

## CLXII

## 1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE

## INDICE.

Disegno di legge (Seguito della discussione) Pag. 5861

Bilancio dei lavori pubblici:

Oratori:

ANGIOLINI . . . . .	5873
BELTRAMI . . . . .	5864-67
CAPILUPI . . . . .	5862
CERIANA-MAYNERI . . . . .	5877
CLEMENTINI . . . . .	5872
CONTI . . . . .	5866
DANEO E. . . . .	5880
DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .	5877
DE MARINIS . . . . .	5868-71-80
DE NICOLÒ . . . . .	5868-71
ELIA . . . . .	5869-71
FERRUCCI . . . . .	5866-79
GALLINI . . . . .	5865-67
GIORDANO-APOSTOLI . . . . .	5874
GUALERZI . . . . .	5863-64
LAZZARO . . . . .	5871
PERAZZI, ministro dei lavori pubblici. . . . .	5863-66-70
RAVA . . . . .	5861
VAGLIASINDI . . . . .	5875
VISCHI . . . . .	5868

La seduta comincia alle 10.

**Borgatta**, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della 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 Mini-

stero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Nella seduta precedente sono stati approvati i capitoli fino al 43.

**Bonifiche.** — Capitolo 44. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 110,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertesi.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

L'onorevole De Felice-Giuffrida...?

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

L'onorevole Rava ha facoltà di parlare.

**Rava.** Debbo pregare l'onorevole ministro, ma brevemente e semplicemente, perchè voglia dirmi i propositi suoi intorno ai lavori della bonifica del fiume Lamone.

Dal punto di vista giuridico ed amministrativo, codeste sono opere idrauliche di seconda categoria, ma in ultima analisi conducono ad una grande, utile ed importante bonifica, che ha più di mezzo secolo di durata, poichè la storia sua, com'è noto, cominciò nel 1839 con la famosa rotta del fiume alle Ammonite.

La legge del 1881 diede i fondi per molti anni; ora occorre pensare all'ultimo sforzo.

Vorrei pregare l'onorevole ministro di dirmi a che punto sono gli studi per il disegno di legge, da presentarsi alla Camera, per le spese necessarie, dopo esauriti i fondi della legge del 1881, a completare coteste

opere importanti e utilissime, come il già fatto addimostrea, senza dubbio possibile.

Dopo la rotta del fiume del 1839, la Direzione delle opere idrauliche del cessato Governo lasciò che le acque del fiume, così ricche di belletta, si gettassero, attraverso altri terreni di proprietà privata, e con canali e argini opportuni, nelle valli verso S. Alberto di Ravenna, riuscendo a colmarle. E fu ottimo divisamento per l'igiene e per l'agricoltura, poichè la colmata riuscì felicemente e il Comune e i privati contribuirono nella spesa, secondo le norme poste dalla legge per le opere idrauliche. Di più nel 1881 il municipio di Ravenna, essendo perita pel verno rigido del 1880, una parte della nostra pineta, ottenne dal Ministero dei lavori pubblici che si lasciassero scorrere le acque del Lamone nella nuova zona, bassa e acquitrinosa, di terreni pinetali, rimasta nuda e infruttifera, per bonificarla. Anche quest'opera è riuscita presto e bene, e vaste praterie verdeggiano, ora, dove altrimenti sarebbe rimasta la malaria.

Ora si tratta di rimettere il fiume nell'antico suo letto, e di costruire altri canali di bonifica, perchè possa colmare la palude che si trova a settentrione di Ravenna, verso Mezzano.

Si tratta di un lavoro già in corso e di non gravissima spesa, ma di una grande opera, per chi badi ai sicuri risultati igienici ed agricoli, e alla opportunità di acquistare nuovi campi al lavoro, e, subito, all'incremento della coltura transitoria del riso, molto sviluppata durante il periodo delle colmate, e molto benefica per rispetto ai nostri braccianti, tanto desiderosi e tanto bisognosi di lavorare.

Come dicevo, è problema facile, perchè le acque di quel fiume, assai ricche di melme, possono presto colmare la palude.

Dirò di più che non va tutto in uscita, ma si realizzano economie perchè attualmente il Ministero deve pagare 20,000 lire l'anno per l'occupazione di quei terreni, che sono attraversati dal letto provvisorio del fiume fino dal 1839. Inoltre gli argini, costruiti per questo nuovo letto del fiume, sono ormai insufficienti, ed il Ministero, così restando le cose, certo dovrebbe trovarsi nella penosa necessità di elevare con grave spesa tali argini, che fra poco dovrà distruggere per rimettere, com'è tecnicamente inevitabile, il fiume nel

vecchio corso abbandonato. Dunque vi ha risparmio di questa spesa e risparmio di canone per occupazione temporanea del suolo, occupato dal fiume.

Io attendo oggi dal signor ministro una buona promessa. So che al Ministero gli studi, tante volte da me sollecitati, sono stati fatti, che tutti sono animati dalle migliori intenzioni, e prima di tutti il ministro; so che il disegno di legge per inscrivere la nuova spesa in bilancio è pronto.

Non è opera nuova, e fu approvata fino dal 1872 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, secondo i progetti dell'illustre e compianto idraulico, l'ingegnere Lanciani.

Giova anche considerare che attualmente la bonifica viene fatta, per giudizio dei tecnici, a rovescio, cioè le acque torbide risanatrici non sono condotte da monte a mare, ma da mare a monte così che la declinazione dei terreni riesce difettosa.

Vorrei adunque una parola di affidamento e per l'opera che è urgente e per quanto riflette anche la questione del lavoro che è così grave ed importante nella mia Provincia e che diventa di ordine pubblico dove mancano industrie e dove purtroppo sono tante le migliaia di braccia disoccupate.

Ben altre volte ebbi a dire, in quest'Aula, parlando con affetto vivo di questioni operaie, che il lavoro a mio modo di vedere è uno dei migliori metodi di Governo; ed io vorrei che il ministro mi desse in proposito la sua parola autorevole e confortatrice. Quando numerose masse di operai disoccupati chiedono lavoro, e questo lavoro vedono possibile e opportuno, riesce difficile persuaderli spiegando le norme della contabilità dello Stato. Io ne so qualche cosa e lo sanno al Ministero. I proprietari, i corpi morali fanno ogni loro sforzo per questo; ma vorrei mettere innanzi le mani, e ogni via tentare per provvedere a tempo, lieto di poter dare, anche qui alla Camera un modesto aiuto all'egregio ed onorevole ministro, per sollecitare il compimento di quest'opera, dalla quale, perchè utile e buona, a lui ne verranno, e da ogni parte, parole di elogio e di gratitudine.

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

**Capilupi.** Fra le bonifiche che furono a tempo opportuno classificate in prima categoria vi ha quella del mantovano-cremonese

compresa fra il Po e l'Oglio, presso lo sbocco di quest'ultimo fiume.

Non è a dire quanto si sia studiato per trovare un sistema di bonificazione applicabile a quella particolare regione: si mise alla tortura l'ingegno delle più rispettabili notabilità tecniche.

Attualmente l'esimio ingegnere capo del Genio provinciale di Cremona signor Cerioli compilò un progetto di massima il quale lascia tutta la lusinga della sua pratica applicabilità.

Ma a questo punto, però, nasce una difficoltà intorno alla costituzione del Consorzio, sulla quale mi permetto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La legge del 1893 stabilisce nel suo primo articolo che sarà concessa la esecuzione dei lavori di bonifica a quei Consorzi che, legalmente costituiti, ne facciano domanda.

Or bene: due sono i modi ammessi dalle vigenti leggi coi quali si possono costituire gli indicati Consorzi: o associando direttamente tutte le ditte interessate, oppure i Consorzi di scolo la dove però funzionano.

Il primo caso evidentemente riesce inapplicabile perchè trattasi di un territorio, che abbraccia parecchi Comuni, esteso alcune decine di migliaia di ettari dove potranno esservi da 8 a 10 mila ditte. Come è possibile convocare un'assemblea invitando particolarmente tanta moltitudine di interessati?

Resterebbe quindi il secondo caso più semplice, quello cioè della costituzione di un Consorzio di Consorzi di 3<sup>a</sup> categoria, potendo questi ultimi eleggere i loro rappresentanti ed indire delle riunioni composte di delegati degli interessati.

Questo sistema funziona egregiamente in altre località ove però i Consorzi di scolo sono costituiti.

Nel caso concreto pur troppo non abbiamo questa fortuna. Per un complesso di circostanze dipendenti dalle condizioni speciali del censimento mantovano e che diedero pure luogo a questioni col Governo pei contributi idraulici, non fu possibile, nonostante gli eccitamenti reiterati della Prefettura di Mantova, di costituire in quella località i Consorzi voluti dalla legge 1865 dei lavori pubblici.

Onde la bonifica indicata trovasi in questa condizione: di essere classificata in prima categoria; di avere pronto il progetto di mas-

sima prescritto dalla legge per fare la domanda al Governo della concessione di eseguire le opere, ma di non sapere in qual modo costituire il Consorzio che è l'unico che possa inoltrare la domanda stessa.

A mio sommosso modo di vedere, per risolvere praticamente questo quesito mi sembrerebbe opportuno che il Governo estendesse ai Comuni interessati le facoltà che hanno i Consorzi di scolo di riunirsi e funzionare come Consorzio di bonifica.

So che per attuare questo provvedimento occorre un disegno di legge, ed io mi permetto appunto di rivolgere preghiera all'onorevole ministro perchè fermi la sua attenzione sopra quanto le ho esposto e perchè in qualche modo risolva il quesito che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, quesito che in tesi generale può interessare anche qualche altra regione d'Italia.

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

**Gualerzi.** Io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su di un cavo di seconda categoria in provincia di Reggio, che si chiama La Cava. Questo cavo di bonifica, per incuria secolare, è ridotto ad essere una conduttura profondissima; tanto è vero che oramai in certi punti l'arginatura si eleva talmente da sembrare un colle di fronte al piano dove corre appunto questo cavo di bonifica.

Là ci sono i consorzi, ma non vanno molto d'accordo. È per questo che io inviterei il Governo a trovar modo di mettere d'accordo questi consorzi, perchè il lavoro venisse sollecitamente eseguito. Mi affido perciò alla competenza e alla premura dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Principierò dall'onorevole Rava.

L'onorevole Rava sa, ed egli stesso lo ha detto, che il Ministero dei lavori pubblici aveva già predisposto un disegno di legge per continuare la grandiosa opera di bonifica, così detta del Lamone. Si sarebbe trattato d'immettere l'acqua in un primo tratto del Lamone e fare un diramatore per portare le torbide giù in una valle, che rimane ancora a bonificarsi.

Per fare tutto ciò era necessaria una spesa di circa mezzo milione, ed a me pareva che

fosse possibile di ripartire questa somma in ragione di 125,000 lire per esercizio.

Anzi avevo predisposto il progetto di legge per presentarlo alla Camera agli effetti di potere incominciare l'opera verso la fine di quest'anno.

