiato fortissimo, economie si vogliono ad ogni modo, ma immediate, ma urgenti, e quindi un altro dannoso sistema si è adottato.

Si chiedono a periodi economie ai bilanci militari, stabilendo le somme, senza alcun criterio prestabilito. I ministri, parte per contentare affrettatamente le nostre esigenze, parte per convinzioni proprie, anzichè respingere le economie in tal modo chieste, o almeno farle mercè riforme, limano i diversi capitoli dei loro bilanci, concorrendo così a

maggiormente aumentare il caos dell'Amministrazione. Senza contare che con tale sistema spesso si raggiunge l'effetto opposto, perchè avviene che le economie malamente fatte oggi, domani possono essere cause di spese maggiori.

A maggiormente avvalorare la mia tesi anche io farò un confronto, tra quello che si spende, fra le marine principali, e il rendimento utile di queste spese; ritenendo come è giusto, per rendimento utile, la forza della flotta che si tiene armata.

Noi vediamo, che l'Inghilterra con 470 milioni di lire mantiene armata una flotta di 216 navi di cui 27 corazzate; la Francia con 285 milioni tiene armate 125 navi di cui 18 corazzate; la Germania con 118 milioni tiene 53 navi di cui 12 corazzate.

L'Italia quindi con 96 milioni dovrebbe avere 43 navi armate di cui 6 corazzate. Ne ha invece armate 11 di cui solo due corazzate, la *Lepanto* ed il *Dandolo*.

Su questo risultato sconcertante, non ho bisogno di far commenti. Le due riforme da me invocate sono dunque necessarie, urgenti, e sono quelle, che possono far sparire questo stato di cose.

Lo scorso anno vi dissi, che tutte le nazioni, seguono per la loro amministrazione un sistema tradizionale, composto di disposizioni date per circostanze speciali, e non per effetto di criteri generali, sicchè paragonai questo sistema ad un vecchio ed antico monumento sdrucito, ma ritoccato da artisti di tutti i tempi e di tutti i gusti.

In verità l'aver paragonato il sistema della nostra amministrazione a quello delle altre nazioni non fu esatto, perchè la nostra nacque in momenti eccezionali, e dovea necessariamente presentare gli inconvenienti inseparabili della fretta e del difetto di ponderazione.

Questi inconvenienti nei momenti attuali sono, a mio avviso, quasi una fortuna, poichè ci sospingono imperiosamente a riorganizzare il nostro sistema di contabilità su basi più logiche, e più conformi ai nostri bisogni.

La parte direttiva della marina è soverchiata, è affogata dalle complicazioni contabili. La contabilità nella marina quindi, anzichè servire da guida all'amministratore e spianargli la via per raggiungere la meta prefissa, è invece la sorgente più feconda di

ostacoli; sbarrando con le sue complicazioni ad ogni piè sospinto la via più semplice e diritta ad utili provvedimenti. E questo, onorevoli colleghi, stanca! disgusta! e permettetemi che vi dica lealmente il mio pensiero, rende assolutamente e per forza maggiore trascurato l'amministratore.

La riforma nella contabilità è la principale e la più salutare perchè rendendola più semplice, l'amministrazione migliorerà ed avrà con certezza una economia non disprezzabile.

Parlo ora della riforma degli arsenali.

Un secondo inconveniente ha concorso ad aumentare le spese di questo bilancio, lo ha bene accennato l'onorevole Bettolo, cioè, la protezione data alla industria nazionale. Noi abbiamo creata questa industria, e nello stesso tempo abbiamo accresciuto l'importanza ed il numero dei nostri arsenali.

Sicchè siamo stati nel tempo istesso, i protettori ed i rivali della detta industria.

Questo stato di cose non può durare, tanto più che alle marine moderne, secondo me, sono sufficienti i porti militari, i bacini di carenaggio e le poche officine annesse, allorquando esistono le industrie private, le quali debbono provvedere alle costruzioni ed alle grandi riparazioni.

L'arrivare a questo risultato utile senza dubbio alla finanza, a noi non è difficile, visto lo stato di alcuni nostri stabilimenti che poco funzionano, o che non funzionano ancora.

