

XLVI

TORNATA DI GIOVEDÌ 10 GIUGNO 1897

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHINAGLIA.

INDICE.

Atti vari:

Disegni di legge (*Presentazione*):

Cassa di credito comunale e provinciale (LUZZATTI)	Pag. 1689
Casse di risparmio (BRANCA)	1716
Agrumi (Id.)	1716
Personale postale e telegrafico (SINBO).	1727
Relazione:	
Bilancio di grazia e giustizia (COCCO-ORTU)	1694
Sistemazione del palazzo del Ministero d'agricoltura e di quello dei lavori pubblici (GIOVANELLI)	1697
Credito fondiario nella Sardegna (CASANA)	1728-F

Disegno di legge:

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	1697
Oratori:	
BACCELLI A.	1717
CARBONI-BOJ.	1699
CHIMIRRI	1709-10
DANIELI, <i>relatore</i>	1704-28 E
DE CARO	1713-16
DE GIORGIO	1709
DE PRISCO.	1705
DE RISEIS G.	1710-11-21-23
DI SAN GIULIANO	1700-91
FACHERIS	1728 C
GABBA	1717
GATTORNO.	1701
GIUNTI	1714
GROSSI	1725-28
IMBRIANI	1706 08-12
LUCIFERO	1698 99
LUPORINI	1723-25
MAURY	1712
MERELLO	1700
MORANDO	1728-B-28 C
NASI	1718-19
PANSINI	1702
PANTANO	1728-28 C
PRINETTI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	1698
1700-01-02-04-05-06-09-10-11-12-15 16-18-20-23-24-26-28-A-28 B-28 C-28-E 28-F	
SANFILIPPO.	1703
SPADA	1713 16
TINOZZI	1714
TIZZONI.	1727 28-C

Giuramento del deputato CIMORELLI Pag. 1697

Interrogazioni:

Quarta Sezione del Consiglio di Stato:

Oratori:

SERENA, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i>	1690
TRIEPEL	1690

Stabilimenti siderurgici:

Oratori:

ARCOLEO, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i>	1693
CASALE	1693

Osservazioni:

Oratori:

BRANCA, <i>ministro delle finanze</i>	1717
GROSSI	1717
TRIEPEL	1716-17

Proposta di legge (*Svolgimento*):

Insegnanti tecnici:

Oratori:

GIANTURCO, <i>ministro dell'istruzione pubblica</i>	1696
MORANDI	1694-97

La seduta incomincia alle ore 14.10.

Arnaboldi, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seconda tornata di ieri, che è approvato.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Luzzatti, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la istituzione di una Cassa di credito comunale e provinciale; e prego la Camera di consentire che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Commissione dei Diciotto.

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

Se non vi sono opposizioni, questo di-

gno di legge sarà trasmesso, per l'esame, alla Commissione dei Diciotto, come l'onorevole ministro propone.

(Rimane così stabilito).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Radice e Freschi, di giorni 6; Sormani, di 7; De Asarta, di 12; Mirabelli, di 10; Cottafavi, di 5. Per motivi di salute, l'onorevole Baragiola, di giorni 8. Per ufficio pubblico, l'onorevole Dal Verme, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole Triepi interroga il ministro dell'interno « sui provvedimenti occorrenti a un più sollecito e completo funzionamento della giustizia amministrativa presso la IV Sezione del Consiglio di Stato. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

Serena, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'onorevole Triepi, che io ho avuto il piacere di vedere, più volte, nell'aula delle udienze della quarta Sezione del Consiglio di Stato, accenna, nella sua interrogazione, ad un più sollecito funzionamento della giustizia amministrativa.

Sono sicuro che con queste parole l'onorevole Triepi non ha inteso di muovere alcun rimprovero al nostro Supremo tribunale amministrativo.

Egli sa come i ruoli settimanali della quarta sezione del Consiglio di Stato siano diventati addirittura ruoli di pretura, tanto sono le cause che vi si iscrivono.

Egli sa come una udienza alla settimana non basti e ne occorran due per decidere tutte le cause; sa che ai Consiglieri della quarta sezione appena avanzano due giorni per scrivere le loro decisioni.

Ciononostante io sono il primo a riconoscere con l'onorevole Triepi, che qualche cosa bisognerebbe fare per modificare alcune norme procedurali; ma non ho molta speranza che si riesca a far approvare dalla Camera le relative proposte.

E dico questo, perchè nello scorso anno l'attuale Ministero presentò una legge modesta sì, ma che avrebbe avuto per risultato di mettere in corrente circa 400 o 500 ricorsi, che sono pendenti, e per i quali non si può dichiarare la decadenza.

L'onorevole Triepi sa di quale legge io intenda parlare: di quella del deposito della carta da bollo, la quale fu approvata dal Senato, ma alla Camera non trovò fortuna, o per dir meglio non trovò fortuna presso la Commissione incaricata di studiarla e che non la portò alla Camera.

Ripeto: qualche cosa io credo che sia necessario di fare per rendere più spedita la procedura non solo innanzi alla IV Sezione, ma anche innanzi alla Giunta provinciale amministrativa.

Nella seconda parte della sua interrogazione l'onorevole Triepi parla di un più completo funzionamento.

Egli sa meglio di me che questo è un argomento che richiederebbe un lungo discorso, e non è il caso di occuparsene ora, in occasione di una semplice interrogazione.

D'altra parte, egli non ignora che il Ministero ha già presentato al Senato una riforma del Consiglio di Stato, nella quale si propongono modificazioni assolutamente necessarie, che mirano appunto a quel completo ordinamento della giustizia amministrativa che è nei desideri miei e dell'onorevole Triepi.

Quando dunque il disegno di legge, ora presentato al Senato, verrà in discussione alla Camera, potremo trattenerci opportunamente e lungamente di questo argomento.

Per ora non potrei dirgli altro.

Presidente. L'onorevole Triepi ha facoltà di parlare.

Triepi. Io sono soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato, e comincio dal dichiarargli che erroneamente egli ha potuto supporre, per un momento, che io volessi con la mia interrogazione muovere, sia pure un lontano rimprovero, alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato per le difficoltà che essa incontra nella sua via e per le lungaggini a cui i giudizi amministrativi sono assoggettati. Tutt'altro.

Se della Quarta Sezione del Consiglio di Stato dovessi io qui parlare, non lo farei che per elogiare questa alta magistratura e per invitare il Governo a continuarla, come fa la pubblica opinione, il suo appoggio e

la sua fiducia che merita veramente, non dico più delle altre magistrature, ma, per lo meno, quanto la più alta di esse.

Del resto, io dichiaro all'onorevole Serena che non avrei presentato la mia interrogazione, se avessi avuto notizia del disegno di legge presentato dal Ministero dell'Interno al Senato.

E ciò vale anche a spiegare meglio il concetto, al quale è ispirata la mia interrogazione, che è quello di rimuovere gli ostacoli che, per il regolamento della IV Sezione del Consiglio di Stato, si oppongono al corretto procedimento dei giudizi amministrativi; ora io sono lieto di notare che il Governo ha visto questi inconvenienti, e si è studiato, con il disegno di legge presentato al Senato, di eliminarne alcuni.

Naturalmente io faccio le mie riserve intorno alle disposizioni proposte; quando verranno, col disegno di legge, dinanzi alla Camera, si potranno alcuni provvedimenti ammettere, alcuni altri contrariare, altri emendare, ma per ora noi non possiamo entrare in questi discorsi senza portare offesa all'alto Consesso presso il quale il disegno di legge stesso deve prima discutersi. Ma io devo dire una parola all'onorevole Serena, in risposta a ciò che egli affermava del contegno tenuto dalla Camera a riguardo del disegno ministeriale dell'anno decorso, e cioè di non perdersi d'animo per questo!

L'anno passato quel disegno non ebbe seguito, e non è venuto all'approvazione della Camera, l'onorevole Serena me lo ammetterà facilmente, per la forma, direi quasi, non volgare, ma brutale, colla quale era presentato.

Dire che il ricorso alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato e la conseguente decadenza debba dipendere da un deposito della carta bollata e di tutti gli inconvenienti che si rivelano a proposito del funzionamento della Quarta Sezione del Consiglio di Stato, occuparsi semplicemente di quello dimenticando tutti gli altri, non era ammissibile, e la Camera giustamente non lo portò all'onore della discussione.

Quella stessa disposizione può essere emendata, e sotto altra forma far parte di quel progetto che il Ministero ha presentato al Senato, e allora naturalmente nel complesso di tutti gli altri provvedimenti passerà anche quello, ed è giusto che passi.

Una seconda osservazione intendo fare all'onorevole Serena, ed è che per questo inconveniente grave dell'indugio un procedimento pesa sull'amministrazione pubblica più e soprattutto che sui privati. Questo inconveniente dipende soprattutto dalla disposizione dell'articolo 41 della legge sul Consiglio di Stato, disposizione nuova nella nostra legislazione come in tutte le altre, come bene si osserva in quella relazione che il Ministero premette al progetto di riforme che si trova davanti al Senato. Io osservo come quella disposizione, che era stata proposta e adottata dalla Camera, e che fu tradotta in un articolo speciale unicamente per omaggio alla giurisdizione ordinaria, viceversa è divenuta nelle mani delle parti un'arma per allungare i giudizi, arma spesso imbrandita a scapito del decoro professionale, e più spesso poi a danno delle pubbliche amministrazioni.

Ora lo studio di questo, che era il primo, ed il più grave inconveniente, quello che il Ministero doveva studiare, nell'interesse delle pubbliche amministrazioni, per eliminarlo al più presto possibile col disegno di legge presentato avanti al Senato, è rimandato ad altro disegno a proposito del tribunale supremo delle competenze, che si vorrebbe istituire.

Ora io dico: la legge del 31 marzo 1887, che il Ministero si propone di riformare con un apposito disegno di legge, per istituire poi il supremo tribunale dei conflitti, sarà studiata e proposta quando che sia; ma intanto trovate modo di eliminare gli inconvenienti universalmente lamentati. Per spogliare la 4^a Sezione del Consiglio di Stato della sua giurisdizione si deve opporre non solo a torto ma contro il buon senso, l'eccezione della sua incompetenza, in modo che la giustizia amministrativa non si possa più fare; onde il Consiglio di Stato anche con poco, direi quasi, suo decoro, e con offesa alla sua dignità, debba ripiegare le carte che ha studiate, e sulle quali era pronto ad emettere la sua decisione, e rinviare tutto alla Corte di cassazione.

Basterebbe la soppressione dell'articolo 41, lasciando intatto il problema dei conflitti, lasciando da parte l'istituzione di questo nuovo (seppure quella Commissione farà mai i suoi studi e li porterà a termine) tribunale supremo delle competenze.

Questa è la parte più importante della mia interrogazione su cui voleva richiamare l'attenzione dell'onorevole sotto-segretario di

Stato per l'interno. Del resto il fatto della presentazione di quel progetto, la sua larga dottrina ed esperienza di magistrato mi danno affidamento che non c'è bisogno che nessun deputato gli rammenti qui gl'inconvenienti della giustizia amministrativa perchè il Governo vi provveda.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Vischi.

(Non è presente).

La sua interrogazione s'intende decaduta.

Verrebbe quindi l'interrogazione dell'onorevole Schiratti al ministro guardasigilli, ma l'onorevole ministro ha fatto sapere alla Presidenza di non poter essere presente oggi per rispondere all'interrogazione a lui rivolta, quindi questa interrogazione rimane iscritta nell'ordine del giorno.

Viene poi l'interrogazione dell'onorevole Bovio.

(Non è presente).

S'intende decaduta.

Viene poscia quella degli onorevoli Costa Andrea, Agnini, Morgari, De Marinis, Bissoleti, Soggi, Nofri, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno « sulla proibizione del Congresso regionale socialista toscano ».

Serena, sotto-segretario di Stato per l'interno. Essendo imminente la discussione del bilancio dell'interno, vorrei pregare l'onorevole Costa e i suoi colleghi di rimandare a quell'occasione l'esame delle questioni a cui potrebbe dar luogo la loro interrogazione. Essi sanno meglio di me che una semplice interrogazione nel senso del nostro regolamento (sebbene, in realtà, le interrogazioni sieno oramai diventate vere e proprie interpellanze), non potrebbe darmi campo di esporre tutte le ragioni del provvedimento. Ora dovrei limitarmi a dire che le ragioni del decreto prefettizio sono tutte riassunte nella motivazione del decreto stesso. Gli intendimenti, i criteri del Governo sono argomento più d'interpellanza che d'interrogazione.

Presidente. Onorevole Costa Andrea, ha facoltà di parlare.

Costa Andrea. Senza approvare i motivi per i quali il prefetto ha proibito questo Congresso toscano, anzi disapprovando apertamente il decreto prefettizio, accetto la proposta del sotto segretario di Stato, di riman-

dare al bilancio dell'interno la discussione di questa questione.

Presidente. Però s'intende come questione da trattarsi in occasione del bilancio, non come interrogazione, perchè il regolamento non lo permette.

Un'altra interrogazione dell'onorevole Vischi s'intende decaduta.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Imbriani al Governo.

(Non è presente).

S'intende decaduta.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro delle finanze.

(Non è presente).

S'intende decaduta.

Gli onorevoli Scotti, Chiapusso, Giaccone, non essendo presenti, la loro interrogazione s'intende decaduta.

Viene dopo un'interrogazione dell'onorevole Imbriani al ministro dell'interno.

(Non è presente).

S'intende decaduta.

Interrogazione Bovio al ministro dell'interno.

(Non è presente).

S'intende decaduta.

Interrogazione degli onorevoli Calissano, Coppino, Giaccone e Calleri al ministro dei lavori pubblici.

Non essendo presente nè il ministro nè gl'interroganti, s'intende rimandata.

Viene ora la interrogazione Cimati e Mancini al ministro d'agricoltura e commercio.

Guicciardini, ministro di agricoltura e commercio. Per accordo preso con gl'interroganti prego che questa interrogazione sia rimandata ad altra seduta.

Presidente. Sta bene: sarà iscritta nell'ordine del giorno di domani.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole De Amicis ai ministri d'agricoltura e commercio e degli affari esteri « per sapere se realmente siano in corso trattative col Governo della Repubblica francese per un accordo commerciale. »

Guicciardini, ministro di agricoltura e commercio. A questa interrogazione risponderà l'onorevole ministro degli affari esteri.

Presidente. Sta bene. Questa interrogazione conserverà quindi il suo ordine d'iscrizione.

Non essendo presente nè l'onorevole Ruggieri Ernesto, nè l'onorevole Imbriani, s'intendono ritirate le due seguenti interrogazioni: la prima dell'onorevole Ruggieri Ernesto al ministro dell'interno « circa il disastro avvenuto nel Duomo di Pisa e sui provvedimenti che crede opportuno adottare a tutela della pubblica incolumità nell'occasione di feste e riunioni religiose. » La seconda dell'onorevole Imbriani-Poerio al Governo « per avere notizia dei generosi triestini recatisi in Grecia per combattere per la civiltà e l'indipendenza dei popoli. »

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casale al ministro delle finanze « per sapere se sia disposto a consentire agli stabilimenti siderurgici la riduzione in frantumi delle lamiere usate, che s'impiegano per coperte dei pacchi da laminare, diguisachè, rimanendo conformi alle disposizioni vigenti la grandezza dei singoli pezzi di essi, la loro forma sia consentanea alla necessità della fabbricazione. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha facoltà di parlare.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per le finanze. L'onorevole Casale ci ha rivolto la sua interrogazione, poggiandosi sopra alcune conseguenze che sono derivate dall'applicazione dell'ultima legge, la quale ha ristretto la libertà di trasformazione delle lamiere usate, in maniera che alcuni opifici veramente ne resterebbero danneggiati. L'amministrazione si è preoccupata di questo fatto. Anzi sarebbe molto desiderosa di ovviare a queste conseguenze se non trovasse ostacolo nella stessa legge, la quale, essendo venuta a fissare delle disposizioni precise e categoriche, non può dar luogo a larghe interpretazioni. L'onorevole interrogante sa meglio di me, come nè il Governo, nè la Camera possano dare alla legge, per incidente e per semplici dichiarazioni, una portata diversa da quella che fu precedentemente sanzionata. Siccome però si tratta di agevolare gli opifici, ai quali le restrizioni della legge realmente sono riuscite dannose, il Ministero non esita a dichiarare all'onorevole interrogante che farà di tutto per studiare un temperamento che non urti nel disposto del n. 3 dell'articolo della tariffa doganale, relativo ai rottami; e ciò fino a che non siano per legge tolte, con opportuna ag-

giunta alle disposizioni vigenti, le limitazioni eccessive dipendenti dalla legge 8 agosto 1895.

Io non posso far qui una dichiarazione esplicita di tolleranza, perchè questa sarebbe contraria alla nuova legge. Tuttavia stia sicuro l'onorevole interrogante che ove, stando nelle linee generali della legge, si possano tuttavia adottare delle modalità che valgano ad eliminare gl'inconvenienti, il Ministero non esiterà a provvedere. Però l'onorevole interrogante alle mie parole non deve dare il valore di una promessa categorica nel senso di tollerare, ma semplicemente in quello di ricercare se e quali espedienti possano togliere alcune delle conseguenze che sono venute dalla applicazione della presente legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casale.

Casale. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per la risposta datami e per le promesse fatte. Risposta e promesse che m'affidano, tanto più che mi risulta che tanto al ministro quanto al sotto-segretario di Stato preme che questa industria nazionale abbia il suo maggiore sviluppo, perchè essi sanno che è la sola, e forse l'unica, industria, la quale può reggere alla concorrenza per la produzione del ferro greggio di prima lavorazione e la trasformazione di questo materiale mediante laminazione, e sanno ancora come il legislatore ha avuto le cure migliori perchè quest'industria avesse il maggiore sviluppo ed incoraggiamento.

E infatti, importanti opifici metallurgici sono sorti in Italia, che ora languiscono, ma potrebbero essere distrutti da un'applicazione più o meno severa della legge del 1885.

Che cosa si chiede? Si chiede ben poca cosa, e cioè che questi opifici vengano autorizzati a fare l'appacchettamento nella preparazione dei ferri che si vogliono fornire, ben inteso sotto la sorveglianza delle guardie di finanza e coll'obbligo implicito della sola laminazione e ripulitura.

Sono certo che il ministro delle finanze, al quale sta a cuore che questi stabilimenti metallurgici possano conseguire lo sviluppo, che finora non hanno conseguito, vorrà escogitare qualche provvedimento legislativo inteso a far sì che queste industrie non deperiscano o muoiano.

Confido intanto in un provvedimento provvisorio e transitorio.

Presidente. Verrebbe ora una interrogazione dell'onorevole Luporini al ministro delle finanze.

L'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze ha però dichiarato che si riservava di rispondere domani.

Così questa interrogazione mantiene il suo ordine d'iscrizione nell'ordine del giorno di domani.

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha dichiarato che risponderà domani ad un'altra interrogazione dell'onorevole Santini; la interrogazione stessa manterrà quindi il suo ordine di iscrizione nell'ordine del giorno di domani.

Verrebbe ora una interrogazione dell'onorevole Imbriani-Poerio al Governo, « circa le nuove stragi che i turchi vanno ricominciando nell'Isola di Candia, nonostante *la garanzia, la protezione e la presenza* delle forze navali e terrestri delle Potenze del famoso Concerto Europeo. »

Serena, sotto-segretario di Stato per l'interno. Questa interrogazione riguarda il ministro degli esteri.

Presidente. Sta bene: allora la interrogazione viene rimandata a domani.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Cocco-Ortu a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Cocco-Ortu. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti e fondo speciale di religione e beneficenza della città di Roma per l'esercizio finanziario 1897-98.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di una proposta di legge.

Presidente. Passiamo ora alla seconda parte dell'ordine del giorno, cioè allo svolgimento di una proposta di legge del deputato Morandi Luigi per aumento degli stipendi agli insegnanti nelle scuole e negli istituti tecnici.

L'onorevole Morandi Luigi ha facoltà di parlare.