Disgraziatamente le condizioni della finanza sono tali da non consigliare la deroga a quanto ho detto pochi giorni fa, cioè che non si debba aumentare neppure d'una lira la spesa del Ministero dei lavori pubblici. Per conseguenza questo progetto non fu presentato.

Ma io assumo verso l'onorevole Rava l'impegno di trovar modo di fare, se dovrò formare io il bilancio per l'esercizio 1897-98 (del che dubito molto) un'economia corrispondente al primo stanziamento delle dette lire 125,000.

Ed allora io non troverei più alcuna difficoltà a presentare il disegno di legge, che ho qui predisposto, colla speranza di potere verso la fine dell'anno prossimo incamminare quest'opera di grandissima utilità.

**Rava.** La ringrazio!

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Capilupi ha riproposto una questione che già è stata sollevata da due altri nostri colleghi nella discussione generale del bilancio.

È certo che le difficoltà messe innanzi dall'onorevole Capilupi per formare l'assemblea di questi Consorzi sono gravi.

Io ho già detto che avrei studiato questa questione e che, se fosse stata necessaria la presentazione di un disegno di legge, agli effetti di rendere possibile la costituzione di questi consorzi, a termini della legge del 1893, l'avrei fatta, credendo di far cosa molto utile, perchè a mio giudizio è utile che la legge del 1893 abbia uno sviluppo anche maggiore di quello che ha avuto fin qui, sebbene, fin da ora, a carico del bilancio dello Stato, ci sia una annualità che supera il mezzo milione.

L'onorevole Gualerzi ha sollevato una questione, che non ho bene afferrata, forse per incompetenza mia.

**Gualerzi.** Ho raccomandato semplicemente una bonifica di seconda categoria, il Cavo La Lacava in provincia di Reggio, sulla quale richiamo l'attenzione del ministro, per lo stato d'inerzia in cui è lasciata.

Nient'altro.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Farò lo studio desiderato dall'onorevole Gualerzi.

**Gualerzi.** La ringrazio!

**Presidente.** Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 44 del bilancio s'intenderà approvato.

**Capitolo 45.** Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe per il personale stesso (*Spese variabili*), lire 3,000.

**Capitolo 46.** Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato, lire 140,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami.

**Beltrami.** L'indole dell'argomento comporterebbe un discorso, ma io, seguendo le mie abitudini, parlerò brevemente per fare una semplice raccomandazione.

La bonifica dell'Agro romano, a tutt'oggi, ha costato circa 10 milioni di lire. È una cifra allarmante, se si considera che è stata spesa in circa 12 anni di lavoro e dopo 15 anni di studio. Quindi non è sulla entità della somma che intendo parlare.

Il bilancio, che noi stiamo discutendo, porta, per l'Agro romano, al capitolo 46, la spesa di 140,000 lire per manutenzione e al capitolo 238 lire 12,590.

Ora io mi domando: La bonifica dell'Agro romano è vicina al suo compimento oppure no? Mancano ancora molte opere ragguardevoli, per portarla al suo effetto finale?

Dalla bonifica dell'Agro romano si attendono due risultati. L'uno che cominci ad essere applicata la coltura intensiva su quelle zone riscattate alla palude. L'altro, che, colla bonifica portata a termine dal Governo, abbia a cominciare a decorrere il contributo dei proprietari che dovranno pagare al Governo stesso l'indennizzo delle spese fatte sui terreni di loro proprietà.

L'onorevole Saracco l'anno scorso, quando domandò alla Camera l'assegno di 1,200,000 lire per pagare l'eccedenza di spesa nella bonifica dell'Agro romano, usò la frase che il paese si era ingolfato nell'opera con suprema leggerezza. Ed in Senato, rispondendo ad un senatore che domandava se quel milione era almeno l'ultimo che sarebbe stato chiesto, disse che la bonifica avrebbe potuto costare anche 100 milioni.

Io credo che quella cifra sia stata detta per fare effetto, come contrasto coi 5 milioni assegnati in origine. Ad ogni modo ciò dimostra che occorrono ancora molti milioni,

per condurre a termine l'opera dell'Agro romano.

Ora io vi domando se, per una questione di tanta importanza tanto igienica che agricola, per una questione così indeterminata nella spesa, debba figurare nel bilancio dei lavori pubblici una somma di sole 12,000 lire. Io comprendo che, data questa somma, sia inutile pubblicare la relazione annuale sui lavori della bonifica in quanto che questa relazione colle annesse tavole statistiche potrebbe costare più della cifra stanziata per eseguire le opere. Però io osservo che, al punto in cui stanno le cose, trattandosi di una questione, la quale a suo tempo ha sollevato tante discussioni in opuscoli e libri, e che oggi si è ridotta a figurare nel bilancio con quella somma illusoria, sia proprio il caso che il Governo faccia un riassunto di quanto finora si è fatto, accennando ai risultati ottenuti, ed indicando le opere che occorrono ancora per arrivare alla fine.

Perciò io pregherei l'onorevole ministro che volesse promuovere una relazione che prima di tutto concretasse i risultati ottenuti sin qui dal punto di vista igienico e tecnico; poi dicesse che cosa manca ancora perchè l'opera sia compiuta e si possa cominciare a richiedere il contributo dei proprietari delle terre bonificate; in ultimo quale sia l'intendimento finale del Governo per questa grande opera iniziata sin dal 1881. Certo per questa relazione non si dovrebbe ricorrere a coloro che hanno avuto ingerenza nell'opera medesima, perchè essi troveranno sempre che tutto va bene e dal lato tecnico e dal lato agricolo.

Io ritengo che la relazione dovrebbe esser fatta da una persona tecnica autorevole, che non avesse preso parte ad alcuno dei lavori di bonifica dell'Agro romano. Così con un rapporto autorevole, breve ma chiaro, si potrebbe illuminare abbastanza l'opinione pubblica e sapere se effettivamente occorrono ancora molti milioni per la bonifica completa dell'Agro romano.

Il Parlamento certamente non rifiuterà mai i fondi necessari per compiere un'opera che non solo è di decoro, ma anche di necessità per la Capitale.

Io sarò ben lieto se, allorquando il Governo verrà a domandarci nuovi fondi, si potrà sapere a che debbono servire e quale sia il risultato finale a cui si tende.

**Presidente.** L'onorevole Gallini ha domandato di parlare?

**Gallini.** Io, associandomi alle parole dell'egregio collega Beltrami, prendo occasione per presentare all'onorevole ministro dei lavori pubblici anche una considerazione di ordine politico.

La bonifica dell'Agro romano è forse la sola grande opera che fin qui non è stata messa in derisione e che può ridonare grandezza alla Capitale.

Io mi permetto di far riflettere al Governo che fin qui, meno forse ai tempi di Sella, lo Stato ha ritenuto che il bene della Capitale non sia collegato coll'utile del Paese.

Ed è un errore.

I grandi Stati moderni, per una condizione di cose che si comprende facilmente, si misurano al di fuori più specialmente dalla loro Capitale. Si possono propugnare nelle scuole teorie quante si vogliono sul decentramento, ma la verità è questa, che noi conosciamo la Francia in gran parte da Parigi, l'Austria da Vienna, la Germania da Berlino, e via via, e viceversa da fuori riconoscono l'Italia da Roma. Ora quando purtroppo vi è chi ha interesse di telegrafare fuori che Roma è in istato di fallimento, all'estero se ne trae la conseguenza che tutta Italia è in istato di fallimento. Il Governo non ha mai compreso la necessità di tener alte le sorti della Capitale, ha confuso, secondo me, la politica con la polizia, ed ha avuto paura, per esempio, del ripetersi dell'8 febbraio, delle bombe e delle bombette, ed ha procurato l'esodo degli operai dalla Capitale.

**Presidente.** Onorevole Gallini, stia all'argomento: non divaghi!

**Gallini.** Questo favorir l'esodo degli operai, questo rendere anemica la capitale ha prodotto, che alcuni poi con una certa compiacenza telegrafassero all'estero che Roma è in piena decadenza.

Io credo che bisognerebbe agire diversamente da come si è agito fin qui, e mi permetto quindi di pregare l'onorevole ministro, che l'altro giorno qui ci ha ricordato l'opinione di Giuseppe Garibaldi, il quale diceva che « la grandezza di Roma valeva ben la tassa sul macinato, » di voler prendere occasione dallo studio della bonifica dell'Agro Romano per vedere se tale questione potesse

avviarsi ad una soluzione capace di rialzare un po' le sorti di Roma.

L'altro giorno mi produsse un senso di amarezza il sentire che l'onorevole ministro, con una certa compiacenza, destava l'ilarità della Camera dicendo che un altro sogno, un altro miraggio, che si era presentato, egli lo doveva sfrondare e gettare a mare. A me invece piacerebbe che l'onorevole ministro in luogo di destare l'ilarità, destasse le speranze della Camera, per rendere la capitale degna del suo posto.

Io spero che l'onorevole ministro si renderà conto di questa situazione, e farà tutto quel che dipende dalla sua autorità e dal suo ingegno, per riparare a questa iattura della capitale.

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

**Conti.** Onorevole ministro, Ella, che appartiene ad una regione dove la malaria non è sconosciuta, sa benissimo che, se, in Lombardia, non ci fossero miliardi e miliardi di salici, non ci si potrebbe vivere, ed il clima vi sarebbe peggiore di quello di Roma. Almeno, qui, la vicinanza del mare sposta l'aria e la cambia; ma, in Lombardia, dove siamo come in un catino, l'aria passa di sopra, e non si cambia affatto; tuttavia, quei miliardi di salici prosciugano, filtrano le correnti malfiche.

Perchè, con due righe di legge, non si applica questo sistema all'Agro romano, imponendo che ogni fossato ed ogni colatore venga alberato? Queste piante, che sono la benedizione nostra, perchè non debbono vivere e portare la loro benefica influenza anche in questo benedetto Agro romano? (*Interruzioni*).

**Presidente.** Prego di non interrompere.

**Conti.** Veda, dunque, se può imporre quest'obbligo ai proprietari; tanto più che, ogni due o tre anni, queste piante danno un reddito che non è indifferente, e quindi, oltre bonificare l'aria, esse recano anche all'agricoltore un utile sensibilissimo.

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

**Ferrucci.** Io non posso nascondere che mi pare veramente molto elevato questo stanziamento di 140,000 lire.

Esso corrisponderà certamente alle spese che si son fatte negli anni precedenti; ma, se la memoria non mi tradisce, il Consiglio

dei lavori pubblici ha avuto occasione di occuparsi di questa spesa di manutenzione dell'Agro romano, e vi ha proposto notevoli riduzioni.

Quanto a quel che diceva l'onorevole Beltrami riguardo al capitolo 238, gli farò osservare che quel piccolissimo stanziamento di lire 12,570, che egli ha rilevato, non è altro che il complemento di un precedente assegno.