Queste due erano le grandi riforme, che il compianto ammiraglio Saint-Bon volea attuare, come ne avete la prova nelle risposte che egli dette alle interrogazioni, che in quest'Aula gli si rivolsero in proposito. Egli però avea studiato il modo come riuscire nel suo intento senza ledere i tanti interessi, che con troppa larghezza si erano creati.

Qualcuno potrà dire che sono provvedimenti a lunga scadenza, ma se non si semina non si raccoglierà mai.

Mettiamoci quindi all'opera, e per cominciare adottiamo nell'amministrazione di questo importantissimo ramo dell'azienda pubblica, lo stesso spirito di oculata parsimonia, di cui ognuno di noi darebbe prova, nella gestione della sua fortuna privata. Pensiamo che non siamo ricchi, e che il denaro costa sacrifici ai contribuenti, e troveremo il modo di fare economie stabili e durature, conten-

tando così, tanto coloro che vogliono le economie ad ogni costo, quanto quelli che giustamente si preoccupano della difesa nazionale.

Passo ora ad esaminare le economie proposte.

Come ho già detto, spaventati domandiamo economie urgenti senza un criterio prestabilito. All'onorevole ministro della marina è successo proprio così, ed egli, contrario alle economie, ha dovuto farne per 4 milioni, come le circostanze gli hanno imposto.

Molto egli ha dovuto lottare con sè stesso per ridurre ancora le spese, per lui, già l'anno scorso troppo ridotte. Questa lotta forse, le condizioni in cui ha trovato il bilancio, il breve tempo di cui ha potuto disporre, giacchè la nota di variazione, porta la data del 21 febbraio, gli hanno impedito di trovare la miglior via per giungere alle economie.

E mi perdoni l'onorevole Morin, ma le sue economie sono proprio limature su diversi capitoli, alcune delle quali sono di grande detrimento alle forze vive del paese; ed io fautore delle riduzioni di spese, non posso mio malgrado accettare alcune di quelle che ci propone, per quanto Egli le dica temporanee.

Non intendo oppormi alla somma di economie, stabilita a favore della finanza; io ho fiducia in lui, quindi ritengo che abbia fatto bene; ma mi permetto fargli osservare che poteva ottenere il suo scopo altrimenti.

I 4 milioni di riduzioni sono per circa 1 milione e mezzo sul capitolo riproduzione del naviglio, e per circa 2 milioni sui capitoli Corpo reali equipaggi, armamenti navali e viveri.

Sulla prima non voglio discutere, voi, onorevole ministro, avete rimandato di un anno le spese, già stabilite per la riproduzione, e se debolezza ne verrà alla marina, essa sarà momentanea.

E qui mi si permetta una parentesi. Ho udito affermare che l'economia sulla riproduzione del naviglio, si può impunemente fare; perchè il personale è deficiente in numero; ciò è vero oggi. Ma, onorevoli colleghi, ricorderete che alcuni anni addietro, per provvedere appunto a questa deficienza, si largheggiò nelle ammissioni all'Accademia navale; sicchè abbiamo 300 allievi che fra tre anni avranno, in gran parte, colmato i qua-

dri. Per quel tempo adunque, il problema sarà invertito, e potremo avere personale esuberante, e naviglio insufficiente, e così dovremo venire ad accentuare il processo di distruzione della forza navale, riducendo una volta il materiale, ed una volta il personale.

Ma se su questa economia io non discuto, non posso tacere che, per ottenere l'altra di circa due milioni, l'onorevole ministro ha dovuto diminuire il contingente sotto le armi, ridurre il numero delle navi armate, e richiamare tutte le navi che si trovavano all'estero, dove rappresentavano il paese, scuotendo così la vitalità della marina, la quale nel prossimo anno perderà quasi tutto lo scopo della sua esistenza.

Per questa ragione perciò io non posso accettare l'economia in parola; ma se anche per la grande deferenza che ho per l'onorevole Morin volessi annuire alla sua proposta, in coscienza non lo potrei, perchè mi pare la meno adatta a figurare seriamente in un bilancio di previsione.