Morandi L. Onorevoli colleghi! Per più di trent'anni, cioè dal 1860 al 1892, gli stipendi degl'insegnanti delle Scuole e degl'Istituti tecnici furono pari a quelli degl'insegnanti dei Ginnasi e dei Licei, perchè così volevano la legge Casati e il suo regolamento, che alle due categorie d'insegnanti richiedono titoli e obblighi press'a poco uguali, e perchè le due volte che con leggi nuove, nel 1872 e nel 1877, furono accresciuti gli stipendi degli uni, furono insieme e nella stessa misura accresciuti gli stipendi degli altri.

Ma con la legge Villari del 25 febbraio 1892, questa parità di trattamento fu rotta, non di diritto ma di fatto, giacchè si migliorarono le condizioni degl'insegnanti dei corsi classici, e si promise nell'articolo 10 di provvedere con altra legge al miglioramento delle condizioni degl'insegnanti dei corsi tecnici.

Intenzione sincera e ben ferma del ministro Villari era di mantenere la promessa prima che terminasse l'anno, e lo dichiarò esplicitamente alla Camera. Anzi, solo con questa dichiarazione riuscì ad acquetare gli scrupoli di parecchi deputati, i quali mal si acconciavano a creare, sia pure per breve tempo, una disparità ingiusta e antipatica.

Caduto però di lì a poco il Ministero di cui il Villari faceva parte, egli non potè mantenere la sua promessa; nè la mantennero poi, per quanti reclami si sollevassero qui dentro e in Senato, i ministri che succedettero al Villari. Essi però la confermarono più volte, dichiarandosi dolenti di non poterla mantener subito.

La lunga storia di queste rinnovate promesse e di queste dichiarazioni, fu fatta in una seduta dello scorso anno, dall'onorevole nostro collega Bracci, il quale con essa suscitò più volte l'ilarità della Camera, poichè dal serio al ridicolo è naturale il passaggio, quando per anni e anni si continua a promettere, senza mai mantenere. Voi udiste pochi giorni fa anche l'onorevole ministro Gianturco rispondere a me che questo pareggiamento di stipendi era un *impegno d'onore*, anzi, come lo chiamò poi, un *debito d'onore* per il Governo.

Ebbene, in fatto di debiti, una sola regola è giusta, per quanto un po' antiquata: quella di pagarli. E il rimandare, come vorrebbe l'onorevole Gianturco, il pagamento di questo debito d'onore al giorno che si riformerà tutta quanta l'istruzione media, potrebbe

equivalere a rimandarlo anche più in là delle solite calende.

Del resto, come la futura riforma della istruzione media non impedi che si migliorassero le condizioni degl'insegnanti classici, quantunque codesta riforma toccherà necessariamente anche le scuole classiche, così non deve impedire che si migliorino le condizioni degl'insegnanti tecnici. Anzi il toglier di mezzo questo intoppo finanziario oggi, sarà un vantaggio pel giorno in cui dovremo affrontare la grave questione, che d'intoppi non mancherà sicuramente.

La faccenda (lo dissi altra volta, ma mi piace ripeterlo) ha anche una qualche importanza politica, poichè non giova di certo tenere malcontenti, e giustamente malcontenti, circa tremila insegnanti, chè tanti sono, se vi si comprendono, come vi si devono comprendere, quelli degl'Istituti nautici governativi e quelli delle Scuole e degl'Istituti tecnici pareggiati.

Alla ragione della perdita di un maggior compenso materiale, si aggiunge, nell'animo di questi insegnanti, una specie di mortificazione morale, un'offesa al loro amor proprio, vedendosi essi o credendosi posti in una condizione d'inferiorità, non solo di fronte ai loro colleghi delle scuole classiche, ma anche di fronte ai loro colleghi delle Scuole normali.

Infatti, il famoso articolo 10 della legge Villari faceva anche una seconda promessa: quella, cioè, di migliorare le condizioni degl'insegnanti delle Scuole normali; e questa promessa che non aveva (notate bene) nessun fondamento precedente nella legge Casati, ma che era una buona cosa in sè, noi l'abbiamo adempiuta, lo scorso anno, votando la legge che l'onorevole Gianturco ci propose. Ora, l'onorevole Gianturco ha ragione di dire che egli potè mantenere questa seconda promessa della legge Villari, perchè gli fu possibile di metter tasse in questo ordine di scuole dove prima non c'erano, e perchè gli fu anche possibile di migliorarne l'insegnamento, rendendolo più efficace e più utile; ma, dal canto loro, non hanno torto gl'insegnanti tecnici, quando si dolgono d'essere oggi posposti non solo agl'insegnanti che avevano prima stipendio pari al loro, ma anche ad altri che lo avevano inferiore.

Or dunque, la sola obiezione grave che si può muovere alla proposta che io ho avuto

l'onore di presentare, firmata da più di cento altri deputati d'ogni parte della Camera, è la solita, quella che si ripete da oltre cinque anni: le angustie del bilancio, per le quali non si riesce a trovare il mezzo milione necessario.

Ma, come sapete, una metà della spesa dovrebbe andare a carico dei Comuni e delle Provincie, dove hanno sede le Scuole e gli Istituti. E del resto, anche senza gravare i bilanci dei Comuni, delle Provincie e dello Stato, si potrebbe trovare la somma occorrente, con qualche ragionevole economia nel bilancio della pubblica istruzione, con l'unire insieme cattedre affini, e soprattutto accrescendo alcune tasse scolastiche. Giacchè, per esempio, io non so veder la ragione per cui i tre anni di corso della Scuola complementare debbano costare 125 lire, mentre i tre anni di corso della Scuola tecnica costano soltanto 50 lire, una volta che le due scuole e le classi sociali che le frequentano sono supergiù le stesse.

Nè so vedere perchè gli alunni della sezione fisico-matematica degl'Istituti, la quale apre essa pure le porte dell'Università, debbano pagar meno degli alunni di Liceo.

Accrescendo dunque un poco le tasse scolastiche, si appianerebbero due disuguaglianze in una volta: quella degli stipendi dei professori e quella del contributo degli scolari. E per di più, si risparmierebbe un'arezza all'animo buono, e facilmente amareggiabile, del ministro del tesoro. (*Si ride*).

Ma su questo punto dell'accrescere le tasse, non tutti i firmatari della proposta di legge sarebbero d'accordo: (*Movimento del ministro della pubblica istruzione*) la maggioranza sì, onorevole Gianturco; e perciò nella proposta non se ne parla, come non vi si parla di altre modalità secondarie, le quali potranno aggiungervi nella discussione agli Uffici e alla Camera.

Invece siamo tutti d'accordo nel concetto fondamentale della proposta stessa, cioè nel volere che, o in un modo o nell'altro, la somma occorrente si trovi. E siamo tutti persuasi che si troverà, se il ministro della pubblica istruzione e quello del tesoro si metteranno a cercarla con quella risoluta premura, che la gravità e l'urgenza del caso richiedono.

Un'altra obiezione, di carattere pregiudiziale, potrebbe esser fatta da coloro, i quali

credono che le proposte di leggi, che importano spesa, spettino esclusivamente al Governo.

Ma, lasciando stare che uomini come il Lanza, il Depretis e il Rattazzi combatterono questo principio, dichiarandolo contrario allo spirito e alla lettera dell'articolo 10 dello Statuto; lasciando stare che la teoria e la pratica inglese, che così spesso a questo proposito s'invocano, non sono poi così rigide, come alcuni credono; lasciando stare, finalmente, che, anche in questo argomento come in tanti altri, la verità si trova forse in una ragionevole via di mezzo; nel caso presente io dico e sostengo che anche i più rigidi e benemeriti frenatori di spese, anche l'onorevole Colombo, anche l'onorevole Sonnino, potrebbero mettere tranquillamente la loro firma sotto la nostra proposta. Perchè (e con questo finisco) non si tratta già di una legge nuova: la nostra proposta non è altro che l'adempimento di leggi vecchie, vale a dire della legge Casati (rafforzata dalle leggi del 1872 e del 1877) e della legge Villari del 1892. Essa è, infine, l'adempimento di una promessa, che chiamerei *solenne*, se l'aggettivo non fosse troppo sciupato, fatta appunto per iniziativa del Governo del Re, e approvata e riconfermata più volte dalla Camera e dal Senato: adempimento che noi invociamo, anche in nome di quella *continuità di governo*, che pochi giorni fa fu rammentata qui dal ministro Prinetti tra le approvazioni di ogni parte della Camera. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

Gianturco, ministro della pubblica istruzione. Non mi meraviglio, onorevoli colleghi, che la proposta dell'onorevole Morandi abbia raccolto in questa Camera così numerose adesioni, che essa potrebbe quasi ritenersi approvata.

Ben centosette deputati si sono infatti associati all'onorevole Morandi per proporre che gli stipendi degli insegnanti delle scuole e degli istituti tecnici siano equiparati a quelli degli insegnanti delle scuole classiche.

Ora mi consenta anzitutto l'onorevole Morandi che io gli osservi come un siffatto metodo non sia pienamente conforme alle consuetudini parlamentari; poichè, se esso dovesse prevalere, diverrebbe inutile la successiva discussione e votazione delle proposte di legge: esse infatti dovrebbero ritenersi ap-

provate fin dal momento, in cui vengono presentate.

Senonchè la proposta dell'onorevole Morandi e de' suoi colleghi si limita ad un unico articolo, col quale si dichiara che gli stipendi degli insegnanti degli istituti e delle scuole tecniche saranno accresciuti nelle stesse proporzioni, con cui sono stati accresciuti quelli degli insegnanti dei ginnasi e licei per la legge 25 febbraio 1892. L'onorevole Morandi, col suo ingegno e con la sua esperienza, ha ben compreso come, se a questo articolo, che determina l'aumento degli stipendi, avesse aggiunto un secondo articolo, per determinare i modi coi quali deve essere provveduto alla spesa, la concordia fra i centosette proponenti sarebbe senz'altro svanita.

Per far fronte a questa maggiore spesa non potrebbe infatti farsi assegnamento sulla riduzione delle cattedre, poichè io ed i miei predecessori già ci siamo messi, ma con poco frutto, su quella via; nè potrebbe farsi assegnamento sulle economie del bilancio della pubblica istruzione, che è il più misero, il più stremato della nostra amministrazione.

Non rimarrebbe quindi che una via: l'aumento delle tasse scolastiche. Ora l'onorevole Morandi e i centosette suoi colleghi si sono ben guardati dal proporre con un secondo articolo l'aumento delle tasse scolastiche per l'istruzione secondaria tecnica, aumento, che per molte e gravi ragioni, può parere inopportuno.

Non mi indugierò sopra l'obbiezione pregiudiziale che, cioè, secondo le buone e costanti nostre consuetudini, le proposte, le quali importano aumento di spesa, debbono essere lasciate all'iniziativa del Governo. Bene l'onorevole Morandi ha a questo proposito osservato che non si tratta qui di una nuova proposta, ma semplicemente dell'adempimento di una promessa, fatta colla legge del 1859 e confermata colla legge del 1892.

Ma l'adempimento di questa promessa incontra (e l'onorevole Morandi non lo ignora, poichè abbiamo già avuto occasione di discorrerne in quest'Aula) gravi difficoltà. Queste difficoltà non sono punto rimosse dalla considerazione che Comuni e Provincie debbono contribuire a questa maggiore spesa, poichè neanche su questo punto sarebbero concordi i centosette sottoscrittori della proposta di legge; e per vero le condizioni finanziarie dei Comuni e delle Provincie sono purtroppo

tali, che non sarebbe tollerabile un maggiore onere per l'istruzione tecnica. Non rimarrebbe quindi, come ho detto, che di addossare questo maggiore onere allo Stato, il quale non potrebbe altrimenti provvedere che con l'aumento delle tasse scolastiche.

Ora io non disconosco che le tasse degli istituti tecnici possano essere aumentate; ho anzi detto altra volta che intendo proporre l'aumento in occasione del riordinamento di tutta quanta l'istruzione secondaria. E, come ho fatto per le scuole complementari e normali l'estremo sforzo di imporre nuove tasse, che il Parlamento ha consentito, così confido che, in occasione del riordinamento delle scuole secondarie, potrebbero essere aumentate le relative tasse scolastiche; ma non mi parrebbe, invece, punto opportuno che si venisse a chiedere siffatto aumento pel solo scopo di migliorare gli stipendi degli insegnanti tecnici, tanto più quando si consideri che questo aumento colpirebbe la parte più povera della nostra popolazione scolastica, quella piccola borghesia, che veramente è la più misera fra tutte le classi della nostra società.

Si è perciò che io ritengo che l'aumento di queste tasse può parere tollerabile in occasione di un generale riordinamento delle scuole secondarie, come parve tollerabile per le scuole complementari e normali in occasione del riordinamento delle scuole stesse; ma non sarebbe tollerabile, e non riuscirebbe nemmeno simpatico, quando fosse proposto col solo fine di migliorare lo stipendio degli insegnanti.

Ad ogni modo gli è evidente che io non posso nè voglio oppormi a che la Camera prenda in considerazione questa proposta di legge.

Prego l'onorevole Morandi di ritirarla: spero di poter mantenere le promesse, che già altre volte ho fatto alla Camera e a lui, poichè, mi giova ripeterlo, si tratta per lo Stato di un debito d'onore, che fu per ben due volte riconosciuto e consacrato con legge.

Se però l'onorevole Morandi insisterà, poichè il prendere in considerazione una proposta di legge d'iniziativa parlamentare si considera ormai non come un atto politico, ma come un semplice atto di cortesia, non io certamente mancherò verso l'onorevole Morandi e verso i suoi colleghi a questa consuetudine di cortesia.

Consentirò quindi che la Camera prenda in considerazione questa proposta di legge;

ma vi consentirò in questo senso soltanto, e con tutte le riserve che testè ho fatte.

Presidente. L'onorevole Morandi ha facoltà di parlare.

Morandi. Mi rincresce di non potere aderire alla preghiera dell'onorevole Gianturco, e non confuterò le obiezioni che egli ha mosso alla proposta di legge; poichè, risoluto come sono, al pari di tutti gli altri firmatari, di mandarla innanzi, non ostante che l'onorevole ministro abbia consentito alla presa in considerazione come si accorda una presa di tabacco (*Oh! oh!*), questa confutazione potremo farla negli Uffici e nella Camera, quando la proposta sarà discussa.

Presidente. L'onorevole ministro non opponendosi che la proposta venga presa in considerazione, interrogo la Camera.

(*La Camera prende in considerazione la proposta.*)

Giuramento.

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

Cimorelli. Giuro.

Presentazione di due relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Giovanelli a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

Giovanelli. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera due relazioni; una sul disegno di legge: Sopraelevazione di due lati del fabbricato ove ha sede il Ministero dei lavori pubblici; l'altra sul disegno di legge: Sistemazione del palazzo del Ministero di agricoltura, industria e commercio, all'angolo fra le vie del Tritone e della Stamperia.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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 Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98.

Ieri siamo arrivati fino al capitolo 226. Ora passeremo ai porti di seconda categoria, prima classe.

Capitolo 227. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. Io non parlo del porto di Brindisi, ma di un porto che non è iscritto nel bilancio, e che dovrebbe appunto occupare il posto accanto a quello di Brindisi.

Già tempo fa rivolsi, sullo stesso argomento, una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, alla quale l'onorevole Prinetti rispose con molta cortesia, ma senza potermi dare delle risposte precise, perchè era troppo recente il caso, e tutte le informazioni che gli occorreavano non gli erano peranco giunte.

Oggi torno a domandargli la stessa cosa. Il porto di Cotrone è l'unico porto di rifugio fra Taranto e Messina. Ha avuto varie e sempre sfortunate vicende; nè io vorrò accrescerle narrandole in questo momento alla Camera.

Questo dirò che trovò tali difficoltà a diventare un fatto compiuto, che per un pezzo il suo nome è stato sinonimo di imbarazzi e di liti disgraziate per lo Stato.

Non nego che questa forse è la maggiore delle sventure sue, poichè l'ha reso meno simpatico a coloro, che sanno quanto esso finora costi, non tanto per lavori, quanto per controversie e per liti.

Quando pareva l'opera già compiuta, una tempesta l'abbatte in gran parte, distruggendo così in un momento solo tutte le speranze dei Corpi locali, che avevano a grandovizia speso somme enormi, insieme con lo Stato, perchè quel porto fosse fatto.

Conosco le condizioni del bilancio, e non chiedo quindi che su di esso gravi una somma che esorbiti dalle necessità del lavoro stesso, ma chiedo soltanto all'onorevole ministro che egli tenda a che quella parte di lavori che non è ancora rovinata, sia riparata in guisa che non rovini completamente, disperdendo il lavoro ed il danaro che sono stati spesi in quel porto, e le speranze che ne erano legittimamente nate.

Ed è da notare che questo porto, che allo Stato costa una somma ingente, costa anche oltre trecentomila lire alla Provincia e quasi altrettanto ai Comuni; il solo comune di Cotrone nell'esercizio 1897 ha stanziato in bi-

lancio una spesa di lire 50,000 per rimborsare lo Stato di spese fatte.

L'onorevole ministro sa, che per quanto sia ingente la spesa dello Stato, altrettanto ingente è quella delle Amministrazioni locali che a questi lavori hanno contribuito.

Queste spese non sono peranco terminate, poichè di mese in mese giungono dal Ministero dei lavori pubblici liquidazioni nuove, che vengono comunicate ed all'amministrazione della Provincia ed a quelle dei Comuni, liquidazioni che sono una vera jattura per quei bilanci.

Io chiedo adunque all'onorevole ministro questo soltanto: che sia, per quanto è consentito dal bilancio, per quanto è reclamato dall'importanza dell'opera, provveduto, a che il lavoro sia mantenuto fino al punto che non continui ad essere danneggiato; ed io spero che la modestia della mia domanda troverà riscontro nella giustizia benevola della risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Come ha detto benissimo l'onorevole Lucifero, la storia del porto di Cotrone è un'iliade di guai! I lavori fatti al porto di Cotrone importano una somma di 5,138,000 lire.

Comprendo come le 50,000 lire stanziare per il porto di Cotrone rappresentino un grave onere per il comune di Cotrone, ma esse rappresentano un rimborso di non grande importanza di fronte ad una spesa superiore ai 5 milioni.

Ma v'è di più: L'impresa assuntrice dei lavori del porto di Cotrone ha presentato ora all'atto del collaudo una domanda di ulteriori compensi per 6,450,000 lire, che l'Amministrazione liquida in meno lire 20,000. Capirà dunque l'onorevole Lucifero in qual mare di contese noi ci troviamo!

Di tutto il fondo votato per le leggi del 1888 e 1889 per quel porto, rimangono disponibili circa due centinaia e mezzo di mila lire. Quando venne nel novembre scorso la mareggiata che distrusse tutte le opere superiori al livello delle acque io feci fare uno studio di massima sui provvedimenti necessari, e questo studio condusse alla conclusione che, per riparare al danno ci volevano 700,000 lire; e, per mettere poi le opere in condizione di non rimanere più esposte a consimili disastri ci volevano altre 300,000 lire; in complesso, dunque, occorreva una spesa di un mi-

lione, somma che non ho disponibile e che non potrei chiedere al Parlamento, tanto più che il movimento del porto di Cotrone non è grande, e mi pare che oscilli fra le 15 e le 20 mila tonnellate all'anno.

Ultimamente però ho ricevuto un progetto di opere per 80,000 lire, le quali dovrebbero essere intese allo scopo, cui ha alluso l'onorevole Lucifero, cioè ad impedire che nuovi danni vengano a distruggere quello che è rimasto delle opere fatte.

Ora io mi riservo di esaminare questo progetto, e, se realmente lo scopo di impedire danni ulteriori potrà essere raggiunto con quella somma, credo che sarò molto proplice ad accordarla.

Ma quanto a ricostruire ciò che il mare ha distrutto credo che, per lo meno, occorra aspettare, anche per la ragione che io voglio vedere come vanno a finire le contese coll'impresa.

Lucifero. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. Non avevo chiesto al ministro che ordinasse la rifazione di quello che il mare aveva distrutto; avevo chiesto quello che egli mi ha promesso, di studiare un progetto diretto ad impedire un'ulteriore rovina delle opere. E poichè questo progetto è già venuto, egli mi ha dato affidamento che sarà eseguito...