Su quello che ha detto l'onorevole Conti, io debbo osservare che è verissimo che in Lombardia i salici prosperano, e costituiscono un beneficio per quella regione; ma vi prosperano perchè vi è una grande quantità di acqua, e sono tutti piantati lungo canali o terreni irrigui, mentre nell'Agro romano non abbiamo acqua sufficiente per poterli alimentare.

Quindi non credo che la sua proposta sarebbe applicabile all'Agro romano.

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

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Beltrami ha richiamato l'attenzione del Ministero sopra la bonifica idraulica dell'agro romano.

Io debbo anzitutto dichiarare all'onorevole Beltrami che fra i vari disegni di legge che mi furono consegnati dal mio illustre predecessore, l'onorevole Saracco, ve n'era uno diretto appunto ad accordare un maggior fondo di 2,300,000 lire, ritenuto necessario per condurre a termine la bonifica agraria dell'Agro romano.

Questo disegno di legge ha subito la medesima sorte di quello del Lamone, in conseguenza del programma del Ministero che è quello di non aumentare la spesa neppure di una lira.

Ma soffrirà esso un ritardo ulteriore? Io spero di no.

Spero che nel disporre il bilancio dell'anno venturo, come procurerò di trovare un fondo per il Lamone, così procurerò anche di trovare un fondo di circa 300,000 lire occorrente per costituire il primo stanziamento della somma totale sovra detta.

Però l'onorevole Beltrami ha fatta un'altra considerazione che a me è parsa molto importante, ed è che, prima di presentare questo disegno di legge, convenga, non dirò ristudiare, ma esaminare tutto ciò che fu fatto, e quello che rimane da fare.

Io desidererei che l'onorevole Beltrami mi aiutasse in questo studio, e, se volesse realmente aiutarmi, io lo pregherei di far lui questo studio; e a tale fine io metterei a sua disposizione tutti gli elementi che sono presso il Ministero; certo che uno studio fatto da un uomo d'ingegno così alto come l'onorevole Beltrami, riuscirebbe utile all'amministrazione ed all'opera dell'Agro romano.

L'onorevole Gallini mi ha voluto rivolgere un rimprovero per quello che io dissi a proposito del porto d'Ostia. Onorevole Gallini, rilegga il mio discorso, e non troverà in esso alcuna parola che abbia potuto eccitare l'ilarità della Camera...

**Gallini.** Ero presente.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Il mio discorso fu ispirato essenzialmente al desiderio di giovare a Roma. Ma è l'opera in sé medesima che presenta difficoltà gravi. Gli argomenti che io ho esposto sull'opera così come fu proposta, avranno potuto, non già eccitare l'ilarità della Camera, perchè la Camera è sempre, nelle sue discussioni, molto seria, ma riuscire convincenti. Ma di questo non deve far torto a me; anzi, dovrei essere ringraziato se sono riuscito a convincere la Camera che bisogna andar molto cauti di fronte a certe proposte.

L'onorevole Gallini ha detto che l'Italia è in istato di fallimento...

No, onorevole Gallini, io credo che l'Italia si trovi in condizione assai migliorata. C'era un grosso problema, il problema africano, che perturbava la nostra mente ed i nostri amici all'estero; ma oramai è risoluto, mi pare.

Qualcheduno dirà che non è risoluto bene, ma ad ogni modo esso fu risoluto.

Certo se si passeggia per Roma si riceve un'impressione dolorosa nel vedere molte fabbriche lasciate a mezzo; ma il torto di chi è? Il torto è di quella esagerata speculazione edilizia, che a Roma ha avuto conseguenze dolorosissime, mentre in altre città, pur con grandi sacrifici, poté essere superata.

Altre capitali d'Europa hanno subito in questi ultimi tempi crisi edilizie molto gravi, ma mercè il risparmio, più forte che non da noi, hanno potuto vincerle.

Io sarei molto lieto di potere con l'opera mia cooperare ai lavori della bonificazione dell'Agro romano. Non ho potuto questa volta presentare il disegno di legge che mi era stato raccomandato dall'onorevole Saracco;

ma spero di essere in grado di presentarlo nella prossima Sessione, e lo presenterò con tanto maggiore coraggio se quegli studi, ai quali ha alluso l'onorevole Beltrami, saranno da lui fatti.

L'onorevole Conti ha fatto una raccomandazione molto importante, della quale io terrò conto nel disegno di legge, che spero di poter presentare per la bonificazione dell'Agro romano.

**Beltrami.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Beltrami.** Ringrazio l'onorevole ministro per le parole gentili che ha pronunciate a mio riguardo; ma debbo dichiarare la mia assoluta incompetenza in fatto di bonifiche. Se avessi potuto prevedere che le mie parole avrebbero provocato l'invito gentile dell'onorevole ministro, avrei pregato qualche mio collega di parlare in vece mia. (*Si ride*).

**Gallini.** Chiedo di parlare per una semplice dichiarazione

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Gallini.** Io non ho detto, onorevole ministro, e me ne sarei ben guardato, che l'Italia o Roma siano in istato di fallimento. Ho detto invece che vi è a Roma chi ha interesse di telegrafare fuori che Roma è in istato di fallimento, per insinuare malignamente che l'Italia intera versa in tale stato; ed ho detto che il Governo fa male a non dirigere la sua politica in modo da toglier fede a quelle insinuazioni.

Il Governo dovrebbe fare in modo che la capitale del Regno fosse florida il più possibile.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni il capitolo 46 rimane approvato.

Capitolo 47. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,650,000.

Primo iscritto è l'onorevole Santini.

(*Non è presente*).

Non essendo presente, la facoltà di parlare spetta all'onorevole De Marinis, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a nominare una Commissione o a dare speciale incarico all'ufficio locale del Genio Civile perchè studi e proponga le opere di riparazione necessarie nel porto di Salerno, fra le quali un nuovo braccio che parta dalla spiaggia e che garantisca la bocca del porto. »

Ha facoltà di svolgerlo.

**De Marinis.** Ringrazio anzi tutto l'onorevole ministro Perazzi, perchè in questi ultimi mesi, sono proceduti con maggiore alacrità i lavori di riparazione ed escavazione del porto di Salerno; come pure lo ringrazio perchè vedo stabilita nel bilancio la prima rata della somma di lire 56,000 del sussidio di lire 560,000 accordato dallo Stato al comune di Salerno per la riparazione della spiaggia.

Mi permetto però di rivolgergli una preghiera, ed è la seguente.

Il porto di Salerno è soggetto agli interramenti, quindi desidererei che possibilmente, fosse aumentata la somma destinata alla escavazione e riparazione del porto stesso, sia dedicando a quest'opera i residui di bilancio, sia limitando gli scavi superflui nei porti del primo gruppo napoletano.

Questa è un'opera anche di riparazione, perchè negli ultimi anni era stata stabilita in bilancio la somma di lire 30,000 annue, per l'escavazione e riparazione di quel porto e per tre anni questa somma non è stata spesa. Questi lavori si ripigliarono dopo mie vive preghiere al passato ministro.

Vengo ora alla proposta che mi sono permesso di fare sul capitolo. Le opere di manutenzione, escavazione e riparazione del porto di Salerno riusciranno inutili, fino a tanto che non si compirà un'opera di difesa definitiva che renda veramente utile il porto di Salerno e che esaudisca finalmente una giusta aspirazione di quella illustre città e di quella generosa popolazione.

Io desidererei quindi che l'onorevole ministro nominasse una speciale Commissione, ovvero desse incarico all'ufficio locale del Genio civile o anche mandasse un ispettore superiore perchè proponesse l'opera definitiva che occorre e propriamente il nuovo braccio che dalla spiaggia garantisca la bocca del porto.

Tale opera si tradurrebbe anche in economia, perchè, quando fosse eseguita, si risparmierebbero ogni anno le somme che ora si spendono per la manutenzione ed escavazione del porto, somme relativamente non lievi, per i continui interramenti cui quel porto è soggetto.

Sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà darmi una risposta della quale possa prendere atto, anche ritirando il mio ordine del giorno.

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

**Vischi.** L'onorevole ministro ricorderà che nella discussione generale, avendolo interrogato sui lavori di riparazione ed escavazione del porto di Gallipoli, e sopra altre opere necessarie a Gallipoli, egli mi promise che mi avrebbe dato la risposta sul relativo capitolo.

Io mi auguro che egli vorrà darmi ora una risposta soddisfacente e senz'altro l'aspetto.

**Presidente.** L'onorevole De Nicolò ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a sollecitare i lavori di riparazione al porto di Bari, per rendere maggiormente efficace la spesa, per la maggior sicurezza delle navi, per ovviare a più gravi possibili spese ed a danni maggiori, non che per garanzia delle condizioni igieniche di quell'importante centro di popolazione. »

L'onorevole De Nicolò ha facoltà di parlare.

**De Nicolò.** Nel porto di Bari si verifica lo inconveniente che è comune a tutti i porti della spiaggia Adriatica. So che di questo inconveniente, il Governo non solo da qualche tempo si è occupato, ma ho anche la prova che se ne vuole seriamente occupare, avendo egli già disposto di inviare a Bari un ispettore per esaminare le condizioni attuali dei lavori e provvedere nel modo più opportuno.

Attualmente si costruisce in quel porto una scogliera, che si protende in mare per 265 metri; però questa scogliera, la quale dovrebbe completare le opere di riparazione di quel porto, a giudizio dei tecnici, non è sufficiente ad impedire l'interramento del bacino stesso del porto.

Quindi è che secondo un progetto, che è stato elaborato nell'interesse di quel porto, specialmente per la sicurezza delle navi che vi debbono riparare, dalla stessa capitaneria del porto, si propone di aggiungere al molo attuale di 265 metri, un altro molo della lunghezza di 200 metri, e poi un altro della lunghezza di 150 metri, che formi col primo un angolo di 120 gradi.

Dice quella capitaneria locale che, solo in questo modo quel porto potrebbe diventare un sicuro rifugio alle navi, che sono spinte dai forti venti del primo quadrante,



ai quali venti oggi quel porto, nelle condizioni attuali, è completamente aperto.

Di più, col prolungamento di questa scogliera, si otterrebbe che il porto fosse al riparo dai temporali del Nord-nord-ovest e Nord-nord-est.

Il mare presentemente si infrange contro la scogliera attuale, poscia, ritirandosi, fa una rinsacca, che penetra direttamente nel bacino attuale del porto. Con quest'opera di aggiunta si impedirebbe che l'interramento si prolungasse, e si difenderebbe il porto da tutte le correnti dell'Adriatico.

Ora domando all'onorevole ministro: è vero, o non è vero, che i porti, come le accademie, si fanno o non si fanno, e che, quando si fanno, debbono raggiungere lo scopo di poter rendere facile l'entrata alle navi, e porgere ad esse sicuro asilo?

Senza questa ulteriore spesa tutti i milioni, che si sono finora impiegati nel porto di Bari, andrebbero perduti senza utile alcuno.