Infatti alla prima leggerissima complicazione politica in una qualunque parte del mondo, andrà per aria non solo tutta la economia, ma occorreranno somme ben più importanti. E nessuno meglio di voi, onorevole ministro, conosce le conseguenze che porta un bilancio di previsione non ponderato.

Ciò premesso, non è mia intenzione di farvi la benchè minima opposizione circa questa cifra di due milioni, che voi vi siete impegnato di risparmiare; ma se, come spero, il ragionamento che ho fatto è da voi, onorevole ministro, trovato giusto, voi potrete ricavare questi milioni non limandoli dai capitoli ora citati, ma prendendoli da quei trenta milioni circa, che non costituiscono l'esercizio puramente detto della marina militare. Il campo essendo più vasto, le economie potranno avere un carattere più stabile; e se voi, onorevole ministro, vorrete in queste riduzioni tener presente le due riforme da me accennate, voi potrete, osservando la quantità di materiale esistente nei magazzini, le somme, per conseguenza, che annualmente vanno via per riforniture, ottenere l'economia da voi promessa, in modo sicuro, ed il vostro bilancio di previsione sarà serio e positivo, e vi darà tutto il tempo e la calma per studiare le riforme organiche, che tutti desideriamo. Quelle riforme che sole possono farci



ricavare il massimo rendimento utile dei 96 milioni, che si spendono.

Dopo aver così pensato stabilmente alla necessità urgente del bilancio in discussione, potrete, iniziando le riforme di cui ho parlato prima, ottenere gradatamente economie ben più importanti, parte delle quali certamente potrete utilizzare a beneficio della stessa marina, e parte, se sarà necessario, a vantaggio della pubblica finanza.

Grande e difficile è il compito che il Parlamento ed il Paese affidano al ministro; ma io sono lieto di vedere le sorti della marina nelle vostre mani, perchè vi conosco e vi ammiro da molto tempo, e non posso ricordare senza emozione che, nei lunghi anni passati insieme al servizio della nostra patria, io vidi per prova quale figlio amoroso ed intelligente avesse in voi la nostra comune e gloriosa madre, la marina militare. (*Approvazioni — Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Afan de Rivera.

**Afan de Rivera.** Dopo l'illuminata ed alta discussione fatta in questa Camera lo scorso anno, in occasione del bilancio preventivo per la spesa del Ministero della marina, di cui fu tanta parte l'onorevole Morin, allora semplice deputato, e che oggi con vero compiacimento veggo seduto a quel banco; io non mi sarei aspettato di dover oggi parlare per combattere le diminuzioni apportate dall'onorevole Morin ministro, al bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1894-95.

Ed invero, fu allora riconosciuto da tutte le parti della Camera che, prese nel loro complesso, le somme stanziare erano insufficienti ai bisogni imprescindibili della nostra marina da guerra; e vi fu persino chi, con voce simpatica ed autorevole, sostenne la tesi, che si doveva diminuire il bilancio della guerra per aumentare quello della marina. Ed allora il deputato Morin, accennando alla insufficienza degli stanziamenti nel capitolo armamenti; alle nostre navi, organismi perfetti e complicati, che navigavano poco; alla insufficienza degli equipaggi, carbon fossile, ecc., non risparmiò neppure un illustre estinto, perchè da ministro aveva diminuita la somma, già antecedentemente stanziata, alla riproduzione del naviglio e perchè faceva navigar poco i nostri ufficiali.

Destino della sorte! A pochi mesi sol-

tanto di distanza, l'onorevole Morin ministro è costretto a richiamare in patria le nostre navi, che solcavano mari lontani tenendo alto il prestigio della bandiera ed il nome italiano; e poi è costretto, proprio lui, di falseggiare ancora per 4 milioni quegli stessi capitoli del bilancio 1894-95 che, da semplice deputato, trovava insufficienti nel bilancio 1893-94; egli è costretto inoltre diminuire ancora le somme stanziare per legge per la riproduzione del nostro naviglio; in una parola è costretto da ministro a peggiorare quello stato di cose che con la sua autorevole parola dal banco di deputato già disse deplorabile, ed arrivare là dove i suoi predecessori non giunsero!