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Esaminato.

Lucifero. Esaminato ed eseguito ove egli lo trovi tale da poter essere eseguito.

Ma io, prima di finire, voglio fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro. Desidererei che per tutti questi studi i quali devono farsi intorno al porto di Cotrone, rifazioni, controversie, eccetera, eccetera; egli non si servisse del medesimo personale (ottimo senza dubbio e superiore ad ogni sospetto), il quale ha fatto i progetti del porto che una mareggiata ha buttato giù, il collaudo di lavori che una mareggiata ha distrutto, e che ora attende a far progetti per ripararlo.

Io, ripeto, non metto minimamente in dubbio il valore e la buona fede di questi funzionari, ma certe volte l'amore dell'arte, l'amore paterno, direi, del progetto, può anche far velo alla giustizia delle considerazioni e delle proposte. Quindi, per tale sola conside-

razione rivolgo questa preghiera all'onorevole ministro, e sono certo che quel lavoro, il quale non avrà altro scopo che il mantenimento di quello che c'è, sarà approvato e sollecitamente eseguito.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 227.

Capitolo 228. Porto di Civitavecchia — Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 550,000.

Capitolo 229. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 190,000.

Capitolo 230. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 50,000.

Capitolo 231. Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 50,000.

Capitolo 232. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 70,000.

A questo capitolo è iscritto l'onorevole Carboni-Boj.

Ha facoltà di parlare.

Carboni-Boj. Come l'onorevole ministro sa, già da alcuni anni fu riconosciuta la necessità di completare il porto di Cagliari con la costruzione di una diga occidentale, ed il relativo progetto fu sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici fino dal 1885.

Il Consiglio superiore passò questo progetto per il suo parere alla Commissione locale, la quale si dichiarò favorevole e lo passò poi alla Commissione permanente sui porti, che riconobbe la necessità di introdurre alcune modificazioni.

Nuovi studi furono quindi ordinati, ma essi ancora non sono compiuti con grave danno del porto e del commercio, che non può compiere regolarmente le sue funzioni.

Lo stesso onorevole ministro riconobbe l'anormalità di tale situazione, talchè l'anno scorso, in occasione appunto della discussione di questo bilancio, promise di far ultimare al più presto questi studi e di sottoporre il nuovo progetto al Consiglio superiore.

So però che non solo il progetto non è stato ancora sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non è nemmeno stato predisposto.

Faccio quindi viva preghiera all'onorevole ministro affinché al più presto egli voglia impartire gli ordini opportuni perchè questi

studi sieno compiuti ed il relativo progetto venga sottoposto al Consiglio superiore.

E, giacchè mi trovo a parlare, se la Camera me lo permette, desidererei fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro anche a nome degli altri colleghi della provincia di Cagliari.

Il secondo porto della Sardegna, per importanza, è quello di Carloforte. Per questo lo Stato non ha speso che 35 mila lire, mentre gli introiti doganali di esso danno allo Stato 200 mila lire all'anno. A Carloforte fanno capo molti prodotti agricoli e minerari e quelli delle tonnare; ma le operazioni d'imbarco di questi prodotti non si possono compiere regolarmente per la ristrettezza del porto.

Per ampliarlo sarebbe necessario soltanto di fare un muro il quale non solo servirebbe al commercio, ma eserciterebbe anche una benefica influenza sul paese di Carloforte, giacchè impedirebbe che le alghe si accumulassero su quella spiaggia, esalando miasmi che producono la malaria. Io so che per questo muro non si spenderebbero più di 50 mila lire, ed il paese di Carloforte, che mai nulla domandò allo Stato, salvo 35 mila lire per la costruzione del suo porto, ha diritto di invocare che quest'opera tanto benefica alla igiene ed al commercio sia compiuta.

Perciò, anche a nome di altri colleghi, fo istanza al ministro perchè voglia completare questa banchina, facendo non solo ultimare gli studii, ma stanziando anche nel futuro bilancio la somma necessaria, perchè i desideri del paese di Carloforte siano compiuti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Merello.

Merello. Sebbene questo non sia il capitolo opportuno, mi consentano la Camera ed il ministro che io dica brevi parole sulla questione del porto d'Arbatax.

Questo porto, pel cui completamento furono impiegati la bellezza di 10 anni, non corrisponde a'bisogni del commercio e della navigazione; la diga è appena di 150 metri, e anzichè tenere le acque nelle condizioni calme che occorrono per le operazioni di commercio, dà luogo a mareggiate, che espongono le navi ancorate in quel porto a continui naufragi.

Dal 1862 ad oggi ben 15 battelli naufragarono, e in quel porto 12 o 15 persone perdettero miseramente la vita.

Ora basterebbe che questa diga fosse pro-

lungata di 50 o 60 metri, per ottenere che il porto si rendesse effettivamente atto a potere rifugiare le navi commerciali; quindi prego caldamente l'onorevole ministro di tener conto di questa mia raccomandazione, almeno pel prossimo bilancio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Relativamente al porto di Cagliari, il Governo esaminò il progetto nel dicembre ultimo, ma avendo trovato necessario d'introdurvi alcune modificazioni, l'ha rimandato all'ufficio del Genio civile locale, donde ora aspettiamo di giorno in giorno che esso ritorni. Intanto abbiamo stanziato dei fondi per quella diga occidentale che l'onorevole Carboni-Boj desidera.

Quanto alla banchina del porto di Carloforte, di cui pure egli ha parlato, debbo dirgli schiettamente che dai rapporti pervenuti dagli uffici tecnici non risulta l'urgenza, nemmeno relativa, di quest'opera. Ad ogni modo, poichè egli me la rammenta, io potrò fare ristudiare la questione.

Nemmeno il porto di Tortoli, di cui ha parlato l'onorevole Merello, non risulta che sia urgente; la stessa Commissione che si occupa dei lavori per la Sardegna, se la memoria non m'inganna, non accenna all'urgenza di questi lavori.

Ad ogni modo anche per questo porto farò riesaminare la questione, e se risulteranno la opportunità e l'urgenza di qualche opera nel bilancio 1898-99, vi sarà provveduto.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 232 si intende approvato.

Capitolo 233. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 50,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Giuliano.

Di San Giuliano. I lavori di completamento del porto di Catania, come l'onorevole ministro sa, sono stati appaltati.

Essi sono della massima urgenza, non solo per le condizioni economiche della città e della Sicilia, per cui è proprio urgente di dar lavoro a questi operai che sono in gran parte disoccupati, ma anche perchè i lavori già esistenti, e che non pochi milioni costano e al Governo ed agli enti locali, corrono pericolo di venir compromessi dalle mareggiate. Io quindi prego l'onorevole ministro di fare in modo che i lavori a qualunque costo incomincino subito. Poichè oggi siamo già al 10 giugno; la stagione propi-

zia per questo genere di lavori non dura oltre il principio di settembre. Quindi se, per ragioni di formalità o per altre ragioni secondarie, i lavori non incominciassero subito, essi verrebbero con grande danno e pericolo differiti almeno di un anno. Dubito poi che lo stanziamento di 50,000 lire, anche esistendo dei residui, possa esser sufficiente per procedere nei lavori con la rapidità necessaria, perchè, ripeto, non abbiano ad essere esposti a tutti i pericoli delle mareggiate.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di San Giuliano ha detto « sono finalmente appaltati i lavori del porto di Catania ». Questo finalmente, mi perdoni l'onorevole Di San Giuliano, merita uno schiarimento.

Il comune di Catania aveva fatto col Governo una convenzione, mediante la quale si obbligava di anticipare i fondi per il porto; viceversa di questa anticipazione non ha versato mai nemmeno un centesimo al Tesoro. L'onorevole Di San Giuliano deve rendermi questa giustizia, che io ho troncata la questione appunto annullando quella convenzione (e di questi giorni sarà firmato l'atto di rescissione) ed assumendo di fare quelle opere direttamente coi fondi dell'Amministrazione senza più oltre contare sopra l'anticipazione.

I lavori si devono compiere, mi pare, in sei anni, tanto richiedendo la loro natura e le loro condizioni tecniche; i fatali dell'appalto sono scaduti il 25 di maggio, e quindi le opere sono state definitivamente aggiudicate. Per cui credo che non vi sarà ulteriore ritardo, non mancando più che la stipulazione formale del contratto.

In quanto alla sufficienza dei fondi l'onorevole Di San Giuliano può star tranquillo; la cifra di 50,000 lire l'ho stanziata io personalmente, dopo avere osservato che coi residui disponibili c'era quanto occorreva (calcolando con la maggior larghezza) per il pagamento delle opere dell'esercizio prossimo.

Quanto agli esercizi 1898-99 e successivi si provvederà in proporzione dell'importo dei lavori che verranno fatti, in base al contratto d'appalto pel quale, come dico, si deve dar compiuto il lavoro in sei anni.

Di San Giuliano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Di San Giuliano. Ho chiesto di parlare, più

che per altro, per un fatto personale: cioè, per dichiarare al mio amico il ministro dei lavori pubblici, che il mio avverbio *finalmente* non si riferiva a lui. È perfettamente vero ciò che egli ha detto: cioè, che i lavori del porto, a quest'ora, sarebbero non solo incominciati, ma finiti, se il municipio di Catania avesse adempiuto agli obblighi che aveva assunto nel contratto del 22 novembre 1893. Il ritardo si deve imputare al municipio di Catania, e specialmente al commendatore Sapuppo. (*ilarità*).

Sono quindi lieto, lietissimo anzi, di dichiarare che l'onorevole Prinetti è stato veramente benemerito del porto di Catania: poichè si deve a lui se siamo ora alla vigilia di vedere incominciati i lavori. Mi dichiaro soddisfatto degli schiarimenti che egli ha voluto fornirmi; e solo gli rinnovo la preghiera di fare in modo che i lavori possano incominciare presto; poichè, ripeto, la stagione propizia a questi lavori è di breve durata e, se non venissero iniziati subito, perderemmo ancora un altro anno di tempo.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 233 è approvato.

Capitolo 234. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 90,000.

Capitolo 235. Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, lire 500,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe, 1^a serie.

— Capitolo 236. Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale, lire 50,000.

Porti di 2^a categoria - 2^a classe, 2^a serie.

— Capitolo 237. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, lire 20,000.

Capitolo 238. Porto di Besa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa a rifiorimento della scogliera, *per memoria*.

Capitolo 239. Porto di Rimini - Prolungamento dei moli, lire 20,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

Gattorno. Avrei desiderato di risparmiarmi di parlare; ma, vedendo la forte differenza che c'è per il porto di Rimini tra la previsione del 1896-97 e quella di questo bilancio, sento l'obbligo di chiedere all'onorevole ministro ragione di questa diminuzione.

Il porto di Rimini, per quanto di poca importanza, serve di rifugio, durante i temporali, a tutti i velieri di quella marina; ma

ora, essendo sospesi i lavori per il prolungamento dei moli, i bassi fondi che si sono fatti alla bocca del porto ne impediscono l'accesso, dando luogo anche a naufragi.

Se realmente si vuol provvedere al prolungamento dei moli, 20 mila lire sono assolutamente insufficienti, quindi spero che l'onorevole ministro vorrà prendere in considerazione queste mie osservazioni.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. La ragione, per la quale è stato ridotto lo stanziamento di questo capitolo a 20,000 lire, è semplice.

Con la legge del luglio del 1889 per il porto di Rimini furono votate 200,000 lire; e di queste non rimangono a stanziarsi che 54,000 lire. Quest'anno se ne stanziavano 20,000; il rimanente sarà stanziato nel prossimo bilancio o forse nei due prossimi bilanci.

Io non potrei porre in bilancio, anche volendolo, una somma maggiore; perchè la legge che ordinò questa spesa, ha stabilito nettamente la cifra da assegnarsi; ma l'onorevole Gattorno deve rassicurarsi, che i lavori che si faranno, ammonteranno ad una spesa notevolmente maggiore; perchè degli stanziamenti fatti negli anni decorsi rimangono disponibili ancora 104,000 lire in cifra tonda. Quindi nei lavori non si spenderanno solamente le somme iscritte in questo bilancio, ma anche i residui disponibili; di maniera che si arriverà a circa 160 mila lire, le quali, credo, basteranno, su per giù, per eseguire il progetto, a cui ha alluso l'onorevole Gattorno.

Questo progetto non essendo stato approvato dall'ispettore compartimentale è stato rimandato all'ufficio del Genio civile, onde venga modificato secondo le correzioni suggerite dall'ispettore compartimentale.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 239 s'intende approvato.

(È approvato).

Capitolo 240. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 50,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Senza ripetere ancora una volta alla Camera le ragioni di urgenza e di necessità che militano in favore dei lavori del porto di Molfetta, a me preme di avere, non una promessa, giacchè ne ho avute tante, ma

un'assicurazione da parte del ministro ch'egli farà eseguire quei lavori.

Mentre egli per altri porti, come quello di Rimini, ha potuto dire che lo stanziamento assegnato con la legge del 1889 è pressochè esaurito, io posso affermare che dello stanziamento stabilito dalla legge 14 luglio 1889 per il porto di Molfetta non è stata spesa neppure una lira. Sicchè ci sono i fondi.

I vari ministri che si succedettero ai lavori pubblici riconobbero la necessità e l'urgenza di questi lavori. Furono fatti anche dei progetti che, nelle lunghe e varie pratiche, ebbero le superiori approvazioni e l'anno scorso furono iscritte in bilancio 100 mila lire.

Quando si discuteva della necessità ed urgenza dei lavori, si rispondeva che mancavano i fondi; ora i fondi sono stati assegnati ma i lavori non vengono eseguiti. E con grave nocimento dello Stato, perchè lavori che costarono 600 mila lire, essendo stati lasciati in abbandono da parecchi anni, cadono in tale stato da richiedere poi una spesa maggiore.

Sicchè prego l'onorevole ministro, dal momento che per il nuovo progetto si aspetta soltanto l'approvazione del Consiglio di Stato, di sollecitare tale approvazione in modo che i lavori possano essere eseguiti ora che la stagione è propizia. Non facciamo che delle 100 mila lire dell'anno scorso e delle 50 mila di quest'anno non si spenda alcuna somma; s'incomincino i lavori e si continuino in modo che non sieno interrotti, per non rendere necessaria una spesa maggiore.

Poichè parlo del porto di Molfetta, aggiungerò una sola parola.

L'anno scorso fu fatto un progetto per una nuova diga; il progetto importava la spesa di 100 mila lire, e quindi fu modificato e ridotto a 20 mila lire; ma tosto si riconobbe che così ridotto non rispondeva allo scopo. Allora fu fatto un nuovo progetto, ma frattanto non si fa nulla per supplire all'attuale gettata di scogli, che non risponde più allo scopo. Ora è necessario che si faccia finita con le esitazioni e che la diga venga costruita.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Il progetto del porto di Molfetta non aspetta che il parere del Consiglio di Stato per essere

appaltato, e siccome non vi sono difficoltà credo che i lavori saranno presto appaltati.

Quanto alla diga, cui ha alluso l'onorevole Pansini, egli sa che col fondo della legge del 1889 quest'opera non può essere eseguita; ma potrà compiersi col fondo generale.

Il progetto importa la spesa di circa 20 mila lire, ed appena sarà pronto lo farò eseguire.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 240 rimane approvato.

Capitolo 241. Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, *per memoria*.

Capitolo 242. Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante, lire 200 mila.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanfilippo.

Sanfilippo. Ho chiesto di parlare in occasione della discussione dei capitoli riguardanti spese per alcuni porti di 2^a categoria, 2^a classe, 2^a serie, per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul porto di Termini-Imerese, che è pure della cennata specie, ed avrebbe meritato, se fosse stato possibile, di essere incluso fra' capitoli testè approvati.

Ma io non chiedo una spesa e neanche una promessa di spesa, giacchè mi rendo conto perfettamente dei motivi per i quali non è possibile proporre uno stanziamento per questo porto, al punto in cui siamo. Nè mi dissimulo le difficoltà di ottenere uno stanziamento anche prossimamente, perchè so bene quali impegni esistono in materia portuale, per le varie leggi esistenti, e specialmente per quella del 14 luglio 1889, la quale non comprende fra gli eletti il porto di Termini-Imerese, quantunque esso sia importante non meno, ed anche più, di vari altri porti per i quali la stessa legge ha disposto dei milioni.

Mi limito semplicemente a chiedere all'onorevole ministro che voglia disporre il completamento di uno dei progetti riguardanti questo porto.

Al Ministero esistono due progetti di massima pel porto di Termini-Imerese, uno del 1890, per la spesa complessiva di 1,200,000 lire; l'altro del 1891, e che in sostanza è una parte del primo, per una spesa di sole lire 600,000.

Con questo secondo progetto si prolungherebbe il braccio del molo attuale, tanto da raggiungere le secche, che sono a poca di-

stanza dalla testata del molo medesimo, ed in maniera da lasciarle fuori dell'ambito del porto, ripiegando il braccio alquanto a martello, per rendere il porto più sicuro dai fortunali a cui è esposto.

Questo secondo progetto ebbe l'approvazione della Commissione locale, istituita ai sensi del decreto del 12 marzo 1868, ma non risulta che su di esso si sia pronunciata la Commissione permanente presso il Ministero e tanto meno risulta che il progetto sia stato completato.

Io prego quindi l'onorevole ministro di voler provvedere se non altro al completamento di questo progetto minore, affinchè si trovi pronto, e non accada, come non di rado avviene, di dover aspettare un tempo assai lungo prima che i progetti si compiano.

Se è inevitabile che del tempo trascorra, e non breve, per poter ottenere lo stanziamento d'una somma in bilancio, è certamente evitabile che si perda dell'altro tempo, pel completamento degli studi, dopo che la somma sia stata stanziata.

Io desidero, se non altro, evitare per questo porto l'inconveniente che fu lamentato varie volte, ed anche durante la discussione di questo bilancio: l'inconveniente, cioè, di non potersi procedere, malgrado lo stanziamento delle somme, all'esecuzione delle opere, o di non potersi proporre stanziamento di somme per non trovarsi pronti i progetti: inconveniente nel quale anche testè ci siamo incontrati, ai capitoli 238 e 241, or ora votati, perchè per i porti di Bosa e di Castellammare di Stabia, non sono stati proposti stanziamenti, figurando con la semplice annotazione « per memoria » appunto perchè, quantunque siano stati votati i fondi, pure non esistono ancora i progetti per i cennati porti.

Io desidero quindi che si completi il progetto per non perdere altro tempo, oltre quello che dovrà trascorrere pria di ottenere lo stanziamento delle somme.

Non mi tratterò a parlare dell'importanza di questo porto. Dirò soltanto ch'esso sorpassa di gran lunga, pel suo movimento commerciale, la media di 25,000 tonnellate prevista per la sua classificazione, a sensi della legge 2 aprile 1885.

E in quanto alla necessità di provvedere al suo ampliamento basterà dire che esso non è sicuro in tutte le stagioni, che è pur troppo esposto ad alcuni venti del primo

quadrante, per modo che varii naufragi si sono dovuti deplorare avvenuti dentro il suo ambito, fortunatamente senza perdita di uomini, ma con perdita di bastimenti.

E però mi auguro che l'onorevole ministro, con la solerzia e l'energia che gli sono proprie, vorrà disporre il completamento del progetto di esecuzione per l'ampliamento di questo porto.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Sono dolente di dover rispondere che, per quel porto, non è solo questione di stanziare le somme, ma anche di votarle.

Ora l'onorevole Sanfilippo capirà che l'indirizzo dell'Amministrazione, in questo momento, non è punto inteso ad aumentare gli impegni che lo Stato ha assunti, ai quali sta lentamente, purtroppo lentamente, nelle condizioni attuali delle finanze, adempiendo.

L'onorevole preopinante m'invita a fare studiare questo porto perchè, dice, è bene preparare il progetto per quando si potranno chiedere i fondi alla Camera.

Io posso dirgli che non mi rifiuto a far questo studio, e quindi potrò anche proporre il quesito all'ufficio del Genio Civile locale. Ma egli comprenderà che, prima di far progetti di opere per cui non sono stati votati i fondi, bisogna compiere tutti i progetti delle opere per cui i fondi sono stati votati, e sorvegliare la esecuzione di queste opere.