E siccome la spesa è assegnata in bilancio per successivi esercizi, si verifica questo inconveniente, che ho fatto notare altra volta alla Camera, che, mentre durano i lavori, l'inconveniente cresce. Quindi la necessità di dovere affrettare i lavori perchè chi spende presto in questo caso spende bene; mentre, se si diluisce in quattro o cinque anni quello che si dovrebbe spendere in tempo minore, quel danaro è addirittura buttato.

Di più sottopongo all'onorevole ministro un'altra considerazione.

I lavori che furono fatti hanno reso necessaria una diga, ed al di qua di questa diga si è dovuto racchiudere un tratto di mare.

Ora quest'acqua chiusa si è impaludata e l'anno passato ha prodotto una vera epidemia di febbri tifoidi. Credo che, oltre una deliberazione del Consiglio comunale, sia pervenuto al Ministero dell'interno un rapporto da quel medico provinciale.

Esorto quindi l'onorevole ministro a prendere gli opportuni provvedimenti. Ripeto: l'onorevole ministro si è già occupato e preoccupato del porto di Bari, ma la questione a me pare un po' grave; ed io quando ho raccomandato al ministro il porto di Bari ed all'uopo ho presentato quell'ordine del giorno, non ho inteso di garantire un interesse locale, ma un interesse addirittura na-

zionale, perchè il danaro che appartiene all'erario pubblico dello Stato è bene che sia speso utilmente. Ora il porto di Bari è un coefficiente principale della nostra attività commerciale nell'Adriatico; e credo, raccomandandolo all'onorevole ministro, di non aver patrocinato un interesse strettamente locale, ma un interesse generale del paese.

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

**Elia.** Onorevole ministro, Ella m'insegna che l'importanza di un porto, commercialmente parlando, si misura dall'utile che porta all'erario dello Stato con gli introiti della sua dogana.

Io non so se Ella, onorevole Perazzi, abbia avuto occasione di fare un tale esame. Se lo ha fatto, avrà trovato, forse meravigliandosi, che la dogana di Ancona per introiti non è superata che da quelle di Genova e di Napoli.

Io credevo che fosse superata anche da quella di Venezia, ma dovetti convincermi che così non è.

Una recente nota ufficiale del Ministero delle finanze, mentre per la dogana di Ancona segna lire 24,000,000 d'introiti, per quella di Venezia indica soli lire 18,000,000, non tenendo conto delle frazioni nè dell'una nè dell'altra.

Così essendo, io debbo richiamare la benevola vostra attenzione sul porto di Ancona.

E perchè possiate interessarvene senza timore di essere richiamato dal vostro collega del tesoro, vi dichiaro che non vi domanderò alcun aumento di spesa, uniformandomi al vostro programma, *non una lira di più di quella fissata in bilancio.*

Nel porto di Ancona è necessario, per utilità dell'erario medesimo, un parziale allargamento della banchina allo scopo d'impianarvi un secondo binario che renda più sollecite le operazioni di dogana e di trasporto.

Per questo lavoro occorrono circa 200,000 lire. Sul fondo di spese straordinarie per il porto di Ancona il Ministero ha un residuo di lire 140,000. La Provincia per quest'opera ha deliberato di concorrere con lire 25,000. Ci sono dunque lire 165,000 pronte, ne mancano 25 o 30 mila le quali sono presto trovate.

Per la manutenzione decretata per legge si spendono pel porto annue lire 40,000, e ci vogliono tre anni ancora per l'esaurimento del fondo a calcolo. Io vi domando, onore-

vole Perazzi, di togliere per questi tre anni dalle lire 40,000 per manutenzione, lire 10,000 all'anno per darle all'allargamento della banchina, lavoro utile allo Stato.

Nei tre anni che seguono con le finanze migliorate non vi sarà difficile di reintegrare le lire 30,000 tolte alla manutenzione.

Onorevole Perazzi, da quell'uomo pratico e giusto che siete, sono certo acconsentirete a questa mia domanda e ve ne sarò grato.

Ora permettetemi un'altra raccomandazione.

La Peninsulare, alla quale lo Stato corrisponde la sovvenzione pel servizio dell'Adriatico con le Indie, rifiuta di approdare in Ancona perchè dice scarso il fondale.

In Ancona si sta eseguendo l'escavazione. Ora io vi raccomando di ordinare che il lavoro di escavazione sia fatto in prima zona onde migliorare per quanto è possibile il fondale e togliere alla Peninsulare il pretesto del rifiuto.

Neanche per questo vi domando aumento di spesa e col vento che spira sarei pazzo se lo facessi.

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

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Comincerò dall'onorevole De Marinis, il quale desidera che siano studiate le opere necessarie per il porto di Salerno. Io non ho alcuna difficoltà di promettere all'onorevole De Marinis, che farò studiare da un ispettore del Genio civile la questione del porto di Salerno e, se veramente sarà necessario di richiedere nuovi fondi per completare quel porto, od almeno per fare quelle opere che sono urgentemente richieste, vedrò di poterlo fare, rimanendo però sempre fermo al programma di non spendere una lira di più.

L'onorevole Vischi mi ha rivolto, in una seduta precedente, parecchie domande, alle quali risponderò adesso.

Egli desidera che nel porto di Gallipoli si lasci una draga perchè sia continuata, nell'esercizio venturo, la escavazione di quel porto.

La draga è ancora lì e vi rimarrà finchè sia necessaria. Per il 1896-97 sono state assegnate al porto di Gallipoli 68 mila lire; se non basterà questa somma, si vedrà di aumentarla con l'assestamento del bilancio.

L'onorevole Vischi mi aveva pregato poi, di fornire la stazione di Gallipoli di un

ponte a bilico di portata maggiore di quello che già esiste.

Ora io posso assicurare l'onorevole Vischi che ho già disposto perchè all'attuale ponte a bilico di venti tonnellate ne sia sostituito uno di trenta.

**Vischi.** Tante grazie!

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Egli mi domandò inoltre l'altro giorno che sia compiuta l'opera di allacciamento della stazione al porto di Gallipoli e disse, parmi, che avrei dovuto trovare i fondi in bilancio. Ho fatto ricerca di questi fondi, ma non li ho trovati: anzi in un disegno di legge presentato dal mio illustre predecessore nel 1894, l'opera alla quale ha alluso l'onorevole Vischi era rimandata agli esercizi 1898-99 e successivi.

Quella raccomandata dall'onorevole Vischi, è un'opera necessaria ed utile certamente; ma non potremo provvedervi che di mano in mano che si avranno disponibilità nel fondo dei venticinque milioni e mezzo destinato alle costruzioni ferroviarie.

L'onorevole De Nicolò ha richiamato l'attenzione del Governo intorno al porto di Bari che è certamente uno dei più importanti dell'Adriatico. Ma il fondo assegnato dalla legge per quell'opera è ormai esaurito: Si è mandato intanto sul posto un ispettore che farà un rapporto; e vedremo il da farsi: ma soggiungo che fondi disponibili non ci sono.

L'onorevole Elia mi ha più volte parlato e scritto a proposito di un'opera che sarebbe necessaria nel porto di Ancona. Il male è che, neanche per questa, ci sono i fondi occorrenti. Egli mi suggerisce di stornare dal fondo per la escavazione 10,000 lire all'anno...

**Elia.** Ma no, onorevole ministro, dal fondo di escavazione, ho detto dal fondo per la manutenzione...

**Presidente.** Onorevole Elia, la prego di non interrompere.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Ora, onorevole Elia, Ella sa che gli storni da un capitolo all'altro sono proibiti dalla legge. E nel fatto, io ho il progetto di un'opera che importa una spesa la quale supera il fondo attualmente a disposizione del Ministero dei lavori pubblici. E così essendo, a me non è possibile di appaltare l'opera stessa.

**Presidente.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta, o no, i due ordini del giorno degli onorevoli De Marinis e De Nicolò?

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Li accetto come raccomandazioni.

**Elia.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Onorevole De Marinis, mantiene il suo ordine del giorno?

**De Marinis.** Soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ne prendo atto, e ritiro l'ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole De Nicolò?

**De Nicolò.** Anche io ritiro il mio ordine del giorno, ringraziando l'onorevole ministro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Elia.

**Elia.** Mi dispiace che l'onorevole ministro abbia frainteso le mie parole. Per il porto di Ancona si spendono, ogni anno 40,000 lire per lavori di manutenzione; ora a me pare che lavoro di manutenzione può in qualche modo considerarsi anche l'allargamento della banchina che serve pel commercio, ed è di grande utilità per lo Stato. Io raccomando all'onorevole ministro di studiare la cosa, perchè si tratta di un'opera assolutamente necessaria, e soprattutto raccomando che si pensi ad aumentare il fondale del porto nella sua prima zona.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni è approvato il capitolo 47.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,670,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.  
(Non è presente).

Non essendovi altri iscritti, il capitolo 48, è approvato.

Capitolo 49. Assegni, indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione, riparazione e alla scavazione ordinaria dei porti, lire 200,700.

Capitolo 50. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 20,500.

Capitolo 51. Pigionì pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 52. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 800,000.

Capitolo 53. Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 52,000.

Capitolo 54. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 350,000.

Capitolo 55. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 10,000.

Capitolo 56. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 50,000.

Capitolo 57. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

*Strade ferrate* — Capitolo 58. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 820,000.

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

**Lazzaro.** Mi sono iscritto in questo capitolo per fare alcune osservazioni intorno al servizio delle strade ferrate, specialmente in talune regioni delle Provincie meridionali.

Ieri l'altro, se non ricordo male, il sotto-segretario di Stato, rispondendo ad un'interrogazione, dichiarò che non poteva imporre alle Società ferroviarie un cambiamento d'orario, quando si trattava di treni di carattere internazionale; ed io credo che abbia risposto bene. Ma, quanto agli orari dei treni che non hanno rigoroso carattere internazionale debbo notare che il Governo, e, per esso, l'Ispettorato, ha facoltà di approvarli o no. Ora avviene che, in una delle linee importanti, di proprietà della Società Adriatica e da questa esercitata (accenno particolarmente alla linea Bari-Gallipoli), vi sono due treni che non hanno carattere internazionale, perchè sono treni che potrebbero dirsi *omnibus*. Or bene, da parte mia diverse volte ho fatte rimostranze al Ministero dei lavori pubblici e per esso all'Ispettorato generale delle ferrovie a proposito di una ostinazione, direi quasi, della Società Adriatica, di non voler concedere la fermata alla stazione di Cisternino, sulla linea Foggia-Lecce, mentre su questa linea, delle quarantotto stazioni che vi sono, quarantasette hanno la fermata. Solamente la città di Cisternino, che pure conta da 6,000 a 7,000 abitanti, non ha potuto mai avere questo beneficio. È una vera ingiustizia intorno alla quale richiamo qui davanti alla Camera, l'attenzione dell'onorevole ministro.