È lontano dal mio pensiero di voler arrecare la benchè menoma offesa con le mie parole, al carattere ed alla coerenza dell'onorevole Morin, perchè a così breve scadenza il ministro ha smentito il deputato.

Comprendo perfettamente con quanta angoscia dell'animo, con quanta trepidazione abbia dovuto piegarsi alle esigenze della situazione finanziaria, ed ammiro anzi il suo patriottismo. Ma ho rilevata la stridente contraddizione, sol per dire alla Camera, di cui invoco tutta l'indulgenza, dove fatalmente si arriverà se dimenticheremo il saggio precetto di Machiavelli « che i buoni soldati son ben sufficienti a trovare l'oro » e gli insegnamenti della storia, la quale ci ammaestra che una forte organizzazione militare contribuisce potentemente a migliorare e rendere prospera la finanza di un paese.

La prova più eloquente e recente di quanto affermo ce la fornisce ora l'Austria, la quale per lungo tempo si trovò in condizioni finanziarie ben peggiori delle nostre attuali. Ma essa fece ogni sacrificio per tenere sempre egualmente alto il suo prestigio militare all'interno ed all'estero, e ciò ha potentemente contribuito alla sua redenzione finanziaria ed economica.

E che da noi, checchè si sia detto e scritto in contrario, le spese militari, quali furono consolidate lo scorso anno, non è possibile di maggiormente assottigliare, è dimostrato dal fatto che il Governo, malgrado la gravità del momento, non ha potuto introdurre ne' due bilanci militari che 10 milioni di economie, le quali circonda poi di ogni riserva: e quelle altre economie, che si propugnano da persone autorevoli e competenti, non sono tali che

efficacemente possono contribuire a migliorare la nostra condizione finanziaria.

Ed allora, quando io penso che invece tali economie scemano la nostra potenza, il nostro prestigio militare all'interno ed all'estero, ed indirettamente quindi danneggeranno la finanza dello Stato, per somme ben maggiori di quelle che avremo economizzate, vengo a questa conclusione: che noi non diamo prova in questo momento nè di accorgimento politico, nè di saggezza finanziaria.

L'onorevole collega ed amico mio Bettòlo, in una relazione che, al pari di quella dell'anno scorso, è semplicemente uno splendore, ci dice in quanta sofferenza siano molti servizi importanti della nostra marina da guerra..., il personale, gli armamenti, il carbone..., in una parola, quanto siamo ancora lontani da una buona preparazione alla guerra.

Non voglio ora ripetere ciò che egli ha scritto con tanta competenza; constato solo che, chiaro emerge dalla sua relazione questo concetto: che le condizioni della nostra marina non sono quali dovrebbero essere; e che le economie introdotte nel bilancio che discutiamo, dal ministro Morin, le peggioreranno!

L'onorevole Bettòlo, mente equilibrata e spirito pratico, non si è peritato poi di scrivere nella sua relazione parole gravissime, che io leggerò, se la Camera me lo consente, dedicandole a coloro, che, invece di opporsi alla corrente di nuove maggiori economie militari, la favoriscono e vorrebbero imporle al Governo.

Ecco ciò che scrive il relatore:

« Una guerra troverebbe le nostre navi con equipaggi incompleti, poco esercitati, causa lo scarso numero di armamenti, ed organicamente male costituiti, perchè sempre turbati nella loro compagine dai continui movimenti causati, per una parte, dalle esigenze di servizio e, per l'altra, dalla deficienza di personale.

« Ora ogni indugio nel provvedere a tale stato di cose sarebbe pericoloso. La marina non è istituzione che si prepara dall'oggi al domani, essa deve all'opera del tempo, aiutata da cure continue e sollecite, i benefici d'una sana costituzione organica. Perderemmo il frutto di tanti sacrifici, se sotto l'impressione di momenti critici, ci acconciassimo ad economie malsane, lasciando deperire i pro-

mettenti germi della nostra vitalità marinara.