Io prometto dunque all'onorevole preopinante di richiamare l'attenzione del Genio Civile anche circa al porto di Termini-Imerese, ma facendo le mie più ampie riserve intorno al tempo in cui questi studi potranno essere compiuti, perchè, ripeto, altre occupazioni e più impellenti e più urgenti incombono al Genio Civile.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 242.

Porti di 2^a categoria - 3^a classe. — Capitolo 243. Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo, per memoria.

Capitolo 244. Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere, lire 20,000.

(Sono approvati senza discussione).

Capitolo 245. Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo, lire 60,000.

Fari. — Capitolo 246. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 115,000.

(Sono approvati senza discussione).

Capitolo 247. Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 838,125.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, relatore. La Giunta generale del bilancio, d'accordo coll'onorevole ministro, ha modificato l'intestazione di questo capitolo unicamente per maggiore chiarezza ed esattezza. La legge del 14 luglio 1889 autorizzava una somma di lire 6,077,000 per imprevisti e per opere marittime e lacuali indicate nella tabella annessa alla legge stessa. Se non che, per l'articolo 3 di quella legge, si assegnava una somma di tre milioni per i porti di Scilla, Lipari ed Oneglia. Con una legge successiva sullo stesso fondo si assegnavano 18,900 lire per il porto di Salerno. Con altra legge del 30 novembre 1892 si assegnavano 200,000 lire al completamento della Vegliaia al porto di Livorno. Finalmente, con una legge del 2 luglio 1896, sempre su questo fondo d'imprevisti, si assegnavano 275 mila lire al porto di Licata. Conveniva indicare tutte queste leggi al capitolo, oppure non indicarne alcuna, e conservare il titolo della legge del 1889, affinchè, citando qualcuna di queste leggi e non citando le altre, non sorgesse contestazione quanto alla assegnazione di questi fondi.

Ecco la sola ragione per cui la Giunta del bilancio, d'accordo col ministro, ha modificato, così come è proposta, l'intestazione del capitolo.

Presidente. Con questa dichiarazione dell'onorevole relatore, rimane approvato il capitolo 247.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali eseguite coi fondi anticipati dagli enti interessati ai termini dell'articolo 8 della legge 14 luglio 1889, n. 6280. — Capitolo 248. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, per memoria.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Porti e fari. — Ca-

pitolo 249. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 250. Urgenti lavori eventuali, lire 29,000.

Capitolo 251. Porto di Brindisi - Sistemazione di approdo, lire 10,000.

Capitolo 252. Porto Canale Orsini - Ricostruzione di un tratto di muro di sponda, lire 29,000,

Capitolo 253. Porto di Granatello - Sistemazione di rampe d'accesso, lire 28,000.

Capitolo 254. Porto di Manfredonia - Prolungamento della scogliera di difesa, lire 29,000.

Capitolo 255. Porto di Pesaro - Opere di difesa della spiaggia, lire 15,000.

Capitolo 256. Porto di Santa Margherita Ligure - Prolungamento della scogliera di difesa, lire 29,000.

Capitolo 257. Porto di Torre Annunziata - Lastricamento delle banchine, lire 24,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Prisco.

De Prisco. Ringrazio il ministro di aver consentito lo stanziamento di una somma a questo capitolo. Però debbo raccomandargli di provvedere acchè sieno rimosse le cause dell'interramento della banchina nel porto di Torre Annunziata, inquantochè i piroscafi di grossa portata (e specialmente quelli della Navigazione Generale, che ha testè assegnato due approdi settimanali a quel porto) corrono il rischio di arenare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Prendo atto della raccomandazione che mi fa l'onorevole De Prisco, e mi informerò, perchè la cosa non è a mia conoscenza. Intanto però posso dirgli che il lavoro di escavazione, a cui ha alluso, deve gravare sul fondo generale per l'escavazione dei porti e non su questo capitolo, il quale ha una destinazione speciale.

De Prisco. Prego tuttavia il ministro che provvegga a questo inconveniente, il quale è piuttosto grave.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 257.

(È approvato).

Capitolo 258. Porto di Trapani - Sistemazione di piazzale, lire 11,000.

Capitolo 259. Rinnovazioni di apparecchi,

ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 260. Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi, lire 29,000.

Capitolo 261. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidî al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime, lire 120,000.

Strade ferrate.— Capitolo 262. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 400.

Capitolo 263. 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 per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 420,000.

Capitolo 264. 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 40,000.

Capitolo 265. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato, lire 10,000.

Capitolo 266. Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 55,000.

Capitolo 267. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 268. Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla società concessionaria della ferrovia da Torreberretti al Gravellone presso Pavia in 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.

Capitolo 269. Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'impresе e costruzioni pubbliche (Legge 12 luglio 1896, n. 299, articolo 21, contratto 29 agosto 1896) (*Spesa obbligatoria*), lire 15,000.

Categoria II.— *Spese di costruzione di strade ferrate.*— Capitolo 270. Spese pel compimento

e saldo dei lavori relativi alle 19 linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, lire 1,000,000.

A proposito di questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Io ho chiesto di parlare intorno a questo capitolo per richiamare l'attenzione del ministro circa le transazioni che si fanno con le ditte appaltatrici, e per avere alcune risposte circa gli arbitri ed i compensi che essi percepiscono.

In quanto alle transazioni, è certo che si sono fatte transazioni tanto onerose per lo Stato..

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Non da me.

Imbriani. Non dico dal ministro presente: parlo in generale. Dico essere certa cosa che si sono fatte transazioni tanto dannose per lo Stato da potersi apertamente chiamare scandalose: perchè quando, per esempio, le pretese degli appaltatori i quali chiedono dieci milioni di più per indennità di liti appaltate (gli appaltatori vanno sempre all'ingrosso, e chiedono milioni in quantità) sono state transatte per cinque, certamente si può dire che si tratta di transazioni scandalose.

Richiamo poi l'attenzione del ministro intorno agli arbitraggi, e specialmente agli arbitri che sono membri del Parlamento. Io sono perfettamente d'accordo col deputato Schiratti il quale ha presentato un disegno di legge, appunto perchè si stabilisca che membri della Camera dei deputati non possano essere chiamati all'ufficio di arbitri, e non possano intromettersi in questioni d'arbitraggio verso il Governo.

Ma questo, certamente, non si deve fare solamente per la Camera dei deputati, ma anche per i membri dell'altra Camera. E non dovrebbe il ministro, secondo me, scegliere mai membri del Parlamento come arbitri per il Governo; ed anzi, alle volte, potrebbe rifiutarli anche se presentati dalle Società o dalle parti interessate.

Io, per esempio, vorrei sapere se sia vero che figurano come arbitri in parecchie cause gravissime alcuni membri del Parlamento, e per quali somme: perchè a me sembra che la cosa meriti molto l'attenzione del Governo.

Aggiungete poi gli avvocati legislatori, i quali si mettono in mezzo nelle cause che hanno le ditte e gli intraprenditori, e cercano di inta-

volare arbitrati, nei quali agiscono poi come avvocati.

A me questo sistema non pare punto corretto, e vorrei che fosse eliminato totalmente: ma, ripeto, tanto per i membri della Camera che per quelli del Senato.

Domando inoltre: chi è che stabilisce gli emolumenti di questi arbitri?

Una voce. Loro stessi.

Imbriani. E in quale misura sono pagati? Loro stessi, ho udito dire da un deputato. E io dico che li stabiliscono gli avvocati che si mettono in mezzo, e lasciano retribuire questi arbitri nella misura che credono meglio, o essi o gli interessati, dal momento che gli appaltatori vengono per loro mezzo ad avere quel tanto di più a cui non potevano aspirare.

Ma io parlo anche di quegli arbitri che sono scelti dal Governo: e non sono certamente essi che stabiliscono i loro emolumenti.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Sono precisamente essi stessi.

Imbriani. Devono però essere approvati questi emolumenti, e non lasciarli approvare in misura esagerata: è compito del ministro...

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. No!

Imbriani. ...il quale si può opporre: ed in tutti i casi può andare dinanzi ai magistrati piuttosto che lasciare che, sempre, l'erario debba soccombere.

Io poi disapprovo il sistema ancor più quando questi arbitri, oltre che fra semplici deputati, siano stati scelti fra ex-ministri. E quindi chiedo al signor ministro dei lavori pubblici risposte chiare e nette, perchè queste male abitudini debbono cessare una volta per sempre e lo Stato non deve soffrire e soccombere sempre, o per inframmettenze di alcuni, o per riguardi che non debbono assolutamente sussistere.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole deputato Imbriani mi ha chiesto notizie, se ho ben compreso, intorno agli arbitri passati e presenti che ebbero luogo nella liquidazione delle contese fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e gli appaltatori; intorno agli emolumenti che gli arbitri hanno percepiti; ed intorno al modo, ai criteri ed alla misura con cui questi emolumenti

furono stabiliti. E la mia risposta sarà molto chiara e molto precisa.

La nota degli arbitrati e quella degli arbitri e delle competenze che gli arbitri hanno percepite, in adempimento dell'impegno preso dal ministro del tesoro ed in seguito all'invito che questi ha fatto ai suoi colleghi di dare la nota di tutte le somme pagate a membri del Parlamento dalle varie Amministrazioni, questa nota, dico, è stata già da me trasmessa al ministro del tesoro. Quanto al giorno della presentazione di questa nota alla Camera l'onorevole Imbriani comprende che è cosa che sfugge alla mia semplice competenza di ministro.

La misura degli emolumenti, l'onorevole Imbriani l'apprenderà da questa nota, il giorno in cui sarà presentata alla Camera.

Quanto ai criteri ed ai metodi con cui gli emolumenti sono stabiliti, era perfettamente nel vero il deputato che l'ha interrotto. Questi emolumenti sono stabiliti dagli stessi arbitri; fanno parte, in certo qual modo, del lodo arbitrale; sono comunicati, insieme al lodo arbitrale, al magistrato che deve omologarlo e che contemporaneamente omologa gli emolumenti che gli arbitri domandano.

Imbriani. E qui è la questione.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Di fronte a questa omologazione, onorevole Imbriani, il ministro è impotente, perchè non può appellare contro di essa, come non può appellare contro il lodo arbitrale, a meno che, per la sua natura, questo lodo sia appellabile.

In quanto a me, onorevole Imbriani, ho il piacere di dirle che, fortunatamente, durante il breve periodo della mia amministrazione, di arbitrati ne ho avuti pochissimi. Sono venuti a maturanza alcuni arbitrati che erano stati già stabiliti prima del mio avvento al potere. Ma io credo di non avere avuto occasione di nominare, che due o tre arbitri, forse quattro, al più, e non tutti in questioni importanti. Quindi questa materia degli arbitri sfugge, in grandissima parte, alla mia responsabilità.

Io sono convinto come l'onorevole Imbriani, che all'amministrazione convenisse assai meglio cercare di finirla, una buona volta, con queste pendenze grosse che affaticano continuamente l'amministrazione e ne ammorbano l'ambiente; e quindi ho cercato di definire, con conciliazioni amichevoli, la maggior somma possibile di queste contese.

Mi permetta la Camera, che io, brevissimamente, dica qualche cosa intorno a questo argomento. E poichè mi si è fornita l'occasione, desidero vivamente di portare alla Camera i risultati dell'opera mia.

Allorchè io assunsi l'amministrazione dei lavori pubblici, come ebbi già occasione di dire alla Camera nello scorso dicembre, trovai pendenti moltissime contese. Occorsero tre mesi per farne l'elenco e stabilirne l'importo che, come dissi in dicembre, arrivò a 170 milioni.

Poco tempo dopo, però, cioè in gennaio, mi accorsi che questo elenco, che mi pareva già così grosso, era incompleto, perchè vi mancava tutta la categoria di quelle contese che erano affidate alle avvocature erariali locali e di cui l'amministrazione si era, in certo modo scaricata. Ho dovuto allora richiamare dalle avvocature erariali, con apposita circolare, lo elenco anche di tutte queste contese: ed allora, confrontando questo nuovo elenco con quello che già avevo, sono venuto ad avere un elenco che credo completo, per quanto non possa nulla garantire, visto che ci sono ancora delle cause che rimontano al traforo del Cenisio.

La conclusione è che approssimativamente la cifra di tutte le contese in cui la mia amministrazione è implicata sale ai 210 o ai 220 milioni.

Di queste contese, che io mi applicai immediatamente a dirimere (specialmente le principali) ne ho a quest'ora transatte per circa 86 milioni. Debbo subito aggiungere che queste pretese di maggiori compensi erano state tutte formulate prima del mio avvento al potere, perchè da allora in poi nessuna grossa pretesa di appaltatore è stata avanzata.

Ciò, credo, è in parte dovuto al nuovo capitolato generale applicato nel 1895 dall'onorevole Saracco, mio predecessore, e in parte, forse, anche all'attitudine più energica e risoluta dell'amministrazione. Certo è che le contese che ho cercato di risolvere erano tutte anteriori al giorno in cui assunsi la direzione del mio Ministero.

A questo punto dell'opera mia, ho voluto confrontare i risultati del mio metodo con quelli del metodo seguito prima di me, non solo per attingervi una giustificazione d'indole generale pel metodo adottato da me, ma per avere possibilmente la riprova della con-

venienza e dell'utilità del mio metodo anche dal punto di vista delle somme spese.

Io sono convinto, che, se anche il metodo della conciliazione amichevole non portasse un beneficio notevole (come il fatto mi ha dimostrato che l'ha portato all'erario dello Stato), pure sarebbe da seguirsi, perchè unicamente per questa via si riuscirà in breve a ricondurre la somma totale delle contese pendenti in limiti più proporzionati all'entità degli affari.

Ed io ripeto ancora una volta come ragioni di ordine morale e di ordine amministrativo, ragioni altissime, consiglino a dirimere una buona volta questa massa di questioni; perchè attorno ad esse si agitano molte influenze e si svolgono azioni non pure e non utili all'ambiente dell'amministrazione. (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

Ma io ho avuto anche il conforto di accertare in un modo che credo indiscutibile, come con questo metodo si sia arrecato all'erario dello Stato un non lieve beneficio...

Una voce. Quale?

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. ...che ha trovato il suo riscontro in quella legge delle ferrovie, testè votata dalla Camera.

Infatti, una buona parte delle somme maggiori stanziata e che la legge suddetta ha approvate come necessarie per la liquidazione del conto ferroviario, si è ritratta dalle economie che si sono conseguite colla liquidazione delle contese pendenti.

Io dunque ho fatto fare dall'amministrazione dei lavori pubblici lo stralcio di tutte le quistioni importanti liquidate cogli appaltatori nel decennio dal primo luglio 1886 all'ultimo di giugno del 1896. Può darsi che qualcuna sia stata omessa, perchè, in una farragine simile di affari, ricercare nell'archivio la storia di tutte le quistioni non è cosa facile. Ma ad ogni modo la somma delle quistioni di cui io sono arrivato ad avere i dati, è tale da fornirmi la base ad una media molto approssimativa.

I risultati, fra ferrovie, ponti, strade, opere idrauliche ed opere edilizie, nel decennio al quale ho alluso testè, sono stati i seguenti: sopra duecento milioni di lire di maggiori pretese di appaltatori, liquidate col metodo soprattutto degli arbitrati, delle contese giudiziarie ed in scarsissima parte colle transazioni in via amichevole, la somma ac-

cordata agli appaltatori corrisponde ad una percentuale del 31.89 per cento.

Nei dieci mesi, in cui ho retto l'amministrazione, ossia dal luglio dell'anno scorso al 31 maggio di quest'anno, ed in cui la liquidazione dei maggiori compensi è stata fatta in grandissima parte col mezzo delle trattative amichevoli e in piccolissima parte col mezzo degli arbitrati e delle sentenze, il risultato è stato questo: che sopra 86 milioni di maggiori pretese, la somma pagata è di 14 milioni e mezzo, con una media, cioè, che si riduce al 16.89 per cento, ossia una piccola frazione in più della metà della percentuale delle liquidazioni nel periodo precedente.

I termini sono perfettamente comparabili, perchè tutte le maggiori pretese, che ho dovuto liquidare, erano state presentate nel periodo precedente: nello stesso periodo, cioè a dire, in cui erano state liquidate le somme in base alle quali ho fatto il confronto.

Da ciò ho tratto la ferma convinzione, che io spero sarà condivisa anche dai miei successori, che una magra transazione vale meglio di qualunque sentenza giudiziaria od arbitrale, e che bisogna che ministri ed amministrazione si applichino a dirimere amichevolmente, trattando direttamente con le parti, queste questioni, ed assumendo intera, come l'assumo io, la responsabilità dell'opera loro. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Io, anzitutto, ringrazio il ministro degli schiarimenti che ha dati.

Prendo atto della norma che egli ha adottata, e quale liquidazione di tanto dispendioso periodo, francamente dico che questa è la parte veramente lodevole della sua amministrazione.

Il togliere di mezzo gl'intermediari, l'allontanare coloro, specialmente se uomini politici, (*Benissimo!*) che si presentano per fare queste transazioni e il non nominare uomini politici come arbitri, è cosa certamente laudabile. (*Bravo!*)

Devo fare una semplice osservazione, però, in genere, circa i compensi che gli arbitri stabiliscono: perchè, come ben sa il signor ministro, contro i lodi e contro la parte di questi lodi che ha tratto ai compensi, c'è sempre opposizione da farsi quando eccedono il limite del giusto e dell'onesto. Solamente

i lodi emessi quali amichevoli compositori, non ammettono opposizioni, ma in allora non ammettono neppure compensi.

Prendo anche atto della nota che il signor ministro ha preparata. Questa nota certamente fu chiesta dal ministro del tesoro dopo la risposta che il presidente del Consiglio ed il ministro del tesoro stesso dettero a noi che presentammo una mozione per conoscere appunto le somme che, per qualunque ragione, percepissero sull'erario pubblico, membri del Parlamento.

Io fui lieto della risposta, ma sarò anche più lieto quando vedrò i fatti. Perchè oramai sono due anni che la promessa è stata fatta, e non abbiamo ancora visto, col consuntivo, presentare questo specchio. Dunque attenderò questo specchio ed allora avremo cognizione di tutto.

Intanto ringrazio nuovamente il ministro della sua franchezza, che è un bello esempio.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Ho una sola cosa da aggiungere all'onorevole Imbriani che ringrazio delle sue parole cortesi: ed è che, per quanto concerne gli emolumenti che gli arbitri stabiliscono, io feci le mie riserve intorno alla loro appellabilità.

Ma questa è una questione secondaria, perchè a me i casi di appello si sarebbero presentati in così scarsa misura che non ho creduto di ricorrervi. Quello solo che posso dirgli è questo: che quei pochissimi arbitri, che ho dovuto nominare, meno per un caso solo che mi era consigliato da ragioni di competenza tecnica, io li ho sempre scelti fra i funzionari dell'amministrazione, i quali quindi nello stabilire gli emolumenti debbono uniformarsi a certi criteri che salvaguardano lo Stato.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni si intende approvato il capitolo 270.

Capitolo 271. Linea Sulmona-Roma, per memoria.

De Giorgio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

De Giorgio. Ho chiesto di parlare non per rammentare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la preghiera acciò il percorso della vaporiera sulla linea Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma sia reso più celere e più breve, ma soltanto per avere l'opportunità di poterlo qui ringraziare della sincera

premura con la quale egli studia il modo di appagare un vivo desiderio finora infruttuosamente manifestato dagli abruzzesi.

Profittando intanto dell'occasione, mi raccomando all'onorevole ministro Prinetti acciò una buona volta sia provveduto alla costruzione di un magazzino nell'importante stazione ferroviaria di Torino di Sangro.