Ripeto che da Foggia a Lecce il treno si

ferma in quarantasette stazioni, anche di villaggi che non sono Comuni, ma frazioni di Comuni di 500 o 600 abitanti.

Io ho creduto mio dovere, trattandosi di cosa che mi pareva molto irregolare, di esporre alcune rimostranze per questo fatto. So che il Ministero dei lavori pubblici, per mezzo dell'Ispettorato, ha trovato ragionevoli i reclami di Cisternino; ma so pure che la Società Adriatica non ha voluto cedere. L'orario si è pubblicato, ed il comune di Cisternino non ha ottenuto la fermata.

Io domando se è in questo modo che il Ministero e l'Ispettorato si sanno far rispettare dalla Società Adriatica! Una volta che l'Ispettorato ha trovato ragionevoli, come mi consta, i reclami di questo Comune, perchè approvare l'orario senza che ad esso sia stata resa giustizia? Ancora una volta ripeterò che tutte le altre stazioni che si trovano su quella linea hanno la fermata; che si tratta di treni quasi *omnibus*, non internazionali; e che anche al comune di Cisternino dovrebbe la fermata essere concessa, affinché i cittadini possano recarsi a Bari, che è il capoluogo, e ritornare in tempo debito alle case loro.

Io spero che l'onorevole ministro, edotto della cosa, saprà farsi rispettare dalla prepotentissima Società Adriatica perchè non vi è alcuna ragione nè finanziaria, nè tecnica che giustifichi questa denegazione di giustizia per parte della Società.

E vengo ad un'altra questione: a quella della formazione dei treni. Si direbbe che, quanto a ferrovie, l'Italia finisca a Roma. Da Torino a Roma c'è un servizio; da Roma in giù un altro.

Dico questo perchè da Roma a Torino si adopera tutto ciò che vi è di meglio nel materiale, carrozze e macchine; mentre da Roma a Napoli a Reggio a Bari, si adopera non dico quello che vi è di peggio, ma insomma quello che è di mezzo scarto.

Io viaggio molto di rado; ma qualche volta che ho dovuto recarmi nell'Alta Italia, ho veduto che il servizio procede con molta esattezza, mentre non può dirsi altrettanto nelle Province meridionali.

Le comodità che vi sono nelle carrozze di prima classe che vanno presso l'Alta Italia, non si trovano in quelle che vanno verso il Mezzogiorno. Ma c'è di più. Durante la stagione dei bagni, si prendono anche le migliori carrozze di terza classe, e si mandano

sulle linee dell'Italia superiore, riserbando le peggiori per le linee dell'Italia inferiore. Dove il caldo è minore si mandano carrozze più comode e più capaci; dove il caldo è maggiore, si mandano carrozze più strette e più scomode.

Io richiamo quindi l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera intorno a questa grave questione, poichè non c'è ragione che alcune Province abbiano un trattamento migliore di altre, facendo quasi supporre che si voglia fare del regionalismo. È una questione di equità e di parità di trattamento, alla quale io spero che l'onorevole ministro vorrà provvedere. E non aggiungo altro.

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

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Clementini.

**Clementini.** Brevi osservazioni in linea di raccomandazione.

L'onorevole ministro sa meglio di me che gli unici cespiti di produzione delle regioni montuose d'Italia sono i legnami. Questa produzione ha già subito danni enormi dalla concorrenza estera, dopo la conclusione del trattato con l'Austria-Ungheria. Ma a questi danni, altri se ne aggiungono ora perchè la concorrenza estera è favorita da una disparità di tariffe sui percorsi ferroviari, tutta a danno dei produttori italiani.

Infatti, ai grossi negozianti che importano dal Tirolo, dalla Carinzia e dalla Stiria ingente quantità di legname, le ferrovie italiane accordano facilitazioni al cui godimento non sono ammessi i produttori italiani. In ispecie si accorda riduzione di tariffa per l'importazione dal confine di Ala e di Pontebba fino ad un dato deposito, e si accorda la stessa riduzione per la riesportazione da questi depositi, per le diramazioni in tutto il resto del Regno, per secondare le richieste dei consumatori. Invece a quelli che non hanno la fortuna di potere importare queste merci dall'estero, si negano uguali facilitazioni.

Di qui uno dei mezzi col quale una forte concorrenza possono fare i grossisti negozianti italiani che acquistano la merce all'estero, tutta a danno dei produttori italiani.

E notisi che del danno che risentono i

negozianti che fanno trasportare sulle ferrovie legname nazionale, il maggior peso in definitiva ricade a carico dei nostri Comuni, proprietari di boschi, per lo svilimento del prezzo di vendita dei prodotti legnosi.

Io ebbi occasione di occuparmi della cosa anche in via officiosa. So che da parte del Ministero dei lavori pubblici, si è tentato ogni mezzo per indurre le ferrovie a studiare seriamente l'argomento. Orbene, è un anno oramai che l'Adriatica dichiara di studiare l'argomento! Capisco che sia cosa che meriti studio, ma uno studio di un anno, mentre questi produttori attendono un trattamento uguale agli altri, per non subire le conseguenze di una grave concorrenza, mi pare un po' troppo! Ciò non è certamente consono alle esigenze del commercio ed alla rapidità propria degli affari commerciali. Credo dunque necessario che la Società si pronunzi; e spero che si pronunzierà secondo i desideri già manifestati dall'onorevole ministro.

E poichè mi trovo a parlare, vengo ad un altro argomento. Ne avevo fatto tema di una interrogazione al ministro, e concerneva quelle facilitazioni che si dovrebbero accordare, anche in Italia come negli altri Stati, a quei cittadini che dal capoluogo di Provincia vogliono venire alla capitale.

La capitale è il cuore della nazione, e noi dobbiamo cercare di favorire, come negli altri Stati, questo movimento delle varie Province verso la capitale.

Noi non abbiamo biglietti speciali di andata e ritorno, nei treni ordinari che vanno dalle Province alla capitale e viceversa. Se un cittadino vuol venire a Roma, deve prendere il biglietto circolare, e la riduzione di cui gode, viene ad essere paralizzata dalle maggiori spese e da perdita di tempo, conseguenze necessarie del giro maggiore che, senza che gli occorra, è costretto a fare.

Io so, per esempio, che in Austria vi hanno biglietti valevoli per venti giorni, da Vienna ai confini, o da ogni capoluogo del dominio alla Capitale. Questo porta un grande movimento; ed è naturale che chi ha un affare nella capitale approfitti di questi biglietti.

Io credo che le facilitazioni derivanti da questi biglietti di andata e ritorno, varranno ad aumentare sempre più lo sviluppo della capitale, perchè vi sarà maggiore facilitazione di accedere a Roma.

Io so che l'onorevole ministro mi risponderà che non può imporre alle Società ferroviarie di istituire tali biglietti; ma io credo che una viva raccomandazione a queste Società, che del resto debbono anch'esse avervi interesse al pari del Governo, perchè, facilitando il movimento dei viaggiatori, ne traggono vantaggio; che una raccomandazione, dico, a queste Società, farà sì che questa innovazione possa divenire un fatto compiuto anche presso di noi.

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

**Angiolini.** Mi sono iscritto in questo capitolo per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro intorno a certi inconvenienti gravissimi che si verificano nella stazione di Prato in Toscana.

Uno dei più gravi difetti di questa stazione, dipende dalla sua ristrettezza e dalla mancanza di binari di smistamento e di scarico.

Per tale mancanza di binari, è impossibile che tutte le merci che sono spedite o ricevute, possano essere caricate o scaricate nel tempo necessario, affinchè gl'interessati non debbano essere soggetti a continue lagnanze da chi deve ricevere la merce o non la riceve in tempo utile.

E molto più questo fatto è da deplorare, inquantochè le merci che arrivano o che partono, sono costituite da mercanzie che occupano un grande volume, e per conseguenza c'è bisogno di ricoverare nella stazione moltissimi carri.

La stazione, come è attualmente, non può ricevere che cinquanta carri al giorno: e la esperienza ha dimostrato che ne occorrerebbero in media almeno cento.

Oltre questo inconveniente ne abbiamo un altro: ed è, che, per mancanza di piani caricatori, c'è necessità di dovere scaricare le merci in mezzo ai binari, introducendo i carri attaccati ai cavalli in mezzo alle linee.

Accade, però, che, nell'ora in cui si debbono scaricare e caricare le merci, i treni sono in manovra; per cui, o si sospende l'operazione dello scarico, o si va incontro a seri pericoli, se gli scaricatori si trattengono sui binari.

Questo fatto produce continue lagnanze da parte degli interessati della classe industriale e commerciale, che nel nostro paese è estesissima.

Per esempio, esistono fabbriche che hanno esclusivamente bisogno di alimentare i loro motori col carbon fossile, ed altre che si servono del carbone come sussidiario; ebbene queste fabbriche, se non possono caricare il carbone, quando loro occorre, son costrette a rimanere inerti con grave loro danno.

Oltre a ciò, ogni giorno vi sono continue proteste contro la Società ferroviaria, la quale obbliga i commercianti e gli industriali a dover pagare la sosta. Questa sosta spesso, e, per onor del vero, quasi sempre viene abbuonata, perchè la Società riconosce che questo fatto è dovuto a forza maggiore; ma un altro inconveniente, ed anche più grave, è questo: che, talvolta, prima di poter scaricare la merce, bisogna aspettare molto tempo prima che il treno si trovi nel binario di scarico.

Questi inconvenienti per l'aumento del traffico non sono oggi più tollerabili. E questo basti per le merci a piccola velocità.

Per le merci a grande velocità abbiamo un altro inconveniente che difficilmente si verifica in altre stazioni.

Premetto che la stazione ha un vizio di origine che non si può correggere. Ma io non domando al ministro che si costruisca una nuova stazione, sebbene, per la importanza del traffico, Prato la meriterebbe inquantochè fra le stazioni di Toscana, dopo quella di Firenze e di Livorno, quella di Prato dà un prodotto di circa un milione e mezzo all'anno.

Io non domanderò dunque una nuova stazione; ma domanderò che si studi il mezzo aumentando i piani caricatori ed i binari di ricovero, di poter scaricare un numero maggiore di carri, perchè altrimenti le proteste che già hanno cominciato a farsi numerose, diventeranno anche maggiori.

Riguardo poi al servizio della grande velocità, abbiamo un magazzino il quale non ha accesso.

Mi si domanderà: e come fanno i negozianti a portare le merci?

Per una scala. La stazione di Prato è situata ad una certa altezza dal suolo e vi è una sola scala di accesso la quale serve ai viaggiatori in arrivo ed ai viaggiatori in partenza.

Ora questa medesima scala dà accesso al magazzino. Tutti i giorni avviene che, quando non si debbono portare le merci a spalla di uomo, si abbassano sul carretto dal piano del magazzino, facendo saltellare sulla scala le

merci stesse. Questo per quanto riguarda l'accesso anteriore. Per l'accesso posteriore, v'è una serie di binari per collocarvi i carri che debbono portare le merci alla grande velocità... (*Interruzione*).