« Imperocchè, o signori, l'aver costruito navi, per quanto potenti, ma che navigano poco per risparmiare carbone, che non tengono alto il prestigio e la fede dei nostri connazionali all'estero, che disertano i mari lontani, abbandonando ai prepotenti la sorte dei nostri legittimi interessi, e che all'atto del supremo bisogno non possono entrare in azione per mancanza di equipaggi o vi entrano menomate con gente raccogliatrice e priva di esercizio, equivale a mantenere una nave impotente e preparare al paese tristi sorprese, amare delusioni. »

Io mi rendo conto quanto chiunque altro delle esigenze della finanza, anche perchè, modestissimo contribuente, sento anche il peso de' vecchi balzelli e non mi sorride punto quello de' nuovi; e da altra parte penso che la mancanza di mezzi autorizza a non fare, non già a far male. Giudicando quindi la situazione da un altro punto di vista dico: se siamo dei falliti (ed io non lo credo) si abbia il coraggio di chiedere addirittura cento cinquanta milioni di economie ai bilanci militari; si metta all'asta la nostra bella flotta; si rinunci ad ogni ambizione di contare qualche cosa nel mondo; e cerchiamo soltanto di essere agiati, anzi di diventar ricchi.

Sarebbe una politica alla quale non darei mai il mio appoggio, ma logica; mentre non è logico spendere male 335 milioni l'anno, o spenderne peggio 310, per avere una larva di forza militare, che non serve a nulla all'interno e che non ci fa temuti all'estero.

Ma dice taluno: per il risultato ottenuto meglio sarebbe stato non assoggettare il Paese a tanti sacrifici per l'esercito e per la marina.

Non esageriamo per carità la portata di talune recenti ed autorevoli dichiarazioni. Se si fosse speso sempre con criterio costante ed uniforme per formarci una marina da guerra ed un esercito, oh! credetelo pure, l'una e l'altro sarebbero oggi in condizioni assai migliori di quello che sono. Ma queste due Amministrazioni vissero sempre tra l'anemia e la plethora, e si capisce quindi perchè non potettero crescere rigogliose e robuste.

Bisognerebbe, onorevoli colleghi, che, stabilito una buona volta ciò che dobbiamo spendere per l'esercito e la marina, si lascino tranquille per parecchi anni queste due amministrazioni, ed allora potranno vedersi i buoni

frutti di una continuità di indirizzo che, finora fu sempre un vano desiderio.

Il ministro Morin fece delle dichiarazioni gravissime in seno della Giunta generale del bilancio, che io avrei desiderato in verità che non fossero rese di pubblica ragione. Ma, dal momento che ciò avvenne, mi sia concesso ora di farvi su qualche modesta osservazione.

Il ministro disse che la marina è in *crisi*, e, pur non dissentendo dall'onorevole relatore sugli effetti deleteri delle economie introdotte nel bilancio, soggiunse sperare che con la riforma de' servizi, con economie organiche, si possa compensare il bilancio e migliorare gli importanti servizi, che sono in sofferenza.

Ma, onorevole ministro, io non nego che molte economie, possansi e debbansi introdurre, ne' servizi della Regia marina, nè lo nega il relatore; ma a tal proposito egli saviamente scrive:

« Le vere economie organiche sono frutti che non si raccolgono dall'oggi al domani; son frutti che scaturiscono da esame ponderato e maturo, da mano sicura ed energica, capace di promuovere salutari riforme senza produrre turbamenti sempre pregiudizievole alle istituzioni, che mal tollerano l'applicazione di metodi convulsivi ».

Sicchè la teorica dell'onorevole Morin, ministro, porta a questa conseguenza che, in attesa di raccogliere i frutti di queste economie, e nel mentre le altre potenze progrediscono, la nostra preparazione navale andrà sempre più scemando in efficacia; e se nel frattempo la nostra flotta sarà chiamata ad esercitare una qualsiasi azione, sarà suonata l'ora della tremenda delusione pel nostro paese!

Io non voglio ora fare un'analisi delle somme stanziare ne' vari capitoli di questo bilancio, ma raccomando vivamente al ministro di tradurre in atto, il concetto nuovamente espresso in quest'anno dall'onorevole relatore di avere gli equipaggi fissi sopra ogni nave, o in altri termini di portare i nostri equipaggi dalla terra ferma sul mare, per accrescere la conoscenza e l'amore alla nave, la disciplina ed il valore morale dell'equipaggio.