Mi dispenso dall'espore le considerazioni che fanno reclamare l'opera invocata, perchè già ne è minutamente informato l'onorevole ministro; invece mi limiterò ad augurarmi di sapere accolte le mie raccomandazioni. E questo faccio con ogni fiducia.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole De Giorgio, che ringrazio delle sue cortesi parole, mi raccomanda le opere necessarie alla stazione di Torino di Sangro. Queste opere sono di due specie: c'è la necessità d'un magazzino merci e di qualche prolungamento di binari d'incrocio. L'esecuzione del magazzino merci fu già autorizzata con Decreto di giorni fa. Quanto ai binari d'incrocio il lavoro è previsto: ma dato il carattere di relativa urgenza, bisognerà aspettare ancora un paio di esercizi, giacchè per ora lavori più urgenti assorbono i fondi di cui dispone l'amministrazione.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 271.

Capitolo 272. Linea Faenza-Firenze per memoria.

Capitolo 273. Linea Eboli-Reggio, per memoria.

L'onorevole Chimirri ha facoltà di parlare.

Chimirri. Rivolgo all'onorevole ministro due vive raccomandazioni in nome dell'onorevole Murmura il quale, per motivi di salute, non può prender parte a questa discussione.

Presso la stazione di Monteleone furono aperte vastissime cave di prestito per la costruzione del rilevato ferroviario. La linea è già da un pezzo in esercizio: e si disputa ancora se l'Amministrazione o la impresa debba provvedere a colmarle, ed intanto quelle cave piene di acque putride sono diventate un centro d'infezione che ammorba una delle più belle plaghe d'Italia.

L'edificazione iniziata per eccitamento del municipio di Monteleone, che fece acquisto di terreni destinati a quello scopo, si è arrestata.

Il provvedere è urgente anche perchè nelle vicinanze della stazione v'è il porto di Santa Venere, che aspetta da tre anni la costruzione del prolungamento del molo di difesa. I fondi sono in bilancio, ed io prendo atto di una recente dichiarazione del ministro, che quando i fondi sono in bilancio, gli studi per queste opere precederanno quelli delle opere nuove. È il caso di mantenere la promessa, considerando che ne va di mezzo l'esistenza del porto minacciato d'interramento.

Riepilogando, prego vivissimamente l'onorevole ministro di provvedere alla sollecita esecuzione delle opere di difesa del porto di Santa Venere, sistemazione urgentissima, essendo questo l'unico porto di rifugio fra Salerno e Reggio: e disporre senza altri ritardi la colmata delle cave di prestito in vicinanza della stazione di Monteleone. Abbiamo troppe terre paludose in Italia per non accrescerle artificialmente rendendo infette plaghe sane e fiorenti.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Per il porto di Santa Venere, l'onorevole Chimirri sa che, nella legge del 1889, furono votate lire 900,000. Di queste sono state stanziati 250,000. Il progetto è in corso di esame; quando sarà maturo per l'appalto, lo appalterò, e negli esercizi futuri si provvederà ai rimanenti stanziamenti.

In quanto alle cave, se ben ricordo, sarebbe avvenuto questo: l'impresa costruttrice avrebbe attinto il materiale per un rialzo da farsi lungo il percorso della linea, dalle sabbie del mare, non curando di assicurare a sufficienza il regolare scolo delle acque. Quando venne il collaudo dei lavori, naturalmente fu tenuto conto all'impresa della spesa necessaria per completare le opere di scolo delle acque. Solamente nella liquidazione dei conti queste opere furono valutate sole 4,000 lire, mentre si è poi riconosciuto che sarebbe necessaria una somma maggiore, qualora si volesse procedere alla colmata delle cave aperte.

In questa condizione di fatto, io mi trovo dinnanzi ad una di quelle difficoltà burocratiche, che Ella conosce meglio di me. Io sono, cioè, imbarazzato a trovare il fondo supplementare per compiere quest'opera di cui pure riconosco l'urgenza.

Ad ogni modo ho raccomandato all'ispet-

torato che si conducano il più alacramente possibile a termine le pratiche necessarie.

Quanto alla deficienza di fondi, cercheremo di colmarla in qualche modo, non escluso anche quello di vedere se si può intendersi col municipio, al fine di trovar maniera, anche con qualche piccolo concorso municipale, di compiere quest'opera, di cui, ripeto, riconosco l'urgenza.

Chimirri. Ringrazio l'onorevole ministro, e sono certo che il suo altissimo ingegno e la sua energia troveranno modo di ovviare a questi due inconvenienti.

Presidente. Onorevole De Riseis Giuseppe, ha facoltà di parlare.

De Riseis Giuseppe. Ho chiesto di parlare per associarmi alle raccomandazioni opportunamente fatte dal collega onorevole De Giorgio, tanto per ciò che riguarda la necessità di modificare l'orario della linea Roma-Castellamare Adriatico, quanto per pregare l'onorevole ministro a rivolgere la sua attenzione sulle stazioni della linea litoranea Adriatica, parecchie delle quali si trovano deficienti delle opere più indispensabili tanto al comodo dei viaggiatori, quanto alle esigenze del commercio.

Ricorderò specialmente la stazione di Montesilvano.

Il ministro rammenterà che da tutti i Comuni di quella ricca e fertile vallata del Tavo si rivolsero vive istanze al Governo ed alla Società Adriatica per ottenere talune opere indispensabili agli scambi commerciali, che si rendono sempre più importanti per il progressivo sviluppo della esportazione delle uve fresche e di altri prodotti, e per i quali si rendono sempre più insufficienti i mezzi che presenta quella stazione, così per il caricamento delle merci, come per i trasporti.

Da una statistica che feci tenere al ministro risulta che nella campagna del 1896 dal 10 settembre al 20 ottobre si esportarono dalla stazione di Montesilvano 27,500 quintali di uve fresche, oltre circa altri 8 mila quintali che si dovettero spedire dalle stazioni prossime, senza tener conto delle merci che rimasero sul posto per mancanza di mezzi di trasporto. Ed in poco più di un mese quella sola stazione diede alla ferrovia un beneficio di lire 190,457.65.

È a notare che queste spedizioni di uve fresche vennero fatte per più gran parte per l'estero, ed il ministro e la Camera compren-

deranno quanta importanza abbia per la prosperità dell'agricoltura l'accrescimento progressivo di questo commercio di esportazione che dovrebbe essere con ogni mezzo favorito e protetto.

La stagione che si approssima si presenta molto promettente, tanto per le favorevoli condizioni dei nostri vigneti, quanto per le notizie dei danni sofferti per le gelate da quelli delle principali regioni vinicole straniere.

Intanto la stazione di Montesilvano, così come è ora, non potrebbe neppure essere sufficiente al limitato commercio degli anni passati, e pure siamo prossimi alla raccolta.

Il ministro e la Società delle ferrovie Adriatiche accolsero premurosamente le richieste dei Comuni interessati, riconoscendone la giustizia e l'opportunità, si fecero con sollecitudine l'accrescimento dei binari di caricamento e gli altri lavori necessari, ma, ripeto, la raccolta batte alle porte e nessun accenno vi è ancora d'inizio di lavori.

Ora io rivolgo preghiera vivissima all'onorevole ministro di voler prendere seriamente a cuore questo grande interesse di quella regione e di voler fare senza ulteriore indugio iniziare e compiere quei lavori che mentre rispondono ad una necessità della massima urgenza, non richiedono una grande spesa, e questa viene in ogni modo compensata da larghi benefici per gli agricoltori e per la ferrovia stessa.

Il risveglio economico del paese, lo sviluppo dell'agricoltura, formano il tema di tutti i discorsi ed il fondamento delle più lusinghiere speranze. Ma come vogliamo aspettare lo sviluppo dell'agricoltura se facciamo mancare i mezzi più indispensabili alle esigenze di questa fra le prime risorse del nostro paese?

Ed in questa deplorabile condizione si trovano molte stazioni delle nostre linee e specialmente quelle del litorale adriatico abruzzese.

Come la stazione di Torino di Sangro ricordata dal collega De Giorgio, parecchie stazioni sono prive del magazzino merci, e le derrate sono lasciate esposte a deperire alle intemperie, con grave danno dei produttori e del commercio locale.

Le ferrovie sono state costruite specialmente per favorire lo sviluppo delle industrie e dei commerci, e quando mancano dei

mezzi essenziali per soddisfarne le indispensabili esigenze, vengono meno ad uno dei principali obiettivi per cui furono costruite con tanti sacrifici.

Confido che il ministro vorrà portare tutta la sua attenzione su questo importante argomento e che vorrà provvedere, perchè si venga man mano a porre riparo a questi gravi inconvenienti.

Quanto alla stazione di Montesilvano, non dubito che egli vorrà mantenere le promesse fatte e disporre che le opere sieno adeguate al bisogno e vengano eseguite sollecitamente, prima che giunga la stagione della raccolta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole De Riseis mi aveva già parlato altre volte di questa stazione di Montesilvano.

La questione è in questi termini. La Società ha presentato un progetto per un secondo binario per il carico delle merci; ed io l'ho mandato all'esame di un ispettore superiore delle ferrovie, come ho fatto sempre in casi simili, perchè saranno circa un migliaio i progetti che nell'anno venturo dovremo esaminare e più o meno approvare o modificare. Ora è nata qualche differenza di apprezzamento circa al modo di fare queste opere, tra l'ispettore che ha esaminato il progetto e il compilatore del progetto presentato dalla Società.

Adesso è questione di appianare questa differenza; poi verrà dato corso al piccolo lavoro che l'onorevole De Riseis reclama.

De Riseis Giuseppe. Ringrazio il ministro della sua risposta.

Non so rendermi però ragione come per il prolungamento d'un binario e la costruzione d'una tettoia possano sorgere divergenze da richiedere parecchi mesi per essere risolte.

In ogni modo son certo che il ministro troverà modo di troncare gl'indugi ed io non mancherò di tornare sulla questione, se ve ne sarà bisogno.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Cominciamo dal mettere bene in chiaro che non si tratta di mancanza di fondi, perchè i fondi ci sono. Dei ritardi l'Amministrazione non ha colpa. Dopo votata dalla Camera nel dicembre scorso la legge sulle Casse patrimoniali, invitai le Società a mandare i progetti, poichè io credeva che questi progetti, in vista della famosa legge dei 77 milioni, fossero pronti. Invece i progetti non erano pronti: arrivano

a spizzico; e di mano in mano che arrivano l'Amministrazione ne fa l'esame immediatamente.

La divergenza relativa a Montesilvano è abbastanza notevole dal punto di vista del modo di eseguire questi lavori. Io raccomanderò caldamente che procurino d'intendersi al più presto possibile: tanto più che le opere di cui si tratta si possono fare in pochissimo tempo e non costeranno più di qualche migliaio di lire.

De Riseis Giuseppe. Rivestono però carattere di massima urgenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maury.

Maury. Aggiungo qualche parola a quelle testè pronunziate dall'onorevole De Riseis, per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di non voler considerare la stazione di Montesilvano alla stregua di tanti altri centri ferroviarii nei quali si richiedono ampliamenti. L'onorevole De Riseis ha già ricordato il considerevole lavoro di caricamento che compiesi in quella stazione e la sua importanza.

Aggiungo che da essa s'avvia notevole commercio d'esportazione, verso la Germania specialmente, di più migliaia di quintali di uva da tavola, commercio che assicura già la ricchezza a quella bella vallata abruzzese che mette capo alla marina di Montesilvano, dove ho la fortuna di passare qualche mese dell'anno. Centinaia di vagoni di uve partono inoltre per la Lombardia. La rapidità del trasporto, però, trattandosi di uve, è condizione *sine qua non* per accrescere sempre più questo commercio, che dura brevi settimane e che richiede abbondanza di vagoni e facilità di caricamento. Perciò, volgendomi più che all'animo cortese, all'intelletto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che in questioni industriali ed in materia d'impresa è così grande conoscitore, aggiungo la mia modesta parola e le mie raccomandazioni alla parola caldissima ed autorevole dell'onorevole De Riseis.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo 273 s'intende approvato.

(È approvato).

Capitolo 274. Linea Parma-Spezia, *per memoria.*

Capitolo 275. Linea Gozzano-Domodossola, *per memoria.*

Capitolo 276. Linea Cuneo-Ventimiglia, *per memoria.*

Capitolo 277. Linea Benevento-Avellino, *per memoria.*

Imbriani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Imbriani. Io prendo occasione da questo capitolo concernente la linea Benevento-Avellino, la quale poi si innesta alla linea Cancellone-Napoli, per ricordare al signor ministro una domanda già rivoltagli appunto per conoscere se egli intenda fare ultimare il secondo binario della linea Cancellone-Napoli.

Siccome si tratta di una linea principale, della continuazione, cioè, della linea Napoli-Roma; e siccome si è già costruito un tratto di questo secondo binario il quale va deperendo con danno dello Stato, mentre non rimarrebbero a farsi se non quindici chilometri per compierlo, così io spero che il signor ministro vorrà prendere in seria considerazione questo fatto, tanto più considerando che questa linea attraversa una zona popolosa e fa capo ad altre linee importantissime come la Cancellone-Avellino ed è parte della Roma-Napoli.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Mi duole, onorevole Imbriani, di non poterle dare una risposta soddisfacente.

La questione del raddoppiamento del binario da Cancellone a Napoli è in questi termini. La Società, quando presentò l'elenco delle opere da compiersi nel novennio, elenco che servì di base alla legge dei settantasette milioni, che insieme non abbiamo votata (quantunque io creda che le opere si eseguiranno egualmente anche senza i settantasette milioni) non vi incluse il raddoppiamento del binario da Cancellone a Napoli.

La Società non crede urgente quest'opera; e l'amministrazione non può di sua autorità dichiarare urgente ciò che la Società non chiede, tanto più che per fare queste opere bisognerebbe tralasciarne altre che la Società esercente ritiene urgenti. Ora capirà l'onorevole Imbriani che un raddoppiamento di binario, se non è urgente per l'esercizio, non ha proprio nessuna ragione di essere fatto.

Non è poi esatto quello che ha detto, che cioè la parte di raddoppiamento già fatta non venga utilizzata e rimanga deteriorata, per-

chè un raddoppiamento di binario dove esiste lo si utilizza sempre, nè può deteriorarsi, perchè la Società ha l'obbligo della manutenzione ed è responsabile dei danni.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 277 si intenderà approvato.

Capitolo 278. Linea Taranto-Brindisi, *per memoria.*

Capitolo 279. Linea Messina-Patti-Cerda, *per memoria.*

Capitolo 280. Linea Lucca-Viareggio, *per memoria.*

Capitolo 281. Linea Foggia Lucera, *per memoria.*

Capitolo 282. Linea Valsavoia-Caltagirone, *per memoria.*

Capitolo 283. Linea Macerata-Civitanova, *per memoria.*

Capitolo 284. Linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, *per memoria.*

Capitolo 285. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale, lire 1,794,544.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Spada.

Spada. Devo fare una raccomandazione all'onorevole ministro; raccomandazione tanto giusta e fondata che non dubito sul suo accoglimento.

Sarò brevissimo.

Quando fu costruita la linea Sibari-Cosenza si fece una baracca provvisoria invece di eseguire la stazione definitiva di Cosenza, perchè non era stabilito il modo di proseguire pel Tirreno con la linea stessa.

Classificata poi la linea Cosenza-Nocera, la disposizione definitiva della stazione di Cosenza fu determinata con la esecuzione del tronco da Cosenza a Pietrafitta, ma la stazione non si fece.

Intanto il traffico nella stazione di Cosenza andò crescendo ed è ormai indispensabile e urgente la esecuzione del fabbricato definitivo per i viaggiatori in sostituzione della esistente baracca provvisoria insufficiente e disadatta.

La stazione di Cosenza, secondo i dati ufficiali, rende 440,000 lire l'anno; ha un movimento annuo di 90,000 viaggiatori. I servizi vi sono disordinati e confusi per le condizioni in cui si devono fare, ciò che cagiona ritardi di spedizioni e consegne di merci, disguidi, avarie; e poi incomodo grave a tutto il pubblico, e allo stesso personale di servizio.

Se si confronta il movimento della stazione di Cosenza con quello di molte altre di ogni rete e regione d'Italia si può riconoscere come lo stato di quella stazione sia ingiusto ed anormale, come esso sia contrario ad ogni interesse dello stesso esercizio ferroviario e quindi anche dello Stato.

Il Municipio e la Camera di commercio di Cosenza hanno esposti i loro giusti reclami. L'onorevole ministro conosce la vera condizione delle cose e sa che io non esagero, dicendo ormai indispensabile quell'opera che si doveva fare da venti anni, e che attese un tempo ormai soverchio e per gl'interessi pubblici, e per quelli dello Stato come partecipe al prodotto del traffico, che aumenta con buoni servizi e scema o resta stazionario con servizi cattivi.

Poichè la spesa, che non credo superi 200,000 lire, deve iscriversi su un capitolo relativo alle costruzioni, trattandosi di una opera che non si fece a suo tempo, mi pare che il capitolo proprio sia il 285, su cui ho chiesto di parlare. Infatti la stazione di Cosenza è d'innesto fra la linea della rete antica Cosenza-Sibari e la linea complementare Cosenza-Nocera; a tali stazioni d'innesto si riferisce il capitolo 285, molto opportunamente stabilito nel bilancio in esame. Io mi dispenso dal diffondermi maggiormente sulla questione.

L'onorevole ministro sa che la mia domanda corrisponde a bisogni assoluti e urgenti: non dubito quindi che la sua risposta sarà giusta soddisfazione all'espressione di quei bisogni.

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

De Caro. Sono certo che, in seguito alle promesse formali fatte all'onorevole Riola dall'onorevole ministro Perazzi, a proposito di questo capitolo, sarà stata stanziata una somma sufficiente per l'appalto di altri due lotti della stazione di Benevento che sono rimasti sospesi da molti anni; ed in questo caso mi si consenta di fare due brevi raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima raccomandazione è di non ritardare quei lavori, giacchè la stazione di Benevento essendo stata costruita trent'anni fa, riesce addirittura insufficiente ed inadeguata alle esigenze del traffico. Giacchè non bisogna dimenticare che più tardi a quella stazione furono anche allacciate altre due

ferrovie: la Benevento-Campobasso e la Benevento-Avellino. È quindi urgentissima la necessità di migliorare le condizioni di quella stazione. Per migliorarle furono proposti e fatti tre lotti di lavori.

Il progetto presentato dalle Ferrovie meridionali, per le esigenze della finanza fu ridotto in tale stato che si può dire di esso: *quantum mutatus ab illo!* Vi erano comprese nel primitivo progetto tutte le maggiori indicazioni dell'ingegneria ferroviaria, ma tutto fu tolto, il progetto è ridotto un vero scheletro. Si appaltò semplicemente il primo lotto e rimasero sempre sospesi gli altri due lotti che comprendono ancora lo sviluppo dei binari verso est e la rinnovazione del fabbricato della stazione, assolutamente indecente e insufficiente ai bisogni. Io poi raccomando, come si proponeva nel progetto delle Meridionali anche la costruzione di una tettoia che copra almeno cinque binari. Allora, sempre volendo ridurre le cose al minimo, si pensò ad una irrisoria pensilina; ma neanche quella fu possibile di costruire, la quale, secondo me, oltre ad essere irrisoria ed inutile forse in arte non è possibile ad essere sostenuta da un fabbricato, così debole quale è quello della presente stazione.

Dunque raccomando al ministro che, in una stazione la quale rappresenta un importante ganglio ferroviario in un paese subappennino dove è lungo l'inverno e lunghissima è la stagione delle piogge, si ritorni al progetto delle Meridionali e si costruisca una tettoia che copra almeno cinque binari.

Perchè ora i viaggiatori e il personale ferroviario si trovano nelle identiche condizioni delle ossa di Manfredi, che

Or le bagna la pioggia e muove il vento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tinozzi.

Tinozzi. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla condizione deplorabile, in cui trovasi la stazione di Alanno, una delle stazioni dimenticate della linea Castellamare Adriatico-Sulmona e che potrebbe essere, in un tempo più o meno lontano, il punto d'innesto della linea subappennina.

Questa stazione aperta al pubblico, come fermata, in una casa cantoniera sin dal 1872, non ha avuto la fortuna, nello spazio di venticinque anni, di essere ritenuta meritevole

di miglioramenti. Anche ora, come venticinque anni fa, una angusta stanza serve da sala di aspetto, da ufficio e da magazzino; anche ora, come venticinque anni fa, per accedervi bisogna attraversare il binario, con gran pericolo dei viaggiatori.