**Presidente.** Onorevole Angiolini, su questo capitolo sono iscritti altri diciassette oratori. Le rivolgo quindi viva preghiera di restringere il più possibile il suo discorso.

**Angiolini.** Ho finito. Attendo dall'onorevole ministro una parola la quale lasci sperare che nel bilancio avvenire, se non è possibile nel bilancio presente, intanto che si faranno gli studi necessari, sia stanziata la somma occorrente al miglioramento e all'ampliamento della stazione di Prato.

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

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli.

**Giordano-Apostoli.** Il mio amico Clementini poco fa si meravigliava che dopo un anno di studio non fosse ancora risolta una questione alla quale egli accennava. Io credo di non esagerare affermando che da oltre dieci anni a questa parte, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, è stata costantemente portata innanzi alla Camera la questione dell'esercizio delle strade ferrate, della Compagnia Reale in Sardegna, specialmente per quanto riguarda l'enormità delle tariffe; e non è stata mai risolta!

« Pare strano, ma pure è un fatto: l'esercizio di quelle ferrovie è ordinato in modo, con tariffe, con formule tali che la popolazione non ha l'interesse che dovrebbe avere a servirsene, perchè le tariffe sono troppo elevate. La Società non ha alcun interesse a facilitare ed aumentare i trasporti, perchè ha assicurata una garanzia chilometrica fissa, sul prodotto lordo; ed il Governo, alla sua volta, non può fare altro che rassegnarsi a pagare questa garanzia chilometrica, la quale è tanto maggiore quanto minori sono i trasporti e quindi i prodotti. In conclusione quella ferrovia non giova al commercio come dovrebbe giovare, non rende quanto dovrebbe rendere, e costa forse allo Stato più di quanto dovrebbe costare. »

Queste parole che ebbi l'onore di pronunziare inutilmente in quest'Aula nel giugno

del 1890, sono costretto a ripeterle oggi; voglio sperare con miglior fortuna.

Come mezzo efficace per portare qualche rimedio a questo stato di cose veramente deplorevole, viene indicato il cambiamento della formula dell'esercizio di quelle strade ferrate. Questa formula dovrebbe essere modificata in base ad un ribasso di tariffe, lasciando alla Società una maggiore partecipazione sui frutti e diminuendo in compenso l'indennità chilometrica che il Governo deve pagare sul prodotto lordo.

Credo che a tal'uopo siano stati fatti studi e siano corse trattative con la Società fin dal 1888; ma devo ritenere, che non si sia concluso mai nulla.

Raccomando, perciò, vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere, se sia possibile di fare qualche cosa per ottenere un ribasso conveniente delle tariffe pei trasporti sulle strade ferrate sarde della Compagnia Reale.

Si tratta di un provvedimento di modesta importanza da parte del Governo, ma che arrecherebbe alla Sardegna un grande vantaggio; vantaggio immediato, non contestato in tutta l'isola, e del quale sono certo che la Sardegna sarebbe molto riconoscente all'onorevole ministro.

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

**Vagliasindi.** Avevo presentato un'interrogazione per conoscere dall'onorevole ministro, se non vi fosse modo di migliorare l'orario della Circumetnea, quella famosa ferrovia, di cui la Camera ha udito un giorno parlare l'onorevole Bona uito con frasi che poco si capivano in quest'Aula. Si è parlato di ladri, di briganti e di assassini.

Io non ripeterò queste parole, perchè mi paiono fuori di posto.

**Presidente** Certamente!

**Vagliasindi.** Ma poichè siamo in sede di bilancio, credo opportuno di richiamare l'attenzione del ministro sopra i gravi fatti, che si lamentano nella Circumetnea, dei quali la questione dell'orario non è che l'epilogo, l'ultima fase.

Li accennerò brevissimamente, perchè capisco che non è questo il momento di fare una lunga discussione: ma avendo completa fiducia nell'opera del ministro, sono certo, che anche un semplice accenno basterà per richiamare la sua attenzione su queste gravi que-

stioni, in cui non si può fare a meno di tener conto del giudizio che ne porta il pubblico.

Il pubblico molte volte ragiona in base a concetti tutto affatto suoi, ma spesso i suoi giudizi non sono errati.

Ora il pubblico, fino dal compimento di questa linea, cominciò a dire che la spesa dell'intera costruzione dovette risultare infinitamente minore di quella che era nel progetto.

Il pubblico ha potuto anche osservare che molte varianti, che si sono deliberate nel corso della costruzione, hanno grandemente avvantaggiato la condizione finanziaria della impresa. Ne citerò tre di queste varianti: quella di Belpasso, quella di Castiglione e l'altra della stazione di Bronte.

Certo queste varianti ridussero considerevolmente la spesa che la Società costruttrice avrebbe dovuto sostenere, se non fossero state ammesse.

Fu anche osservato, che nella costruzione vi erano curve assai pronunziate: ed oggi ancora, dopo le molte relazioni che furono presentate in proposito, il pubblico, nella sua incoscienza, persiste a credere che tali curve siano più ristrette di quanto i regolamenti ferroviari non comportino.

Malgrado tali preconetti del pubblico si venne finalmente al collaudo, ed il collaudo, contrari mente a quello che se ne pensava, poté accertare e confermare che la linea ferroviaria era costruita perfettamente, che il materiale mobile era perfetto e che tutto andava nel miglior modo possibile.

Se non che, nella pratica, la stessa ferrovia si mostrò ben presto più d'accordo col pubblico che con l'Impresa e col Governo, poichè, appena cominciato l'esercizio della linea, si seguirono frequenti gli sviamenti dei treni ed i disastri: in principio non vi fu data importanza, ma piovvero dopo i reclami e le proteste e si invocò allora l'aiuto del Governo, come quello che si reputa sempre il più adatto a risolvere le maggiori questioni.

Tre deragliamenti avvenuti nel marzo, i più gravi di tutti finora, ma i disastri potranno anche aumentare in avvenire, (*Si ride*) diedero luogo ad una inchiesta governativa; ed allora l'Impresa capì che era tempo di adottare qualche provvedimento per migliorare il servizio; ma il provvedimento fu uno solo e consistette in questo che, mentre prima il treno percorreva in media ventidue chilometri all'ora

dopo fu ridotta la velocità alla media di diciannove chilometri. Così si potevano riparare molti inconvenienti, compreso quello del personale che non era nè sufficiente, nè abbastanza abile; ma i disastri continuarono, ed il ministro ordinò finalmente una inchiesta che fu eseguita dall'ispettore De Cosa.

L'ispettore principiò con l'affermare che la linea era ben costruita, che il personale era sufficiente e bene adatto il materiale mobile, ma pose innanzi alcune riserve, di cui rileverò quelle che mi sembrano più importanti. Così si dice che la linea è perfettamente costruita, ma si lascia il dubbio sulla questione delle curve, se cioè ve ne siano di quelle che eccedono i limiti prescritti dal regolamento. Si dice che il materiale è perfetto, o almeno che è tutto ciò che si può desiderare in linee di questo genere; però vi sono vetture che hanno la tendenza a sviare. Questa tendenza è come innata in esse. Le vetture sono di eccellente fattura; però non si esclude che uno dei disastri sia avvenuto per la rottura di una molla, e si rileva la necessità di indagare con un opportuno esame se le altre molle dimostrino una maggiore resistenza. Il personale è bene scelto, nessun impiegato è stato ammesso senza le consuete cautele volute dal regolamento, i servizi procedono come si deve; però non si nega che uno di quei tre disastri sia avvenuto proprio per colpa del personale, per la sua insufficienza numerica e di capacità.

Ed allora incominciano a ridestarsi i dubbi nella mente del pubblico, che non conosce i nostri organismi ferroviari e che giudica semplicemente alla stregua dei fatti che vede. E lo stesso ministro dei lavori pubblici non contento, pare, delle assicurazioni sulla perfezione della linea e del materiale mobile come pure sulla sufficienza del personale, ha ordinata una nuova inchiesta della quale ancora non si conoscono i risultati: e nell'attesa di questi risultati, con lodevole provvedimento egli ha cominciato a prescrivere alla Società esercente, che il personale sia aumentato e che risponda veramente a fatti e non a parole alle esigenze del servizio. Il ministro, inoltre, nonostante il collaudo così perfettamente eseguito e la questione delle curve, il cui raggio non può certo esser mutato dall'anno scorso ad oggi in conseguenza delle intemperie, il ministro, nonostante questo, ha riconosciuto la necessità di prescrivere che si eseguisca

una nuova verificaione del tracciato planimetrico per rilevare se alcuni raggi di esse curve siano troppo ristretti e correggere quelle che risultassero di un raggio inferiore al progettato; dunque neanche il ministro si acquieta ai risultati della inchiesta precedente.

Ma dopo tanto il ministro, solleticando in ciò gli appetiti dell'impresa, solleticando, s'intende, con onesta intenzione, prescrive che ai macchinisti sia rigorosamente inibito l'uso di recuperare i ritardi dei treni con aumenti di velocità nelle discese, la quale velocità non dovrà mai superare i venticinque chilometri all'ora, ed è questo un santo provvedimento.

Ma l'impresa della ferrovia circumetnea, inesauroibile d'espediti, seppe rivolgere le disposizioni ministeriali in un modo specioso. Disse: quella prima riduzione di velocità da ventidue a diciannove chilometri non fu sufficiente per evitare i disastri e gli inconvenienti che si deplorano; il Ministero vuole la riduzione delle velocità, dunque tutto sta bene, la linea è ben costruita, il materiale mobile è perfetto, gli impiegati fanno tutti il loro dovere, il difetto è negli orari.

Ed allora ha ridotto la percorrenza dei treni a soli 14 chilometri all'ora. Sono cifre esatte: 7 ore e 34 minuti per percorrere 109 chilometri, fanno 14 chilometri all'ora. Una buona vettura ad un cavallo arriverebbe a percorrere la circumetnea anche più presto. Ne è avvenuto che quella maggiore percorrenza che prima si aveva, ora si impiega....

**Presidente.** Onorevole Vagliasindi, la prego di venire alla conclusione.

**Vagliasindi.** Poche parole ancora. Questo risparmio di tempo fu impiegato non a diminuire la velocità nelle discese, ma a fare fermate di venti o trenta minuti ad ogni stazione, rimediando così indirettamente alla mancanza di personale. E così tutto si risolve in danno dei viaggiatori!

Non voglio ulteriormente abusare della pazienza della Camera: mi piace però d'aver richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro sopra questo grave argomento, perchè bisogna avvertire che finora i disastri si sono verificati semplicemente in luoghi dove non vi sono quelle enormi pendenze e quei precipizii che si lamentano in altre parti della linea: potrebbe quindi accadere di peggio in avvenire.