Appena questa idea fu espressa l'anno scorso dall'onorevole Bettòlo nella sua relazione, fu tosto applicata... ma non da noi, dalla Francia, ciò che deve soddisfare molto il suo amor proprio ma essere di grande ama-

rezza al suo cuore di marinaio e patriotta italiano!

Ed esorto altresì il ministro a tenere in gran conto tutte le economie e semplificazioni accennate nella relazione, le quali si risolvono poi anche in vera utilità, pel buon andamento de' pubblici servizi.

Certo è ben sottile l'osservazione dell'onorevole relatore, cioè che nel 1888-89 con un bilancio di 158 milioni, l'amministrazione centrale della marina spendeva 131 mila lire di meno di ora con un bilancio di 95 milioni.

Io però mi spiego facilmente il fenomeno quando ripenso a ciò che è toccato a me con la proposta di una riforma che credo giusta, utile e produttrice di economie, alludo alla *leva unica* per l'esercito e la marina, che funziona benissimo altrove e che poggia su questa semplicissima proposizione accessibile a tutti e cioè: chi fa la leva su 370,000 iscritti per avere 100 mila uomini per l'esercito, non può farla anche su 38,000 per avere 5 mila uomini per la marina? .

Già l'onorevole Pelloux nel 1888 in una sua relazione per modificazione alla legge marittima fece egual proposta, ed i ministri della guerra e della marina del tempo la riconobbero possibile e vi aderirono.

La Commissione parlamentare sul reclutamento del Regio esercito del 1893, della quale ebbi l'onore di essere relatore, formulò in tal senso un ordine del giorno da sottoporsi all'approvazione della Camera; ed io vedendo la cattiva stella, che perseguitava quella legge la quale fu ieri definitivamente ritirata dal Governo, in occasione del bilancio della marina, proposi l'anno scorso un ordine del giorno perchè studii fossero fatti per giudicare della possibilità di eseguire tale riforma. Quest'ordine del giorno, accettato dal ministro Raccchia e dal relatore fu approvato dalla Camera, ma di quanto esso imponeva non ne fu fatto nulla!

Nè si dica che studii furono fatti e fu riconosciuta la poca convenienza della riforma, perchè in tal caso sarei spiacevolmente costretto a dire come e da chi furono fatti, e come una opinione, già formata, non si volle esporre alla discussione di fronte a coloro, che avevano un'opinione contraria.

Ora, se egual sistema presiede a tutto il resto, è facile intendere perchè le spese dell'amministrazione centrale del Ministero della

marina aumentino, mentre diminuisce il bilancio da amministrare!

Ringrazio da ultimo l'onorevole relatore per avere espresso il pensiero del maggiore affiatamento, che dovrebbe regnare fra le due amministrazioni dell'esercito e della marina, giacchè di ciò io sono apostolo convinto e fervente.

Taluni brani però della sua relazione potrebbero essere malamente interpretati, e perciò credo utile di fornire alla Camera taluni schiarimenti come modesto cultore di queste discipline.

L'onorevole relatore così scrive:

« Con sano criterio politico ed economico, nazionalizzando esperienza e capitali forestieri a nostro vantaggio, sorgevano in Italia, per cura dell'amministrazione della marina, grandiosi stabilimenti capaci di produrre ottimi acciai, congegni, corazze, cannoni ed affusti per il servizio navale. Era logico sperare che, almeno da quel giorno, l'amministrazione della guerra avrebbe domandato al lavoro nazionale i propri armamenti. Nulla di tutto ciò; le fabbriche straniere e quelle di Essen, in ispecial modo, sono tuttavia preferite agli stabilimenti di Terni e di Pozzuoli, che pur costarono al paese notevoli sacrifici.