Eppure la stazione di Alanno non è l'ultima di quella linea, come risulta dalle statistiche. Anzi gli introiti mensili di questa stazione superano le mille lire, in media, per movimento viaggiatori; e le spedizioni di merci superano la quantità di cinquecento quintali al mese, senza calcolare le merci che vengono caricate per parte dei mittenti e dei destinatari.

Il municipio di Alanno ed altri Comuni limitrofi (Catignano, Rosciano, Cugnoli, Nociano e Pietranico) chiesero, nello scorso anno, al Ministero la costruzione di una regolare stazione, ma il Ministero non credè di potere addossare allo Stato una spesa molto rilevante, e forse non ebbe torto.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. La pregherei di dirmi il nome esatto di questa stazione.

Tinozzi. Alanno.

Tanto è vero che questa stazione è dimenticata, che non se ne sa neppure il nome.

Quei municipii hanno ora ridotte le loro pretese, e chiedono che la stazione presente, situata di là dal binario, resti come magazzino ed alloggio del basso personale, e che un'altra se ne costruisca di modeste proporzioni, di qua dal binario, sufficiente per l'ufficio, per la sala d'aspetto e per l'alloggio del capo-stazione.

Vegga l'onorevole ministro di soddisfare il desiderio di quei Comuni, eliminando così un grave inconveniente e compiendo un atto di giustizia distributiva.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giunti.

Giunti. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Spada circa la stazione di Cosenza, che ha bisogno di essere allargata e migliorata.

Le stazioni della linea Sibari-Cosenza si trovano in condizioni pessime e specialmente quella di Castrovillari, la quale non è sufficiente al traffico del capoluogo del circondario, dove concorrono molte e molte merci e dove i viaggiatori, quando arrivano, non sanno dove ricoverarsi, non essendovi che una sola sala d'aspetto.

Perciò pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler fare qualche cosa anche per questa stazione e soprattutto di migliorare il materiale mobile destinato al servizio di quella linea e delle altre della rete Calabrese, perchè le vetture sono le peggiori di tutta Italia. Le Compagnie fanno guadagni a milioni e noi siamo trattati in un modo veramente barbaro.

Sicchè prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler fare qualche cosa a questo proposito. Con ciò ho finito.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Relativamente alla stazione di Cosenza, gli onorevoli Spada e Giunti, hanno perfettamente ragione: è un'opera che bisogna fare.

Disgraziatamente i fondi stanziati per la Cosenza-Nocera e che furono erogati nella costruzione del primo tronco Cosenza-Pietrafitta, non lasciano margine: se, per caso, ne lasciassero, lo destinerei a questa opera. Nelle Casse patrimoniali non venne stanziato mai nessun fondo per quest'opera; ma gli onorevoli Spada e Giunti siano però certi che da questo capitolo 285 potrà attingere una somma per la stazione di Cosenza.

Non posso dire ora quale sarà questa somma, e non posso dire se sarà disponibile in questo o nell'esercizio futuro, ma farò di tutto perchè, compatibilmente con le altre esigenze, cui deve far fronte questo capitolo, sia la più alta possibile.

In quanto alla stazione di Castrovillari devo ripetere all'onorevole Giunti quello che ho detto e dovrò ripetere ancora ad altri, che l'ampliamento della stazione di Castrovillari dovrebbe esser fatto coi fondi della Cassa patrimoniale. Ora la Società esercente non chiede e non ritiene urgente nessuna opera per Castrovillari. Fatto è che nemmeno nella legge dei 77 milioni era contemplata la stazione di Castrovillari, checchè possa aver detto il mio predecessore.

Per conseguenza, se entrate maggiori metteranno la Cassa patrimoniale in condizione di far fronte a nuove spese, oltre quelle previste, io terrò presente la stazione di Castrovillari, ma, per ora, non posso dare alcun affidamento. Sono dolente di dover fare questa dichiarazione, ma debbo dire le cose come sono.

In quanto al materiale mobile terrò conto

della raccomandazione dell'onorevole Giunti. Ma egli comprenderà che, data una grande rete ferroviaria, fornita di materiale nuovo, di materiale medio e di materiale vecchio, sia facilmente spiegabile come il materiale vecchio venga destinato a quelle linee sulle quali il traffico non è grande.

Io però girerò la sua raccomandazione alla Società esercente, perchè soprattutto la manutenzione di questo materiale venga curata in modo da non dar più luogo agli inconvenienti lamentati dall'onorevole Giunti.

Riguardo alla stazione di Benevento, di cui ha parlato l'onorevole De Caro, so di un progetto grandiosissimo, che era stato fatto dalla Società delle Meridionali; ma disgraziatamente la somma assegnata dalla legge per le stazioni di innesto è stata esaurita, si può dire, in quel primo lotto di cui parla l'onorevole De Caro; e adesso si devono fare a spese delle casse patrimoniali.

Dunque, se io dovessi fare lavori alla stazione di Benevento dovrei farli a carico delle casse patrimoniali. La Società esercente non chiede però nessun lavoro, e nella nota che costituì la base della legge votata l'anno scorso alla Camera, la stazione di Benevento è messa in fine senza stanziamento, unicamente con la dizione *per memoria*. Io quindi non posso ripetere che ciò che ho già detto all'onorevole Giunti: se le casse patrimoniali offriranno negli esercizi futuri una somma di prodotti maggiore di quella su cui si calcola, si terrà presente la stazione di Benevento; altrimenti si dovranno attendere tempi migliori.

Quanto poi alla tettoia di cui l'onorevole De Caro deplora la mancanza, comprendo le sue ragioni, ma debbo fargli osservare che l'Italia ha altre stazioni ed anche importantissime che mancano di tettoia, per esempio Parma e Mantova, per le quali vi è un'interrogazione all'ordine del giorno. Dunque, quando le condizioni del bilancio saranno migliori, si potrà provvedere anche a questa categoria di spese, che non sono proprio indispensabili per il servizio. Ma per il momento giustizia distributiva mi fa obbligo di non prendere in considerazione proposte di questa specie pur non disconoscendo la importanza della stazione di Benevento.

In ogni modo l'onorevole De Caro sia certo che quando vi saranno fondi disponi-

bili terrò presenti le raccomandazioni sue per la stazione di Benevento.

L'altra stazione, quella di Alanno, di cui mi ha parlato l'onorevole De Caro, è di un prodotto minimo; si tratta di un mille lire al mese; e l'onorevole De Caro comprenderà che fra tante esigenze del servizio ferroviario non mi sento di potergli dare un affidamento. Ella dice che i viaggiatori per andare alla stazione debbono traversare il binario. Ma, onorevole De Caro, vi sono in Italia migliaia di stazioni in queste condizioni. Se ci mettessimo a fare sotto passaggi, passerelle dappertutto, ci vorrebbero milioni e milioni, solo per togliere ai viaggiatori l'incomodo di traversare i binari. Se verranno tempi migliori, in cui il provento delle ferrovie accenni a crescere, e le casse patrimoniali si troveranno ad avere introiti maggiori, si potrà tener conto anche di questa categoria di desiderii.

Per parte mia sarò ben lieto se potrò soddisfare le raccomandazioni dell'onorevole De Caro, ma nelle condizioni presenti, con molta schiettezza, debbo dirgli che le poche risorse di cui dispongono le casse patrimoniali sono assorbite da lavori, che a giudizio delle Società esercenti sono, non dico più necessari, ma certamente più urgenti.

Presidente. L'onorevole De Caro ha facoltà di parlare.

De Caro. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue leali e franche parole, nonostante che esse mi suonino la chiusura del sonetto del Casti sui *Tre Giulii*:

Non te li nego già, non te li dò,
Quando li tengo, allor te li darò.

Io prego che sia costruita a tempo debito una tettoia e non una pensilina, giacchè nella stazione di Benevento convergono e si intrecciano tanti treni, molti vi restano per molte ore, massime quelli militari, e pei viaggiatori, a guadagnare il secondo o il terzo binario è questione di un vero salvataggio nei mesi di pioggia.

Io non domando un trattamento di favore per Benevento, ma il puro necessario a cui pare di avere acquistato diritto da molti anni e, subordinatamente, quando il ministro dovesse stimare diversamente, per un trattamento eguale con stazioni di eguale importanza, lo pregherei vivamente prima di approvare i lavori di chiedere al municipio e alla

provincia di Benevento se intendano concorrere nella spesa di differenza fra la pensilina e la tettoia.

Comunque, sono obbligato all'onorevole ministro della sua buona volontà.

Presidente. L'onorevole Spada ha facoltà di parlare.

Spada. Ringrazio l'onorevole ministro per le sue buone intenzioni per la stazione di Cosenza, ma desidererei che qualche cosa si stanziasse in questo bilancio per rendere poi completa la spesa nel bilancio futuro.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Ella sa, onorevole Spada, che in questo bilancio ci sono fondi coi quali si stanno facendo i lavori nella stazione di Cosenza...

Spada. Ma non esiste stazione.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Per binari, scalo merci, ecc., stiamo facendo una spesa di 40 mila lire circa; non è una grande somma, ma sono sempre 40 mila lire che si spendono nell'esercizio in corso.

Spada. Ma non per il fabbricato viaggiatori, che non esiste.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 285 in 1,794,544 lire.

Presentazione disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Branca, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge.

Il primo pel riordinamento della tassa sulle anticipazioni o sovvenzioni contro depositi o pegni, fatte dalle Casse di risparmio, dalle Società o dagli Istituti; l'altro per provvedimenti circa gli agrumi. (*Oooh!*)

Chiedo che questi due disegni siano deferiti alla Commissione dei Diciotto.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti.

Triepi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Triepi.

Triepi. Quando l'onorevole ministro delle finanze ha presentato il progetto tanto atteso sugli agrumi, un movimento di simpatia e

di gratitudine si stava designando nella Camera.

Ma l'onorevole ministro ha chiesto subito di rimandare il progetto alla Commissione dei Diciotto. Se invece si mandasse agli Uffici, fra otto giorni avremmo la relazione, e la legge, che è urgente, potrebbe subito discutersi ed approvarsi.

Se veramente l'onorevole ministro, come credo, vuol venire in aiuto ad una gravissima crisi che incombe su tutta un'intera regione, ritiri la sua proposta di inviare il progetto alla Commissione dei Diciotto, la quale per il grande lavoro che ha non potrà presentare sollecitamente la relazione, ed acceda alla mia, che formalmente faccio, di mandare il disegno di legge invece agli Uffici.

Grossi. Chiedo di parlare.

Presidente. Se parla in favore della proposta del ministro, le do facoltà di parlare, perchè il regolamento dice che possono parlare uno contro ed uno in favore, oltre il ministro proponente.

Grossi. Parlerò per una dichiarazione, ed anche per fatto personale.

Non perchè io faccia parte della Commissione dei Diciotto, la quale sta compiendo un lavoro molto interessante ed efficace, ma per la verità devo dichiarare all'onorevole Tripepi che la sua proposta pare sia quasi un'accusa ad una Commissione che finora ha dato prova di sollecitudine, e anche in questo momento è riunita per affrettare l'esame dei progetti dei quali è incaricata.

Noi non cerchiamo lavoro, ma una volta che il ministro propone di rimandare questo disegno al nostro esame, tengo a dichiarare che la Camera può esser certa che sbrigheremo il compito colla massima sollecitudine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Branca, ministro delle finanze. L'intento del Consiglio dei ministri nel demandare il disegno di legge alla Commissione dei Diciotto è stato quello di far presto.

Se si mandasse agli Uffici si perderebbe molto tempo. È meglio mandarlo alla Commissione dei Diciotto tanto più che ormai gli altri progetti, non presentati da me, ma dai miei colleghi dell'agricoltura e dei lavori pubblici, che formano un disegno di legge complessivo, sono già a buon porto. Del resto me ne rimetto alla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tripepi.

Tripepi. Non insisto nella mia proposta e prendo atto delle dichiarazioni del ministro e di uno dei più autorevoli membri della Commissione dei Diciotto, il quale pare che prenda impegno, a nome dei colleghi, di affrettare la discussione di questo progetto.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, la proposta del ministro delle finanze s'intenderà approvata.

(È approvata).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Procediamo oltre.

Capitolo 286. Aumenti e miglie di materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare, lire 2,019,965.

Capitolo 287. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4^a categoria, concesse all'industria privata, lire 6,722,991.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Alfredo.

Baccelli Alfredo. Questo capitolo mi porge modo di rivolgere una breve raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Fino dalla passata Legislatura, quando si discusse il disegno di legge delle tramvie e ferrovie economiche, ebbi ad accennare alla utilità della linea Roma-Castelnuovo di Porto-Civitacastellana con diramazione Prima-Porto Campagnano. Questa ferrovia deve congiungere vari centri, importanti per popolazione e per traffico, sia tra loro sia con la capitale; centri che si trovano distanti da linee ferroviarie, compresi come sono nella vasta zona che si distende fra la Roma-Firenze e la Roma-Viterbo.

Il progetto tecnico col relativo piano finanziario è già depositato presso il Ministero dei lavori pubblici.

Prego dunque l'onorevole ministro di voler sollecitare codesta pratica perchè si possa poi assegnare alla linea, a norma di legge, quel sussidio che ad essa compete per l'importanza e l'utilità sua.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabba.

Gabba. Desidero soltanto di avere un chia-

rimento dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e cioè se i sussidi che si danno alle ferrovie secondarie si debbano intendere estesi anche a quelle con trazione elettrica.

Domando questo chiarimento, benchè creda che si debba ritenere che il sussidio sia esteso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nasi.

Nasi. Non dispiaccia all'onorevole ministro che io gli chieda qualche notizia sopra alcune questioni di generale interesse, che si riferiscono a questo capitolo.

Io credo che nella grossa cifra, qui stanziata, sia compresa la non piccola somma, che lo Stato paga alla Compagnia Florio-Rubattino, per la ferrovia italiana di Tunisi.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. No, no! Si paga sul Tesoro.

Nasi. Sta bene; tuttavia le faccio lo stesso quesito; perchè se nel capitolo non esiste la spesa, esiste il servizio, di cui desidero occuparmi.

Come è noto, lo Stato ha assunto l'impegno di garantire un interesse molto remuneratore sul capitale che questa Compagnia ha speso, non solo per l'acquisto della ferrovia, ma anche per il suo riattamento; quindi lo Stato paga la differenza fra il debito netto e gl'interessi del capitale garantito.

Ora desidero conoscere se il ministro abbia ricevuto reclami intorno alla mala amministrazione di questa ferrovia, e se abbia provveduto o intenda di provvedere, per meglio tutelare l'interesse dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Innanzi tutto gli onorevoli preopinanti non hanno interpretato esattamente la dizione di questo capitolo. Esso è la riproduzione del capitolo analogo della legge sulle ferrovie che abbiamo votato otto giorni fa. E non è inteso affatto a sovvenire ferrovie da costruire, ferrovie in esercizio od altro: è unicamente destinato ai rimborsi gradualmente che vanno maturando sulle ferrovie di quarta categoria, già concesse e costruite tutte; rimborsi che in sei anni saranno finiti. Questa cifra dunque di lire 6,722,991 risulta da impegni presi, formali e precisi, e non serve ad altro che al pagamento di debiti dell'Amministrazione.

Detto ciò all'onorevole Baccelli, il quale ha preso occasione da questo capitolo per raccomandarmi la ferrovia di Civita Castel-

lana, rispondo che le pratiche relative a questa ferrovia seguono il loro corso: il Consiglio Superiore dei lavori pubblici deve approvare il progetto tecnico; il progetto sarà poi sottoposto al Comitato Superiore delle ferrovie e al Consiglio di Stato per avere il loro avviso intorno alla concessione di un sussidio chilometrico e alla misura di esso, sulla quale concessione e sulla quale misura decideranno poi i ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Baccelli Alfredo. La prego di sollecitare queste pratiche.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Ed io le solleciterò; ma le pratiche sono ancora allo inizio: non ricordo bene, ma mi pare che sieno anche state fatte dal punto di vista tecnico alcune osservazioni.

L'onorevole Gabba ha parlato per domandarmi una dichiarazione d'indole generale, dichiarazione che credo d'aver già fatta discutendosi la legge sulle ferrovie in risposta all'onorevole Credaro.

Mi pare che Ella abbia alluso, onorevole Gabba, a quelle ferrovie che possono essere concesse in base alla legge e al Decreto del 1887. Ora poichè in quel Decreto e in quella legge non v'è determinazione del modo di trazione, così io credo che ciò lasci la più ampia libertà, e si possa benissimo accordare un sussidio anche alle ferrovie a trazione elettrica; e l'amministrazione si ritiene infatti perfettamente autorizzata a farlo.

E vengo all'onorevole Nasi.

La questione della Goletta-Tunisi, se la memoria mi sorregge, è in questi termini.

Quando fu fatto l'acquisto della Goletta-Tunisi, il capitale, comprese le spese di riattamento, fu stabilito in una somma di lire 5,000,000, salvo errore; e su questa somma il Governo garanti alla Società esercente Florio il sei per cento di prodotto netto, quindi 300,000 lire all'anno.

Poichè il prodotto netto della ferrovia è stato sempre inferiore a questa cifra, lo Stato dovette rifondere ogni anno una certa somma, la quale naturalmente va a carico del bilancio del Tesoro, come tutte le somme di garanzia ferroviaria.

Il compito dunque dell'Amministrazione dei lavori pubblici riguardo alla ferrovia-Goletta-Tunisi si riduce a sindacare i conti amministrativi, che le vengono comunicati dalla Società di navigazione, succeduta alla Società

Florio, ed a fare quei rilievi che possono essere del caso.

L'onorevole Nasi mi domanda se a me non è pervenuto alcun reclamo in proposito.

Certamente ne ho avuti; ma anche se non ne avessi avuti, non avrei ommesso di portare la mia attenzione sulla percentuale di costo di questa linea, che, tenuto conto dell'alto provento chilometrico, è certamente molto elevata; e già da parecchi mesi ho richiamata su ciò, verbalmente, in parecchie conversazioni, l'attenzione del Direttore generale della navigazione generale, il quale, persona molto istruita ed intelligente, mi ha promesso di occuparsi dell'amministrazione della Tunisi-Goletta per introdurre tutte quelle economie che potessero giovare a rendere minore il contributo dello Stato.

Però molto è già stato fatto a questo proposito, perchè mentre in certi anni la somma a carico dello Stato è salita a 150, a 160,000 lire, fino anche a 200,000, ora invece è discesa sotto alle 100,000 lire e continua nella marcia discendente.

Nasi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Nasi. Sapevo già che l'Amministrazione dei lavori pubblici crede limitato l'ufficio suo alla sorveglianza sui conti dell'esercizio, perchè una cosa simile mi fu scritta in gennaio 1895 dall'onorevole Saracco; al quale io aveva rivolto un'interrogazione su questo argomento.

Veramente allora il mio principale intendimento non era quello di promuovere riforme amministrative; bensì ero preoccupato da una eventualità molto temuta in quel tempo, cioè della vendita di quella ferrovia a una Società franco-italiana, che si stava per costituire. Mi parve opportuno di provocare qualche dichiarazione dal ministro del tempo, che la fece in modo soddisfacente, dicendo che mai il ministro dei lavori pubblici avrebbe consentito alla vendita, senza chiedere il consenso del Parlamento.

Ma per ciò che concerneva le questioni amministrative, ebbi altre notizie per lettera; e mi fu scritto che, « essendo stata fatta un'ispezione a mezzo di un distinto ed onestissimo funzionario dell'Ispettorato risultava che il servizio procedeva con regolarità non solo, ma perfino in maniera degna d'encómio. » Aggiungeva che « ogni anno un ispet-

tore del genio civile esamina i conti della Società e non trova mai nulla a ridire. »

Vi sono proteste che hanno avuto una pubblicità grandissima e non so se corrispondano ai reclami pervenuti al ministro; ma egli non può ignorarle. Ne ho trovata una vivissima portante la firma di persona, che conosce molto a fondo la questione, ed è il direttore dell'*Unione* di Tunisi, organo della Camera di commercio e degli interessi di quella colonia. Le cose negli articoli esposte dal direttore dell'*Unione* sono gravissime, e contraddicono in modo tale alle succennate dichiarazioni ministeriali da farmi ritenere, che la stessa vigilanza contabile, a cui si è voluto limitare la funzione dell'Ispettorato, sia del tutto illusoria.