Dobbiamo inoltre pensare, relativamente alla questione dell'orario, su cui richiamo



l'attenzione del ministro, che, se la linea non è perfetta, dovrà più o meno richiedersi che sia ridotta come tutte le altre linee. Ed allora io non domando nemmeno che questa ferrovia percorra i suoi 25 chilometri all'ora, ma domando solo che percorra quella quantità di chilometri che stabiliscano una tal quale differenza tra una ferrovia ed un carro ordinario, tirato dai buoi. (*Si ride*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ceriana-Mayneri.

**Ceriana-Mayneri.** Mi onoro di rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, circa il servizio ferroviario, e particolarmente circa gli orari vigenti sulle nostre strade ferrate, che paiono fatti apposta per rendere difficili le comunicazioni ed allontanare i viaggiatori dalle ferrovie italiane, con grave danno delle nostre popolazioni, degli introiti ferroviari e dello erario dello Stato che in questi introiti è particolarmente interessato.

Non sarebbe difficile il citare moltissimi esempi (e gli egregi colleghi mi potrebbero aiutare in questa enumerazione); ma, per non tediare la Camera, mi limiterò a citarne un solo. Il treno direttissimo, notturno, fra il Piemonte e Roma, si ferma 50 minuti alla stazione di Genova. È ciò concepibile, col nome dato a questo treno e con l'importanza delle relazioni fra il Piemonte e la capitale? Il percorso fra Torino e Roma è di poco più di 600 chilometri; ed i treni diretti lo fanno in 14 ore. Non oso sperare che si possa, in Italia, seguir l'esempio della Francia, dove il percorso tra Marsiglia e Parigi, che è di oltre 800 chilometri, è fatto in 12 ore; ma credo che, limitando la fermata a Genova a soli 20 minuti, e facendo qualche acceleramento in altri punti, si potrebbe facilmente guadagnare una buon'ora, ed in un non lontano avvenire, forse, ridurre il viaggio a sole 12 ore.

Mi pare una questione di così alta importanza, anche politica, da meritare l'attenzione dell'onorevole ministro ed un pronto provvedimento.

Poichè ho facoltà di parlare mi permetto ancora di raccomandare all'onorevole Perazzi di voler studiare, se fosse possibile, senza grave spesa, di estendere, come già si fa in Germania, in Francia, in Svizzera ed in Austria, il riscaldamento alle carrozze di terza classe.

In molte regioni della nostra Italia pur-

troppo abbiamo, da qualche anno, degli inverni lunghi e veramente siberiani; mi parrebbe opportuno, particolarmente nei lunghi viaggi, di adottare questo riscaldamento che salverebbe i poveri viaggiatori da tanti tormenti e sofferenze.

È una questione di umanità, e sono certo che l'onorevole ministro, così benevolo per le classi meno abbienti, vorrà accogliere favorevolmente anche questa mia raccomandazione e provvedere in proposito.

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

**De Felice-Giuffrida.** Le spese che si sostengono per il mantenimento del personale del Regio Ispettorato ferroviario non sono eguali ai benefici che si ha il diritto di ricavarne. L'ho detto altra volta: vi sono inconvenienti a cui ha dato luogo l'istituzione dell'ufficio del Regio Ispettorato. Non ultimo di questi inconvenienti è quello accennato testè dall'onorevole Vagliasindi.

Nella costruzione della circumetnea e delle altre linee ferroviarie, in Sicilia, e nell'esercizio delle ferrovie, abbiamo dovuto notare una deplorabile condiscendenza dell'ufficio del Regio Ispettorato verso le amministrazioni costruttrici, e verso quelle che hanno l'esercizio delle linee.

Questa condiscendenza non è ultima causa dei giustificati sospetti di cui ha parlato l'onorevole Vagliasindi.

Sentano, onorevoli colleghi, e giudichino.

Non più tardi d'oggi mi è stato comunicato un fatto, che io mi pregio di sottoporre al giudizio della Camera, richiamandovi l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè voglia provvedere in proposito.

Si doveva nominare un ispettore principale del servizio movimento e traffico, nella rete Sicula. Un'amicizia (diciamo così) un poco troppo intima, tra il Regio ispettore, signor Decosa, ed il cavaliere Mazza, direttore generale delle ferrovie sicule, fece sì che vennero esclusi dal loro diritto di nomina i capi stazione di prima classe, e venne nominato, chi, egregio signor ministro?

Venne nominato un impiegato del Regio Ispettorato ferroviario!

Il guaio è che quando sono possibili questi gravi inconvenienti, non si può sperare di avere, all'occorrenza, relazioni eque, giuste e veritiere, non intinte almeno della pece di una eccessiva amicizia.

Nè il fatto è unico. Ve ne è un altro di eguale gravità, pure verificatosi in questi giorni.

Si doveva nominare un altro ispettore del movimento, e si andò a scegliere un ingegnere Alessandri, pure del regio Ispettorato.

Non voglio fare cattive supposizioni, ma queste condiscendenze che usa l'Amministrazione ferroviaria non mi sembrano davvero naturali, o almeno mi pare che siano, diciamo pure, interessate. Fanno supporre, per lo meno, che vi sia sotto qualche cosa di più della semplice amicizia, fanno sorgere supposizioni poco benevole.

E tuttocìò perchè accade, onorevole ministro? Il perchè sorge spontaneo. Perchè non sono ancora stati presentati gli organici del personale ferroviario.

Se, come la legge vuole, questi organici fossero stati presentati, studiati ed approvati, non avremmo certamente potuto deplorare tali enormità.

Questa mia osservazione, rispetto all'approvazione degli organici, credo che abbia qualche valore, anche avuto riguardo alle dichiarazioni esplicite fatte da un onorevole ministro, che, disgraziatamente, non è più, nè tra noi nè tra i vivi.

Ricordo che l'onorevole Genala, nella seconda tornata del 29 maggio 1893, in seguito ad alcune mie osservazioni, ebbe a dichiarare:

« L'onorevole De Felice dice che io ho fatto molte promesse. È vero. Io dissi che mi sarei fatto consegnare dalle Società i ruoli organici: e questi ruoli io li ho.

Dissi che avrei esaminato il regolamento: e l'ho infatti esaminato.

Non ho quindi mancato alle mie promesse. »

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, se questi organici sono al Ministero fino dal 29 maggio 1893, io faccio appello a Lei, perchè li voglia far esaminare ed approvare, dappoichè senza questi organici, ripeto, noi non possiamo nemmeno sognare che sieno evitati gli inconvenienti che sono stati lamentati ora dall'onorevole Vagliasindi; che furono deplorati da me, prima; che sono biasimati ora dal pubblico, dai ferrovieri, da tutti, sempre.

E questo è interesse non solo degli impiegati ferroviari, i quali del resto hanno bene il diritto di sapere come debbono essere nominati, come promossi, come messi a riposo, quali diritti abbiano alla pensione;

ma è anche interesse del pubblico, il quale capisce che con la presentazione di questi organici nasce l'interesse nel personale ferroviario, nasce l'ordine, nasce la bontà del servizio e la sicurezza delle linee. Ed è anche interesse del Governo, perchè senza questi organici esso vedrà sempre ripetersi gli inconvenienti gravi che sono stati fin qui deplorati.

Perciò io prego l'onorevole ministro di volere assumere informazioni, per assicurarsi se le notizie che a me sono state riferite (le quali del resto dichiaro che ritengo esattissime, per la fonte ineccepibile alla quale sono state attinte) a lui risultano ugualmente vere.

Nello stesso tempo lo prego, perchè voglia, nel più breve termine possibile, portare la sua attenzione sugli organici ferroviari e li approvi e li metta in vigore.

Mi risponderà che c'è già una Commissione, incaricata di studiare la questione ferroviaria; ma io mi permetto di osservare, fin d'ora, che, per quanta fiducia possa avere nei componenti di questa Commissione, (fra i quali desta la simpatia dei ferrovieri il relatore, onorevole Sanguinetti, che sempre si è interessato della questione relativa agli organici ferroviari) questa degli organici è questione assai urgente, che non deve affidarsi ad uno dei soliti esami di una delle solite Commissioni.

Lo stesso onorevole Sanguinetti, nella sua relazione, ebbe a dichiarare, infatti, che nonostante l'inchiesta ferroviaria ordinata colla legge dell'8 luglio 1878, ed i numerosi dati raccolti nei sette volumi presentati al Parlamento, si può tuttavia affermare che le convenzioni ferroviarie del 1885 non ebbero sufficiente preparazione, nè furono in tutte le loro parti sufficientemente studiate. In modo che può succedere questo: che la Commissione può studiare, ma che in seguito non si concluda poi niente, o che il provvedimento giunga troppo in ritardo e succeda quello che dice l'adagio popolare, cioè, che mentre il medico studia l'ammalato muore.

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

**Voci.** È mezzogiorno.

**Presidente.** Su questo capitolo ci sono parecchi iscritti; ma li prego di considerare che è impossibile fare larghe discussioni.

Onorevole Ferrucci, abbia quindi la bontà di restringere il suo dire. Parli.

**Ferrucci.** Io intendo parlare appunto di questo tema, cioè del ruolo dell'Ispettorato delle strade ferrate.

L'Ispettorato, come la Camera sa, ebbe origine dalla legge 27 aprile 1885, dove però si trova menzionato solo incidentalmente.

Venne poi costituito per Decreto Reale del 22 ottobre 1885, che ne fece un corpo autonomo ed indipendente dal Genio civile; cosicchè doveva essere questa un'amministrazione con pochissima dipendenza dallo stesso Ministero, e venne composta di 172 impiegati, oltre gli ufficiali d'ordine comprendendovi anche gli impiegati della soppressa Direzione Generale.

Ora è evidente che un personale così ristretto non poteva adempiere alle funzioni gravissime di sorveglianza sull'esercizio e sulle costruzioni, e di direzione delle costruzioni ferroviarie che gli erano attribuite da quel Decreto. Cosicchè fin dalla sua origine si è dovuto aggregare all'Ispettorato, un gran numero d'ingegneri del Genio civile e di aiutanti, un gran numero di straordinari, ai quali sono state affidate le funzioni molto gelose di riscontro, sia sui prodotti, sia sui lavori, il che non è veramente regolare.

Questo corpo così costituito è stato ordinato, per la sorveglianza delle Società ferroviarie, in undici circoli, ciascuno dei quali, meno quello della Sicilia, ha una frazione della rete; quindi ciascuno di essi opera indipendentemente dall'altro; quindi l'Ispettorato non vede mai l'andamento generale del servizio, e non vi è un'efficace e permanente sorveglianza su due punti importantissimi, e cioè il materiale mobile e la sua distribuzione nelle diverse linee.

Questo corpo dunque è nato con un vizio fondamentale d'origine, del quale non è possibile liberarlo, se non ricostituendolo, col tornare all'antico, e cioè col mettere accanto a ciascuna Direzione Generale delle ferrovie, una Commissario governativo, si chiami pure Ispettore se si vuole, il quale abbia alla sua dipendenza degli ingegneri dei diversi rami di servizio, e degli impiegati amministrativi, coi quali possa provvedere alla sorveglianza della manutenzione, dell'esercizio tecnico e del traffico delle ferrovie che sono i tre grandi

rami nei quali è distinto l'esercizio delle vie ferrate.