« Ora sorge spontaneo il dilemma: o le costruzioni navali meritano fiducia, ed allora perchè non se ne è esteso l'uso all'esercito, serbandosi in casa ragguardevoli somme di danaro e procurando lavoro all'industria del paese; o quelle costruzioni non presentano sufficienti condizioni di garanzia, ciò che giova osservare essere smentito dalla esperienza, ed in questo caso perchè ne dovrebbe usare la marina, la quale sottopone le sue armi a prove certamente più brutali di quelle cui esse vengono sottoposte nell'esercizio terrestre? »

Ora, onorevole relatore, la verità è questa: i materiali in servizio dell'artiglieria del Regio Esercito furono quasi per intero allestiti nei nostri stabilimenti di artiglieria. All'estero si acquistarono in massima parte quei materiali, che erano protetti da privata industriale, ed il più delle volte con l'acquisto si ottenne l'autorizzazione di riprodurli nelle nostre officine governative.

Gli affusti, ad esempio, dei quattro cannoni da centoventi, due dei quali armano la torre corazzata Umberto I alla Spezia e gli

altri armano i due pontoni Castore e Polluce, che l'onorevole relatore senza dubbio conosce, furono provvisti dalla Casa Armstrong e dalla Casa stessa nel 1888 furono provvisti cinquantasei affusti idro-pneumatici per obici da centimetri 28, i quali, se non tutti furono allestiti a Pozzuoli, furono certamente colà montati e collaudati.

Le torri da dodici e le torrette da cinquantasette furono provvedute dal Grusonwerk, ma coll'obbligo, che portò un aggravio al bilancio, di farne costruire alla acciaieria di Terni talune parti, e ciò appunto per venire in aiuto alla industria nazionale.

Anzi a tal proposito rammento pure che in previsione di doverne far allestire delle altre, l'Amministrazione della guerra del tempo, favorì gli studi, che in proposito iniziò l'acciaieria di Terni e che ignoro poi per quale motivo non siano stati portati a compimento.

Con l'acciaieria di Terni però, è un fatto innegabile, l'Amministrazione della guerra fu poco fortunata, ma la colpa non fu sua.

L'acciaieria di Terni non fu in grado di allestire i blocchi di acciaio per mortai da 21, rispondenti alle condizioni di collaudazione da essa liberamente accettate.

Su 250 lamiere di acciaio che, per quanto ho udito a dire, doveva consegnare per lo appunto nei giorni scorsi, ben 113 furono rifiutate alla collaudazione, ed una parte fu accettata perchè utilizzabili in lavori di secondaria importanza.

L'Amministrazione della guerra sperava evidentemente che l'acciaieria di Terni fosse in grado di provvedere tutte le sbarre di acciaio occorrenti per le canne del nuovo fucile, e difatti gliene commesse 25 mila nel 1892 con consegna a tre mesi. Ebbene, se le mie informazioni sono esatte, non ha potuto consegnarle che circa dopo due anni, nel gennaio 1894! E noti la Camera che le sbarre di acciaio di Terni costano lire 3,55 l'una e quelle che si provvedono dall'estero lire 2,70, compreso il trasporto, il dazio e l'aggio dell'oro!

Del resto l'Amministrazione della guerra è forzata a limitare le sue commessioni tanto alle Case nazionali e più ancora alle Case estere, perchè innanzitutto deve pensare ai propri stabilimenti, preoccupazione che quasi si può dire la nostra marina non ha.

E ciò spiega, fino ad un certo punto, perchè non sia stata continuata quella comu-

nanza di studi fra esercito e marina che vi era allorquando si dibatteva la lotta classica fra il *cannone* e la *corazza*.

La Regia marina ha in massima parte cannoni di acciaio ed affusti, che permettono tiri con poca elevazione. L'esercito, di essa più poverello, ha invece artiglierie di ghisa, molti obici in confronto dei cannoni, meno proiettili perforanti e molti invece destinati ad agire sulla tolda di sfondo.

Ed un'altra ragione spiega pure perchè non vi sia stata finora tutta la desiderabile comunanza di studi tra marina ed esercito. L'esercito nei suoi materiali deve necessariamente tener molto alla uniformità; la marina no, l'uniformità essendo al massimo necessaria sopra ciascuna nave.

Detto ciò, ripeto, per dissipare qualunque equivoco, che certamente non era nel pensiero del relatore, io mi unisco a lui per far voti che in avvenire sia sempre maggiore l'affiatamento tra le due Amministrazioni della guerra e della marina, affiatamento che indubbiamente è aumento di forza e diminuzione di spesa.