Il signor Cesare Fabbri parla di un paio di ispezioni, che in quattordici o quindici anni si sono fatte soltanto *pro forma*, con una brevissima visita negli uffici; e che perciò non produssero, nè potevano produrre alcun effetto.

Si afferma inoltre, che l'Amministrazione dei lavori pubblici sia rimasta sorda ad una quantità di proteste e reclami, fatti per segnalare gli abusi concernenti la fornitura di materiale, in rapporto con la maggiore o minor convenienza dell'Amministrazione, e gli abusi che riguardano altresì tutto il congegno amministrativo.

Crede Ella, onorevole ministro, che, trattandosi di una amministrazione, che è qualche cosa di più di un ente sussidiato, che è, quasi direi, un ente privilegiato, lo Stato non abbia il diritto anche di correggere il lusso amministrativo, di cui si fanno pagare gli interessi all'erario? A me pare che lo Stato debba intervenire; e debba non solo raccomandare, ma pretendere una maggiore economia di spesa; ed in ogni caso impedire che si facciano spese inutili. Fra le spese inutili fu segnalata una, che è gravissima, cioè, la Direzione generale che risiede in Italia, mentre vi è una Direzione dell'esercizio che risiede a Tunisi; stabilendo un dualismo che non è destinato a fare il vantaggio del pubblico. Questa Direzione generale che dà ordini da lontano, percepisce un lauto stipendio che si paga in oro dallo Stato.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Non dallo Stato.

Nasi. In parte dallo Stato. Anzi dapprima

era uno stipendio di 12,000 lire, oltre indennità altissime di viaggio.

Presidente. Onorevole Nasi, procuri di essere più breve. È la seconda volta che parla.

Nasi. Parlo per una questione d'interesse generale; e me lo consenta in compenso di molte raccomandazioni particolari, che non ho fatto, e che avrei potuto fare anch'io sui capitoli di questo bilancio.

Io non mi abbandono più ad alcuna sentimentalità politica, come nel 1894; allora io credevo che in realtà a Tunisi vi fosse da fare qualche cosa nel nostro interesse. Oggi non abbiamo più che speranze commerciali; ed io, da questo vostro punto di vista commerciale, vi domando: perchè lo Stato deve pagare tanti quattrini per una ferrovia che li spende così male? E perchè deve essere lecito all'amministrazione di abbandonarsi al lusso di alti uffici, tanto splendidamente retribuiti per quanto inutili?

Ieri abbiamo discusso animatamente, onorevole Prinetti, intorno al licenziamento di centinaia di infelici!

Ora, mentre il Governo si trova costretto a lesinare sui piccoli stipendi e anche a licenziare piccoli impiegati, perchè non si deve dare il buon esempio, incominciando dall'alto? Perchè non si comincia dai grossi parassiti dell'erario pubblico? Faccia in questo modo, onorevole ministro, ed Ella avrà maggior lode di quella che finora ha avuta. Altrimenti si continuerà generalmente a ritenere che, quando si tratta delle alte posizioni, non è possibile esercitar rigore e nemmeno giustizia. Perchè vi deve essere quella Direzione generale in Italia?

Nell'ufficio della Navigazione Generale non mancano impiegati che possono fare il lavoro occorrente, più e meglio di questa famosa Direzione generale.

Comprendo che non è cosa simpatica provocare provvedimenti di rigore, che vanno a colpire interessi personali; ma anche su questo argomento vi è un dovere che sovrasta ad ogni considerazione di persona: si tratta di fare giustizia.

Spero che l'onorevole ministro vorrà interessarsi della cosa e provvedere nel senso delle proteste, che ho esposte e segnalate alla attenzione sua e della Camera.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Veda,

onorevole Nasi, la situazione di questa ferrovia è, a mio avviso, un po' diversa da quella da Lei esposta.

Noi non abbiamo, secondo me, diritto di ingerirci nell'esercizio, e quindi i reclami relativi al modo di esercizio, agli orari, ecc. ci sfuggono. E ci sfuggono per la ragione che noi non abbiamo altro diritto d'ingerenza, che quello che ci viene dall'aver garantito il 6 per cento.

Supponiamo che l'utile netto della ferrovia superasse il 6 per cento; evidentemente, scomparirebbe, per noi, ogni diritto d'ingerirci della cosa.

Dunque, noi non possiamo ingerirci, se non in quanto la gestione non sia fatta con la dovuta economia, con la dovuta rettitudine, con la dovuta esattezza, per tutelare l'interesse dello Stato.

Premesso questo, debbo ripetere ciò che ho detto testè: che mi sono occupato della cosa, e che ho richiamato già, da tempo, la Navigazione Generale a studiare tutte quelle economie che si possono introdurre nell'esercizio. E posso anche ripetere che un risultato, in questi ultimi anni, si è già ottenuto, perchè siamo discesi sotto a 100,000 lire di contributo dello Stato, mentre, prima si spendeva assai di più.

Soggiungerò all'onorevole Nasi, che giustamente, in questo anno, nella revisione dei conti, per determinare la somma che il tesoro dello Stato deve pagare alla Navigazione Generale, abbiamo fatto parecchi rilievi, appunto per contestare somme di spesa, intorno a cui noi dissentivamo dalla Navigazione Generale, e per rendere, quindi, minore l'aggravio dello Stato.

Quanto alle due Direzioni generali, la questione è, anche qui, un po' diversa.

La Direzione della ferrovia Goletta-Tunisi sta in Italia; sul luogo, esiste un ufficio che è una specie di Direzione d'esercizio.

Ora, la tesi svolta nel giornale che l'onorevole Nasi ha citato, è che questa Direzione di esercizio potrebbe perfettamente fungere da Direzione, e far risparmiare la spesa della Direzione d'Italia, la quale non è grande, ma la quale produce alcuni o parecchi di quegli inconvenienti a cui ha alluso l'onorevole Nasi.

Dico che la spesa non è grande: perchè il direttore d'Italia ha 7,000 lire di stipendio, se la memoria non mi inganna.

Nasi. Ne ha 9,000; ne aveva 12,000.

Prinetti ministro dei lavori pubblici. A me pareva 7,000; ma non insisto, perchè parlo a memoria.

Come dico, non è questione che risguardi il mio bilancio.

Nasi. È un pensionato dello Stato.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. È pensionato dello Stato, perchè era impiegato della ferrovia romana; ma questa pensione gli spetta indipendentemente dall'ufficio che copre presso la Goletta-Tunisi. Lo stipendio che riceve per la posizione di direttore di questa, credo sia di sette mila lire, ed è pagato dalla Navigazione Generale.

Nasi. No.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Io non credo che sia pagato nè in tutto, nè in parte, dall'amministrazione. Del resto verificherò; non grava sul mio bilancio, e quindi non lo posso sapere esattamente.

Ad ogni modo si potrà studiare anche questa economia che recherà anche una semplificazione d'ingranaggio.

Ma stimo superflua l'inchiesta, di cui ha parlato l'onorevole Nasi, perchè essa non potrebbe fare che quello che sta facendo il Ministero, cioè esaminare le carte e fare i rilievi opportuni nell'interesse dell'amministrazione. Su questi rilievi ho richiamato l'attenzione della Navigazione Generale. Io non so se si possa andare più in là; ad ogni modo studierò la questione.

Del resto, con una amministrazione economica si può arrivare anche a diminuire notevolmente questo onere che grava sul bilancio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 287 s'intenderà approvato.

(È approvato).

Capitolo 288. Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, relative indennità e sussidi continuativi ed eventuali al personale stesso in servizio o licenziato, lire 686,543.

Capitolo 289. Spese d'ufficio, lire 118,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis Giuseppe.

De Riseis Giuseppe. Avrei dovuto chiedere di parlare sul capitolo 284, cioè sulla linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, ma esso è passato senza che me ne fossi avveduto. Il Presidente consentirà che io faccia qualche

osservazione su questo capitolo che, come vedrà, non è estraneo all'argomento del quale intendo brevemente occuparmi.

Intendo rivolgere all'onorevole ministro una semplice domanda, ed è questa:

A qual punto si trovano gli studi della ferrovia Subappennina?

Debbo ricordare al ministro ed alla Camera che fin dal 1882 i Consigli provinciali di Ascoli Piceno, Macerata, Pesaro e Teramo fecero voti al Governo ed al Parlamento per la costruzione di questa ferrovia, e che nel 1885 la questione fu portata alla Camera dall'onorevole generale Serafini d'accordo con tutti i colleghi delle Province interessate. E nella tornata del 2 luglio 1888, in seguito ad una petizione presentata dai deputati delle Province Marchegiane ed Abruzzesi, l'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, annui alle vive premure che gli furono rivolte, perchè fossero eseguiti gli studi di quella linea.

Non sarà superfluo ricordare le parole pronunziate dal ministro in quella occasione:

«...L'onorevole De Riseis richiama l'attenzione del Governo sopra una linea di grande importanza, quale è quella del proseguimento della Sant'Arcangelo-Fabriano, congiunta alla Sulmona-Isernia-Campobasso, toccando Macerata, Ascoli, Isernia, Sulmona.

« Siccome ho detto altre volte della importanza di questa linea, tanto sotto il rapporto economico, quanto sotto il rapporto militare, l'onorevole De Riseis può star sicuro che intendo tenere gran conto delle sue raccomandazioni, ed a momento opportuno disporrò perchè si facciano gli studi, nel più breve tempo possibile, della linea stessa. »

La promessa fu mantenuta. Venne stabilito in Teramo un apposito ufficio per l'esecuzione di questi studi, i quali furono iniziati e proseguiti attivamente.

Sono trascorsi da quel tempo parecchi anni e noi ci siamo taciuti, attendendo i risultati di quegli studi. Se si dovesse giudicare alla stregua di recenti provvedimenti del Governo, bisognerebbe ritenere che il progetto di massima fosse compiuto. I provvedimenti ai quali accenno furono i seguenti: primieramente l'ufficio venne trasferito sotto il passato Ministero da Teramo a Novara. È strano, invero, che per una ferrovia che deve svolgersi nelle provincie delle Marche e degli Abruzzi, si trasportasse l'ufficio degli

studi in una Provincia così lontana. Ma si volle che l'ufficio seguisse il direttore che aveva compilato il progetto e che appunto era stato trasferito a Novara.

Però più recentemente dal ministro Prinetti fu sciolto l'ufficio stesso, e ripeto, ciò dovrebbe far ritenere che gli studi fossero compilati.

Però da qualche articolo di giornali locali, che hanno con interesse seguito le fasi di questi studi, e da notizie che da più parti mi sono pervenute, risulterebbe il contrario.

Secondo queste informazioni, dei ventiquattro tronchi che comporrebbero l'intera linea, otto soltanto sarebbero compiuti, cioè quelli da Fabriano ad Amandola. Gli altri diciassette sarebbero incompleti, mancando i computi e le perizie che debbono formare la base principale del progetto stesso.

Prego l'onorevole ministro di voler verificare i fatti ai quali ho accennato, e di voler provvedere ove siano veritieri.

Egli non ignora che questi studi importarono una spesa di oltre centomila lire, e poche altre migliaia di lire occorrerebbero per ultimare il progetto, se, come si sostiene, è deficiente per tre quarti dell'intero percorso.

Altrimenti sarebbero sprecate le ingenti somme già spese, il lungo lavoro privo di ogni pratico risultato, e farebbero difetto quei principali dati comparativi che dovrebbero essere il fondamento della valutazione e dell'apprezzamento di questa importante linea ferroviaria.

I deputati di quella regione non fecero che qualche breve accenno alla Subappennina, durante il periodo non breve della compilazione del progetto, non mossero lamento quando fu trasferito l'ufficio da Teramo a Novara, si tacquero quando furono distribuite le ultime briciole del lauto banchetto ferroviario, al quale parteciparono quasi tutte le Province del Regno, salvo quelle della vasta regione nostra, finora poco meno che dimenticate in fatto di ferrovie, nè ora crediamo opportuno far proposte, consci della difficoltà del momento.

Mi son creduto in dovere però di richiamare l'attenzione del ministro sulle temute deficienze del progetto di massima, che potrebbe recare grave pregiudizio allo svolgimento di quest'opera.

Prego, quindi, l'onorevole ministro di richiamare il progetto a Roma. Egli ha im-

piegati egregi e competenti; gli stessi uffici del Genio civile delle Province sono forniti di personale capace, operoso e onesto. Faccia esaminare il progetto, e se vi sono lacune o si è incorso in qualche inesattezza, provveda a colmare le prime e a correggere le altre. Il voler gettare negli archivi un lavoro incompiuto, sarebbe cosa poco seria e potrebbe essere indizio di un abbandono, al quale noi non ci rassegheremo mai.

Io non ragionerò ora di questa ferrovia..

Presidente. Onorevole De Riseis, stiamo al tema del capitolo.

De Riseis Giuseppe. Onorevole presidente, mi pare di essere perfettamente nel capitolo. Trattasi di spese d'ufficio ed invoco appunto che quelle fatte per gli studi della Subappennina non sieno gittate al vento, nè aggiungerò altre parole in merito.

Dirò soltanto, conchiudendo, che certamente non siamo arrivati alle colonne d'Ercole in fatto di ferrovie. Che se in questo ultimo decennio la Subappennina si è vista passare innanzi molte altre linee, talune delle quali d'importanza assai minore, essa non attende perciò meno il suo momento propizio.

Pervennero ai rappresentanti politici di quella regione non pochi voti espressi da Consigli provinciali e comunali, e petizioni dirette a veder soddisfatte le loro legittime aspirazioni, che noi a suo tempo presenteremo.

Le popolazioni delle nostre provincie però avranno la longanimità di attendere, ma esse non si rassegherebbero a veder conculcati i loro diritti e pregiudicato l'andamento di questo supremo loro interesse.

Verrà, e spero non sia molto lontano, il giorno del compimento della linea dorsale del versante Adriatico, interrotta soltanto nel tratto fra Sulmona e Fabriano.

Ricorderemo allora l'interesse militare ed economico di questa ferrovia che percorrerrebbe al sicuro la penisola dalle Alpi all'estrema Calabria.

Ora io chiedo che alla Subappennina si conservi il posto che le compete. Che alle avversità dei fati non si aggiungano il mal volere o gli errori degli uomini, che non sieno poste in oblio le giuste aspirazioni di quella nobile regione la quale non potrebbe vedere senza profonda amarezza e senza pregiudizio dei suoi interessi, fermarsi ai suoi confini i beneficî reclamati dalla moderna

civiltà, dei quali si fu larghi a tutte le altre.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Quando assunsi l'amministrazione dei lavori pubblici ho trovato che l'ufficio incaricato di studiare la linea adriatica Fermo-Amandola, cui ha alluso l'onorevole De Riseis, era da sei mesi stabilito a Novara, perchè il capo dell'ufficio fungeva da capo d'ufficio a Novara, e tutto si riduceva a tre o quattro impiegati, i quali si trovavano a Novara a studiare la linea subappennina. Ho esaminato a qual punto si trovavano gli studi, ed ho trovato che tutti i rilievi di campagna erano completati, che erano pronti la planimetria, l'altimetria, tutti i profili longitudinali e trasversali, e che erano pure progettate le opere d'arte e parte delle opere di difesa e di sostegno; sicchè non restava oramai che fare la stima. Allora credetti che questo lavoro di stima potesse esser fatto così a Novara come a Roma, e sciolsi l'ufficio della linea Fermo-Amandola, perchè l'Ispettorato, o gli uffici che terranno luogo dell'Ispettorato nell'amministrazione centrale, potranno benissimo completare gli studi con calma, visto che lo stesso onorevole De Riseis riconosce che non c'è premura.

Stia tranquillo, l'onorevole De Riseis, che il materiale raccolto non può andare perduto e gli studi saranno completati.

De Riseis Giuseppe. Onorevole ministro, io ho parlato di studi incompiuti, ma avrei potuto anche accennare a qualche inesattezza di misure altimetriche nelle quali si sarebbe incorso. Ora quando si manifestano questi dubbi, credo sia dovere del Governo il dilleguarli, tanto più che ha sotto la mano i mezzi per farlo.

Insisto quindi sulla mia domanda di voler sottoporre il progetto della Subappennina ad accurato esame.

Si eseguano pure a Roma i computi che qui si possono fare. Le verifiche altimetriche, però, dovrebbero farsi sopra luogo per rintracciare e localizzare le inesattezze, se ve ne sono, e togliere ogni dubbio sulla serietà di un lavoro di tanta importanza.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Onorevole De Riseis, Ella potrà aver ragione, ma io devo pur rimettermi a ciò che dicono i miei dipendenti, i quali assicurano che queste inesattezze non vi sono.

Io quindi le ripeto che ho creduto di poter licenziare qualche impiegato straordinario, appunto perchè i lavori che restano a fare possono compiersi tanto a Novara come a Roma.

De Riseis Giuseppe. Faccia verificare: di questo la prego. Poichè a me consterebbe che queste inesattezze vi sono.

Presidente. Capitolo 290. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche e governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria.*

Capitolo 291. Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative alla azienda ferroviaria, lire 2,500,000.

L'onorevole Luporini ha facoltà di parlare.

Luporini. Mi ero iscritto a parlare su questo capitolo perchè intendevo sollevare una questione d'interesse molto generale, almeno per rompere la monotonia, e perchè non fosse in tutto vero il detto che sul bilancio dei lavori pubblici tutti i campanili d'Italia, come disse un oratore, suonino a distesa; intendevo, cioè, parlare dell'argomento che, secondo me, è il più grave di questo bilancio, ossia di quello delle liti, che s'intentano dagli appaltatori contro lo Stato per compensi e indennità.

Questa delle liti è, secondo me, un'incognita pericolosa, non solo pel bilancio dei lavori pubblici, ma anche pel bilancio delle finanze.

Volevo sollevare qui la questione, perchè c'è un quadro, dal solerte relatore della Giunta inserito nella relazione, che è alquanto povero; da esso infatti apparisce che al 1° luglio 1896 le liti, che per questo titolo si sono intentate al Governo, sono nullameno che 661, che l'Amministrazione ne ha transatte 101 durante questo tempo, e che ne rimanevano, al 15 maggio, ancora pendenti ben 560.

Ora poichè per le liti transatte l'Amministrazione ha dovuto spendere oltre 12 milioni (e non ha fatto un cattivo affare, perchè se ne chiedevano oltre 60) così, se si facessero le proporzioni, si vedrebbe a quale

enorme somma si andrebbe incontro, se anche le altre 560 non transatte avessero la medesima importanza di quelle transatte.

Di tutto questo argomento mi sarei, ripeto, voluto occupare distesamente; ma, poichè su di esso già ha parlato l'onorevole Imbriani, al quale ha risposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, così, anche per il momento in cui ho preso a parlare, non credo di dovere approfondire la questione quanto sarebbe necessario nell'interesse pubblico. Perciò mi limiterò a una o due osservazioni soltanto.

Primieramente non comprendo per qual ragione il ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole Imbriani, abbia detto che egli in pochissimi casi soltanto ha nominato degli arbitri; poichè, dopo il Decreto ministeriale del 28 maggio 1895, parmi che il ministro dei lavori pubblici non debba egli nominare gli arbitri, dovendo questi (secondo quel Decreto che approvò il capitolato generale), esser nominati dal presidente del Consiglio di Stato, dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e dal presidente della Corte di appello di Roma.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. E i contratti fatti prima?

Danieli, relatore. E gli appalti anteriori al 1895?

Luporini. Ad ogni modo, vorrei che il ministro ci dicesse a quanto ascenda l'importanza di questi lavori, a quali di essi si riferiscano le 561 liti rimaste pendenti al 15 di maggio, e quale sia la somma, che per indennità e per compensi si chiede dai rispettivi appaltatori.

Ho detto che non mi pare questo il momento di approfondire la questione quanto si converrebbe.

Presidente. Appunto, onorevole Luporini, venga ad una conclusione!