Quando codesto Corpo fosse ordinato in tal modo, credo che il servizio procederebbe molto meglio, perchè vi sarebbe un'efficace azione dell'Ispettorato sulle Società ferroviarie, e tutto non verrebbe accentrato a Roma, come è presentemente. Molte questioni si risolverebbero fra i direttori generali e gli ispettori generali governativi.

Pessimo poi è, a mio avviso, il modo di reclutamento del personale tecnico, perchè si prendono dei giovani usciti dalle Università e si dà loro il titolo di ispettori allievi, ed essi debbono controllare delle opere delle Società, mentre non hanno mai avuto occasione di costruire nemmeno un metro di strada ferrata. Quindi il nostro personale di sorveglianza si trova per abilità e per esperienza in condizioni inferiori a quello delle ferrovie, mentre dovrebbe avvenire il contrario.

Una riforma radicale dell'ispettorato generale s'impone pertanto manifestamente; e si impone anche per un altro motivo, cioè perchè questo Corpo, costituito dal 1885, si è, se così può dirsi, cristallizzato. Vi sono ancora degli impiegati molto valenti e che contano lunghi servizi i quali si trovano nella stessa posizione di undici anni fa, e non hanno mai ottenuto alcun avanzamento. Quindi credo che sia assolutamente necessario che il ministro si occupi di questo argomento, pel quale troverà nell'archivio del Ministero molti studi già preparati, e prenda qualche provvedimento (ciò che è nelle sue facoltà, perchè il Corpo è stato costituito per Decreto Reale) per ridargli un po' di vita, per togliere tanti impiegati abili, attivi, operosi, dalle condizioni disgraziatissime in cui ora si trovano per la ristrettezza di questo Corpo e per il suo cattivo ordinamento che tolgono loro ancora per lungo tempo qualsiasi speranza di promozione.

Un'altra osservazione debbo fare, ed è relativa ai regolamenti per l'esercizio delle strade ferrate.

Abbiamo ora in vigore un regolamento del 1873 il quale necessariamente è antiquato, perchè non vi è ramo della scienza nel quale si sia tanto progredito, quanto quello dell'esercizio delle ferrovie.

Ebbene nel 1893 il Genala aveva nominato una Commissione per riformare questo regolamento. La Commissione fece il suo la-

voro; questo fu trasmesso alle Società per le eventuali osservazioni, fu trasmesso al Comitato superiore delle strade ferrate, e fu mandato al Consiglio di Stato, il quale, senza entrare in merito, opinò che non convenisse per ora di riformare questo regolamento, ma che convenisse aspettare che fossero finiti i contratti d'esercizio.

Non lo so ufficialmente perchè, sebbene abbia avuto l'onore di presiedere quella Commissione, non si usa dar notizie del modo come sono poi state risolte le questioni, che si studiano dalle Commissioni governative; ma in sostanza mi consta che il Consiglio di Stato rimandò quest'opera alle calende greche, mentre ciò non era punto giustificato; perchè l'articolo 93 del Capitolato d'esercizio delle reti Adriatica e Mediterranea e 89 della Sicula stabilisce che sono applicabili all'esercizio di quelle reti tanto il regolamento del 1873, quanto tutte le altre disposizioni, che nella stessa materia venissero in seguito emanate dal Governo.

Quindi è evidente come sia pieno ed intero il diritto del Governo di riformare il regolamento di esercizio e di imporne l'esecuzione alle Società e non occorre punto aspettare il termine degli attuali contratti di esercizio per attuare il nuovo regolamento.

Quella Commissione ebbe pure l'incarico di studiare l'esercizio economico delle ferrovie di limitato traffico e fece su tale questione le sue proposte, indicando anche quali modificazioni si dovessero introdurre nella legge dei lavori pubblici per potere assicurare quest'esercizio economico, il quale ora si pratica in tutti gli Stati, meno che in Italia. Questo argomento dell'esercizio economico è stato trattato con grandissima cura nel Congresso ferroviario di Pietroburgo; e dai documenti pubblicati in quell'occasione si rileva che dei treni economici sono in azione su tutte le ferrovie d'Europa, meno che sulle nostre.

Anche questo dunque è un argomento sul quale, non solo io, ma, credo, molti altri abbiano richiamata l'attenzione del ministro, e perciò lo prego di prendere in considerazione la necessità, che v'è di riformare il regolamento generale del 1873, per renderlo adatto alle condizioni attuali dell'esercizio ferroviario; e di provvedere perchè venga messo in esecuzione un esercizio più economico di quello che adesso facciamo sulle li-

nee di modico prodotto, di cui abbiamo pur troppo non poche migliaia di chilometri.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Marinis.

**De Marinis.** Una sola parola. Mi permetto di ricordare e raccomandare all'onorevole ministro il voto rivoltogli dai Sindaci dei vari Comuni della costiera Amalfitana.

Tutti i cittadini di quei Comuni conven- gono alla stazione ferroviaria di Vietri sul Mare e si spiega così perchè questa piccola stazione dia un introito superiore alle 80,000 lire annue. Ora è stato rivolto al Governo un voto perchè il treno diretto vi si fermi, trattandosi di una stazione che ha un movimento superiore a quello di molte città; e perchè il locale sia allargato in modo da rendere possibile il carico e lo scarico delle merci.

Non aggiungo altro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

**Daneo Edoardo.** Io avrei voluto in ora migliore e con maggiore agio di svolgimento, sottoporre all'apprezzamento della Camera e richiamare l'attenzione del ministro relativamente a una questione che ha una grave importanza locale per la città di Torino e per le sue industrie e che giustizia richiede debba avere ormai una soluzione, è la questione della stazione ferroviaria di Valdocco in Torino.

Mi restringerò stante l'ora tarda a brevissimi cenni, tanto più perchè sono certo che il ministro non può a meno di conoscere già l'importanza dell'argomento e lo stato della vertenza.

Fin dal 1887, in seguito a rimostranze di tutti i Corpi locali e a progetti della Società esercente le ferrovie mediterranee concordati coll'Ispettorato governativo, si riconobbe la necessità di provvedere all'insufficienza delle stazioni torinesi d'allora per il grande traffico e specialmente allo scarico delle grosse merci nella regione più industriale, costruendo una stazione di smistamento verso Porta Nuova aprendo una nuova stazione in regione Valdocco la quale per ora avrebbe essenzialmente servito al movimento delle merci e poi gradatamente ampliandosi e mostrandosene il bisogno, anche per i viaggiatori della località.

Il Governo approvò i progetti, li circondò delle necessarie formalità per la dichiara-

zione di utilità pubblica, stabilì la somma occorrente per l'inizio regolare dell'opera, la iniziò effettivamente in parte e per la stazione di smistamento al sud della città, la compì.

Il Municipio a sua volta, con grave spostamento di legittimi interessi privati e grave impegno per la finanza comunale, modificò e fece approvare i piani d'ingrandimento della località di Valdocco, segnando per far fronte al movimento preveduto della futura stazione grandi arterie di vie, corsi e piazze e prevedendo altre spese per colmare dislivelli e simili.

Sulle vie tracciate erano in costruzione case operaie e fabbriche e furono fatti sospendere i lavori per non dover pagare poi spese di demolizioni e valore maggiore di edificii: sull'area assegnata alla nuova stazione e dipendenze accadde la stessa cosa.

Ma, d'un tratto, venuta l'epoca delle vacche magre nei nostri bilanci, non solo i lavori in corso a Valdocco, ma ogni lavoro preparatorio per le ulteriori necessarie espropriazioni fu d'un tratto sospeso e accadde che oltre all'essere tolta agli industriali la speranza di prossima attuazione del nuovo e più prossimo scalo per le merci da spedire e ricevere, molti, e non degli agiati, proprietari di case e terreni in quella località ne rimasero gravemente danneggiati e pressochè rovinati, non potendo più in effetto disporre utilmente dei loro fondi, nè dar pur termine alle iniziate costruzioni.

Quando era prossimo a scadere il primo termine assegnato all'opera, esso fu bensì prorogato, poichè nulla ancora erasi conchiuso sul da farsi anche in limiti più modesti, ma intanto il tempo passa e io non vedo ancora salda speranza di prossima soluzione.

Se anche i tempi siano meno floridi per la finanza e per l'industria, il bisogno del nuovo scalo non può certamente dirsi cessato, ma tutt'al più meno urgente, ed è evidente che sarebbe un errore e un cattivo affare anche per l'erario il rinunciare ora assolutamente e per l'avvenire alla nuova stazione.

Ma oltre all'errore e al cattivo affare perchè si dovrebbe pagare poi dieci quel che ora costa uno, vi ha nell'indugio e vi sarebbe nella rinuncia una vera mancanza di fede verso il Comune e verso l'industria locale. Con tutto ciò io credo che si possa be-

nissimo rimandare a tempi migliori l'idea di costruire la vera stazione e di aprirla ai passeggeri e anche magari le merci, ma è necessario ora di risolvere prima che scadano le proroghe, almeno le questioni delle espropriazioni contemplate dal piano pubblicato o anche ristrette in minore misura, ma non ulteriormente rimandabili.

Ora io vorrei che l'energia e la giustizia del ministro spingesse l'Ispettorato a provvedere a definire presto la pendenza, incaricando qualche buon funzionario di mettersi, munito delle istruzioni e poteri occorrenti, direttamente d'accordo coll'Amministrazione municipale la quale, da quanto mi consta, si è mostrata disposta a fare tutto quello che si può ragionevolmente chiederle per facilitare la cessazione di uno stato di cose intollerabile.

Io credo che, se pure si voglia per ora restringere le opere in limiti minimi, al puro necessario, si potrebbe agevolmente fissare d'accordo col Municipio di Torino, un piano ridotto, di esecuzione di questa stazione, o almeno di espropriazione delle aree occorrenti, e delle vie di accesso, ridotte anche esse in proporzione, ponendo fine agli indugi e facendo sì che non abbiano luogo proroghe nuove.

Così, se non si renderebbe piena giustizia si darebbe almeno affidamento di giustizia agli interessati e nell'avvenire si potrebbe poi, prendendo fin d'ora le opportune precauzioni, aprire a suo tempo lo scalo, e dare la necessaria ampiezza pel traffico alla nuova stazione di mano in mano che il movimento crescente lo esiga.

Il ministro deve lottare colle difficoltà dei ristrettissimi bilanci, lo so e me ne rendo conto, ma qui si tratta dell'esecuzione e ridotta, per così dire, ai minimi termini, di un pubblico affidamento, di un impegno preciso ed io spero quindi che egli saprà trovar modo di conciliare le ragioni crudeli della finanza colle esigenze della giustizia.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna.

*(Non è presente).*

L'ora essendo tarda, il seguito di questa discussione è rimandato alla prossima seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 12.15.

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