Ed ora non mi resta altro che fare una brevissima dichiarazione ed ho finito.

Darò voto favorevole al bilancio della marina per timor di peggio e per la fiducia che m'ispira la persona del ministro. Ma io sporo che le dichiarazioni, che egli farà nel corso di questa discussione, saranno tali da rassicurarmi alquanto sulle sorti della nostra marina da guerra. (*Bene! Brava! — Parecchi deputati si recano a stringere la mano all'oratore*).

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

**Saporito.** Pregherei la Camera, attesa l'ora tarda, di rimandare a domani il seguito di questa discussione.

*Voci.* Sì, sì!

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

### Interrogazioni.

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

« Domando d'interrogare l'onorevole ministro della istruzione pubblica se intenda riordinare la istruzione elementare per renderla più conforme al suo scopo, e meno costosa ai Comuni.

« Vischi. »

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro dei lavori pubblici su gl'intendimenti, che ha circa il reclamo presentato da alcuni ingegneri, i quali si ritengono lesi nei loro diritti dall'applicazione della legge Genala.

« Casale. »

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro dei lavori pubblici sul motivo pel quale non trovasi segnata nel bilancio del 1894-95 la somma necessaria pei lavori di completamento della rimanente parte della sistemazione idraulica della Pianura di Quarto.

« Casale. »

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

**Celli.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Celli.** Vorrei pregare l'onorevole ministro dell'interno e la Camera di destinare un giorno per lo svolgimento della mia proposta di legge per la Cassa pensioni dei medici condotti.

**Presidente.** L'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ha facoltà di parlare.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Nella speranza che non dia luogo a lunghi discorsi, propongo che cotesto svolgimento sia iscritto nell'ordine del giorno di lunedì.

(*Rimane così stabilito*).

**Presidente.** Gli onorevoli Clementini e Imbriani hanno presentato una proposta di legge di loro iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne ammettano la lettura.

Domattina sono convocati gli Uffici secondo e ottavo.

La seduta termina alle 18.50.

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

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Succi.
3. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1894-95. (279)

## Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1894-95. (275)
5. Approvazioni di maggiori assegnazioni per lire 3,437,000 su alcuni capitoli e di diminuzioni di stanziamento per lire 150,000 su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94. (304)
6. Approvazione della spesa straordinaria di lire 500,000 riguardante provvedimenti di sicurezza pubblica in Sicilia. (322)
7. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 82,435 e di diminuzioni di stanziamento per lire 67,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94. (358)
8. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 32,300 su alcuni capitoli e diminuzioni di stanziamento, per somma uguale, su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1893-94. (305 e 357)
9. Modificazioni alla legge 30 agosto 1868, n. 4613, sulle strade comunali obbligatorie. (317)
10. Sulla trasmissione a distanza delle correnti elettriche destinate al trasporto ed alla distribuzione delle energie per usi industriali. (339)
11. Modificazione della legge 23 luglio 1881, n. 333, relativa alla costruzione di opere stradali idrauliche. (147)
12. Convalidazione del Decreto Reale con cui fu autorizzato un prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio finanziario 1893-94. (355)
13. Conversione in legge di 10 Decreti Reali autorizzanti alcuni Comuni ed alcune Provincie ad eccedere con la sovrimposta la media triennale 1884-86. (325)
14. Sulla precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso. (108)
15. Conversione in legge del Regio Decreto 10 agosto 1893, n. 492, che approva la tabella con la quale è determinata l'assimilazione degli impiegati retribuiti ad aggio ed altri proventi agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione centrale. (282)
16. Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bologna, Brescia, Livorno, Massa Carrara ed altre e ai comuni di Forenza, Laurino, Luggiano, Ottati, Valguarnera, Comino, Cantarana, ed altri ad eccedere con la sovrainposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1894-96. (326)
17. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Carli. (329)
18. Esecuzione dell'accordo fra l'Italia e l'Egitto, stabilito mediante note scambiate in Cairo il 17 gennaio e 17 febbraio 1894, per una nuova proroga quinquennale dei Tribunali della Riforma. (343)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI  
*Direttore dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1894. — Tip. della Camera dei Deputati.