Luporini. Nondimeno non posso non dare la dovuta lode al Ministero per la pubblicazione del decreto del 28 maggio 1895; come non posso astenermi dal far plauso alla Commissione del bilancio pei savi suggerimenti, che ha voluto dare all'amministrazione. Però, nonostante tutto questo, io sono ancora in grande apprensione, io scorgo molti pericoli.

Questi pericoli, a parer mio, sono riposti nella disposizione dell'articolo 32 del Codice di procedura civile, il quale, in qualunque caso, e con qualunque formula siano nominati gli arbitri, rilascia alle parti la facoltà

di ricorrere per nullità all'autorità giudiziaria. È specialmente su questo punto che io avrei voluto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. Poichè, mentre tutte le liti percorrono ordinariamente tre gradi di giurisdizione, per un caso strano e quasi inconcepibile, le controversie, che sono sottoposte al giudizio degli arbitri, ne percorrono ben quattro. E difatti dove il giudizio degli arbitri venga impugnato per nullità, bisogna ricorrere in primo grado al Tribunale, in secondo alla Corte d'appello, e in ultimo in Cassazione; e nel caso che l'Amministrazione resti soccombente in uno di questi giudizi, bisogna rifare la *via crucis* e ricominciare da capo col giudizio di primo grado e con quelli d'Appello e di Cassazione.

Era dunque su questo punto che io volevo richiamare in modo speciale l'attenzione dell'onorevole ministro; poichè egli stesso, se non prendo equivoco, ha già avuto occasione di lamentare come, dopo che si è convenuto nella nomina degli arbitri, si impugnino poi le sentenze arbitrali per nullità; ed avrei anche voluto dare qualche dubitativo suggerimento.

Ma, vista l'ora tarda, non entro ora in questa questione; ma mi riservo di trattarla in altra e più propizia occasione. (*Benissimo!*)

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Io risponderò brevissime parole, perchè su questa questione ho già parlato a lungo.

Ho già detto che nel corso della mia breve vita ministeriale ho avuto occasione di nominare tre o quattro arbitri tutt'al più, ed ho detto che a me è toccato finora assai di rado di fare di queste nomine, perchè il capitolato del 1895 comincia a produrre i suoi effetti, fra i quali v'è anche quello che la nomina degli arbitri non spetta più alle parti interessate nelle questioni.

Faccio però osservare all'onorevole Luporini che sono ancora in corso le contese e le liquidazioni relative ad una quantità di contratti anteriori al capitolato del 1895 e per i quali l'amministrazione è obbligata a nominare gli arbitri.

Quanto alle cause restanti, in numero di 560, l'onorevole Luporini non deve sgomentarsi soverchiamente, in questo senso, che il numero delle contese rimaste è di 560 sopra 660; ma siccome io mi sono applicato a de-

finire prima le contese più grosse, così l'importo delle 560 contese ancora in piedi non rappresenta più per fortuna i 5 sestimi di quell'importo che rappresentavano tutte le 660.

Infatti, come ho già detto, erano circa 210 o 220 milioni pendenti quando assunsi l'amministrazione; ne ho liquidati per 86 milioni circa; nessuna nuova contesa importante è sorta; per conseguenza, onorevole Luporini, restano 130 milioni all'incirca di somme litigiose. Ed io proseguirò nella via che ho percorso finora, convinto che essa giova all'amministrazione ed all'erario.

Delle contese l'onorevole Luporini vorrebbe si pubblicasse l'elenco. Dico che a cose finite potrà forse essere pubblicato, senza danno, l'elenco delle questioni risolte; ma non crederei proprio che fosse opportuno e prudente di pubblicare l'elenco delle contese che rimangono a risolvere, perchè potrebbe dare argomento ad una massa di pettegolezzi, non solo, ma potrebbero anche avere conseguenze non giovevoli all'Amministrazione.

Quanto ai suggerimenti che la Giunta del bilancio dà all'Amministrazione, ed a cui si associa l'onorevole Luporini, sono disposto ad accoglierli, ed anzi l'ho già messi in pratica.

Devo però osservare che la pubblicazione del nuovo capitolato generale ha già molto facilitato il mio compito, perchè ora sono evitati una gran parte degli errori e degli inconvenienti che si sono verificati prima.

Del resto dichiarai ancora ieri mattina, rispondendo all'onorevole Pavoncelli, che per quanto riguarda la scelta degli appaltatori e l'esclusione loro dalle aste ho proceduto, procedo e procederò con severità. E creda, onorevole Luporini: di tutti i suggerimenti, metodi e provvedimenti, il primo ed il fondamentale è questo soprattutto, di eliminare dai contratti collo Stato i litighini per natura o per proposito, chi vuol cavare ad ogni costo gli utili, non dall'esercizio della sua industria, ma dall'esercizio dei suoi litigi. Poichè il modo di litigare, quando si vuol litigare ad ogni modo, lo si trova sempre, e non solamente in quell'articolo 32 a cui allude l'onorevole Luporini. Per fortuna su questo punto la legge è chiara; si impugnarono è vero molto sovente dei lodi per nullità, ma debbo dire che finora i lamenti sono stati pochi e non gravi.

Per nullità si può sempre impugnare una sentenza arbitrale, ma anche qui i tribunali

italiani sono stati finora rigidissimi; l'annullamento non è stato ammesso che in rarissimi casi, e più specialmente per lodi pronunciati fuori termine.

Ma all'infuori dell'articolo 32, chi vuol litigare, motivi ne trova fin che vuole! Basti dire che siamo venuti a questo punto, che in molti casi nemmeno le ricevute di saldo, bastano a mettere al coperto l'Amministrazione da ulteriori pretese. Si trova modo perfino di impugnare le ricevute di saldo, e di impugnarle con qualche successo. (*Commenti*). Dunque non solo l'articolo 32, ma tutti gli articoli del Codice si prestano, per chi vuole, a litigare.

Luporini. Ringrazio l'onorevole ministro, e dichiaro che mi riservo di trattare la questione in altra sede.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 291 si intende approvato.

Capitolo 292. Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per la costruzione dei tronchi concessi colle convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269, lire 4,517,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

Grossi. Dopo l'intervento solenne dell'onorevole Luporini, io veramente sono dolente di dover ripigliare il suono delle campane, e quello che è peggio fare un po' di scampanio perchè sono diverse le campane che debbono suonare. In compenso sarò breve.

E comincio dalla ferrovia Roccasecca-Avezzano.

A malincuore accettai il disegno di legge per cui questa ferrovia fu concessa alla Società delle ferrovie del Mediterraneo. Questa strada disgraziata, che ebbe un momento di gran favore quando si credette che potesse essere la più facile comunicazione fra le Province meridionali e l'Italia superiore, prima di venire da Firenze a Roma, ebbe dopo una serie di sventure, che non giova ricordare.

Maltrattata dalla legge del 1879, peggio ancora dalle leggi posteriori, dovemmo acconciarci a vederla costruita in lunghi anni ed in condizioni veramente punto favorevoli e per tracciato e per planimetria.

Subimmo la posizione che gli avvenimenti ci fecero, pur di vederla noi, invece di farne un legato passivo ai nostri figliuoli.

Difatti occorreranno sei lunghi anni per il suo completamento, ed avremo una linea con

curve di 250 metri, con le pendenze fino al 28 ed anche fino al 30 per mille.

Veramente per spingere le pendenze al 30 per mille ci vuole l'approvazione del Ministero; ed è per questo specialmente che ho chiesto di parlare. E rivolgo all'onorevole ministro Prinetti due domande: prima: è la Società del Mediterraneo in termini per la presentazione dei progetti onde non possa venirne ostacolo all'inizio dei lavori? In secondo luogo prego il ministro che, quando dovrà approvare questo progetto, guardi bene a queste pendenze del 30 per mille, onde non si accrediti la voce che dopo fatto il prezzo del cottimo su due progetti redatti da uffici governativi, si volle dare alla Società il diritto di modificare il tracciato per compensarla (è una voce corsa e forse inesatta)... (*Interruzione*) per compensarla di perdite avute su altre linee, perdite vere o presunte che siano state. Ma, in ogni modo, la voce è accreditata fra noi.

Ora, dovendo il ministro approvare il progetto esecutivo, io lo prego di non volere acconsentire a questo aumento di pendenza dal ventotto al trenta per cento, se non quando sia assolutamente impossibile mantenersi nel limite minore.

E dico questo, imperocchè questa disgraziata ferrovia, non perchè sia stata trascurata ha mutato natura; e non sia sempre tra le più importanti, come quella che dopo lunghi anni deve ricongiungere a Roma gli Abruzzi, che da Napoli furono artificiosamente divisi e che solo dopo lunghi anni potranno tornare a riprendere con Napoli gli antichi rapporti.

Questa è una ragione grave perchè la linea sia costruita nei limiti della legge, che ho detto cattiva legge, ma che non desideriamo sia ancora peggiorata da un ministro che si chiama Prinetti. E poichè ho la facoltà di parlare debbo aggiungere due altre preghiere all'onorevole ministro in relazione a due capitoli del bilancio già passati e mi sbrigo subito. (*Interruzioni*).

Vorrei sperare che, nell'articolo di legge che parla dei lavori che si debbono fare per mettere le stazioni d'innesto delle ferrovie complementari in relazione con le linee principali, ci sia compresa la spesa per la stazione di Roccasecca, capolinea della Roccasecca-Avezzano...

Presidente. Onorevole Grossi, si attenga al capitolo.

Grossi. È in relazione alle ferrovie della legge del 1895, fra cui l'Avezzano-Roccasecca, che parlo della stazione d'innesto. Non sono fuori del capitolo.

In ogni modo, dirò poche parole.

Quella stazione per deficienza di locali per il personale, per mancanza d'un deposito di macchine, non può fare un servizio in relazione ai bisogni locali e con un orario conveniente.

I treni locali debbono muovere da Ceperano o quindi specialmente verso Roma abbiamo un orario impossibile. Manca una tettoia per riparo dalle intemperie, per garantire i passeggeri nei trasbordi. Insomma non ha nessuna condizione d'una stazione capolinea.

Così ancora, debbo pregare per un'altra stazione della linea stessa, per la stazione d'Arce, per la quale ci sono diversi lavori da fare, incominciando da lavori di bonifica, per liberarla dalle acque che si appantano attorno al fabbricato, messo tra due contrarie pendenze.

D'inverno si trova in mezzo ad un lago. Vi è poi la chiusura del piazzale, come pure la chiusura dei passaggi a livello, rappresentati ora da rozzi tronchi di alberi, ed altri lavori di complemento che non furono eseguiti per aver voluto aprire sollecitamente il tronco Roccasecca-Arce all'esercizio.

Attendo che il ministro mi dica a che ne stanno le cose.

Presidente. Onorevole ministro...

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Relativamente al progetto della Avezzano-Roccasecca, posso rispondere all'onorevole Grossi, che la Società ha presentato il progetto esecutivo del tronco Balsorano-Avezzano avanti ieri, il quale verrà, di questi giorni, sottoposto al Consiglio Superiore.

La Società si trova dunque in anticipazione sui termini che la legge votata l'anno scorso le ha concesso.

Quanto alla pendenza del 30 per mille, posso dire all'onorevole Grossi questo solo: che io non ho autorizzato nessuna modificazione di questo progetto.

Grossi. Deve autorizzarle!

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Non sono io che debba o non debba autorizzarle. Ci sono i corpi tecnici, che debbono esaminare il progetto; ed ai corpi tecnici io dirò che il progetto dev'essere conforme alle convenzioni

stipulate, e che non c'è nessuna ragione di modificare ciò che è stato votato per legge.

Quanto alla stazione di Roccasecca, devo dire che nel capitolo speciale delle Stazioni d'innesto, questa stazione non è compresa. Ma evidentemente nel costruire la linea Avezzano-Roccasecca bisognerà pure provvedere alla stazione di Roccasecca, la quale, ricevendo l'innesto di un'altra linea, avrà bisogno di lavori complementari.

È una questione, che mi riservo di esaminare.

Quanto alla stazione di Arce, di cui mi ha parlato l'onorevole Grossi, mi pare che manchino i lavori di chiusura e di sistemazione alle scarpate ed agli scoli d'acqua. Questi lavori, secondo le previsioni della Mediterranea, importano 24 mila lire. Il relativo progetto fu mandato al Comitato delle strade ferrate, e venne restituito alla Società per essere riformato, secondo le osservazioni fatte da questo Comitato: appena sarà pronto, si provvederà.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo 292 s'intenderà approvato.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Sineo, ministro delle poste e dei telegrafi. Di concerto coi colleghi del tesoro, della guerra, e della marina, mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la sistemazione di alcune categorie del personale delle poste e dei telegrafi con temporanea deroga alle leggi 8 luglio 1883 e 14 luglio 1887.

Prego la Camera di dichiararlo urgente e di deferirlo all'esame della Giunta generale del bilancio.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che esso sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio e che sia dichiarato urgente.

Non essendovi obiezioni, queste proposte si intenderanno approvate.

(Sono approvate).

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

Presidente. Viene ora il capitolo 293. Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali (art. 1 - Legge n. 6, 14 gennaio 1897), lire 1,500,000.

Grossi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tizzoni.

Tizzoni. Intendo di richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sulle condizioni eccezionali e deplorabili, in cui si trovano le stazioni della linea Lucca-Pisa, e soprattutto le stazioni dei Bagni di S. Giuliano e di Rigoli.

Sono stazioni che, per lo stato in cui si trovano, sono diventate quasi proverbiali, anzi uniche, anche in confronto di stazioni di nessunissimo interesse.

Io mi rendo conto dell'ora e dell'impazienza della Camera per arrivare alla fine di questo bilancio, e mi limiterò a ricordare soltanto i maggiori inconvenienti di queste stazioni, sperando che il ministro vi vorrà provvedere.

La stazione dei Bagni di S. Giuliano non occorre che io ricordi che è d'una certa importanza, perchè fa capo ad un Comune di oltre 30 mila abitanti, che è capoluogo di mandamento, e stazione balnearia assai rinomata di acque termali.

Questa stazione ferroviaria si trova ancora nello stesso infelice stato in cui fu costruita nel 1846 a tempo delle prime linee ferroviarie leopoldine. Questa stazione è anche insalubre per il personale, perchè è costruita in modo che il binario si trova a piano e gli uffici e le abitazioni dei commessi si trovano al disotto del livello stradale: sicchè gli uffici di questa stazione sono immensamente umidi, ed il ministro lo sa, perchè le supplenze d'impiegati che si fanno, per malattia, a quella stazione sono superiori a quelle di qualunque altra stazione, specialmente per affezioni artritiche e reumatiche.

Di più quella stazione è situata sulla strada comunale, la quale viene così intercettata, per un tempo abbastanza lungo, per manovra di treni e per carico e scarico delle merci.

Inoltre la stazione è abbastanza pericolosa per i viaggiatori, perchè vi è un marciapiede di legno, e per questo zoccolo spessissimo

sono avvenute delle cadute, tanto che, per esempio, molti di quelli che vanno a fare i bagni sono dovuti rimanere a letto per un certo numero di giorni.

Sono tali e tanti gl'inconvenienti che sono avvenuti, che ritengo mio obbligo di richiamare su questo fatto l'attenzione dell'onorevole ministro. E gli stessi inconvenienti che avvengono in questa stazione, avvengono anche per la stazione di Rigoli, dove c'è semplicemente una baracca che deve servire per tutti gl'impiegati de' treni che sono in Rigoli, ed i passeggeri hanno per stanza d'aspetto un grandissimo albero, un bel platano, ma che non è sufficiente a ripararli dalle intemperie e da' raggi solari... (*Interruzioni*). Sarà una bellissima cosa d'estate, ma non d'inverno!

Vorrei ancora richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un altro fatto.

Già altra volta i deputati delle provincie di Pisa, Lucca e Firenze hanno chiesto al ministro precedente che venisse attuata su quella linea una coppia di treni diretti, uno ascendente e l'altro discendente, ma la risposta che ne avemmo fu molto semplice, cioè, che la linea non comportava diretti perchè era in cattivo stato.

Ora siamo arrivati oltre Lucca, e non restano che pochi chilometri per essere riattata. Io non so se questa sia la sola ragione che impedisce l'attivazione de' diretti, so che c'è un diretto da Firenze a Montecatini, che è una stazione balneare delle più importanti, e se il ministro potesse far sì che una coppia di questi treni arrivasse a Pisa soddisferebbe a' bisogni d'altre stazioni balneari e climatiche anche importanti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Crederei d'abusare della pazienza della Camera e del ministro se mi dilungassi intorno all'argomento, che tratterò in pochissime parole, benchè sia molto grave.

L'onorevole ministro ricorderà che per l'ampliamento della stazione di Terni nel 1886 fu approvata una spesa complessiva di 870 mila lire. Però, col successivo decreto del novembre 1883, tale spesa fu limitata a sole lire 370 mila, stanziata in quell'esercizio, salvo di provvedere negli esercizi successivi all'erogazione delle residuali 500,000 lire.

Delle lire 300,000 ne furono spese circa 256 mila in pagamenti di espropriazioni,

provvedendosi col resto a lavori di nessuna o di poca importanza.

Dal 1888 in poi di quei lavori non si fece più memoria, e tutto rimase sepolto nella polvere degli archivi. Intanto da quel tempo, e nessuno lo sa meglio dell'onorevole ministro amante di tenersi al corrente delle cose industriali, da quel tempo Terni e la sua stazione hanno avuto un incremento poderoso. Di qui la necessità non solo di dare compimento alle opere stabilite nel 1886, ma di provvedere eziandio ad altre opere allora non previste, e cioè di una tettoia, anche parziale, che è assolutamente indispensabile per una stazione così importante, ove la linea di Ancona si innesta colla ferrovia aquilana.

Non faccio rimprovero al Governo per non aver speso le residuali 570 mila lire, perchè in questo genere di cose bisogna pulsare continuamente alle porte del Parlamento e del Governo: e l'Umbria è d'indole così modesta e riservata, che facilmente lascia addormentare uomini e cose intorno ai propri interessi.

Così successe per Terni. Per la sua stazione si sono fatte semplicemente le espropriazioni; se qualche sollecitazione si è fatta, si è detto che non vi era urgenza; mentre i milioni si sono spesi là dove, invece di opere urgenti, dovevano farsi opere di lusso. Così un centro tanto importante, alle porte di Roma, è rimasto in condizioni di assoluta inferiorità.

Ora una sola cosa domando al ministro. Richiami gli antecedenti. È impossibile che non si siano stanziati delle somme, siano pur lievi, anno per anno, per l'adempimento di quel debito. Se non si sono stanziati, provveda stanziandole, perchè non è possibile che Terni sia posta in tale condizione d'inferiorità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

Grossi. Sono sicuro che l'onorevole ministro abbia fatto bene i suoi calcoli, e che quindi colla somma stanziata potranno farsi anche i lavori assolutamente necessari sulla linea Roma-Napoli.

Non è conveniente che una linea così importante, attraversata da tutti gli stranieri che vengono in Italia, sia in condizioni così deficienti, e per cui chi passa ne trae argomento per ritenere la nostra miseria maggiore di quella che è in fatti.

Invero la stazione di Cassino da due anni minaccia rovina. Essa è tutta puntellata, è

stata abbandonata dagli impiegati con grave danno del servizio e con incomodo del pubblico; spettacolo d'un abbandono che sarei per dire colpevole.

Chi passa vede queste mezze rovine e non so che opinione possa formarsi dei nostri ordinamenti ferroviari.

Questo stato di cose dura da molti mesi.

Meno male se fossimo soli a contemplarlo e a godercelo. Ma la stazione di Cassino è frequentata da molti forestieri che vengono a visitare la storica Badia, i quali non so quale giudizio debbono riportare delle cose nostre.

Giorni or sono ho dovuto sentire da due preti francesi certi commenti abbastanza piccanti.

E ciò basti per la stazione di Cassino. Ma havvi dell'altro.

Quando si percorre il tratto fra Isoletta e Ceprano, ad un dato momento si sente il segnale di allarme, il treno rallenta e va avanti a passo d'uomo. Sono otto mesi che succede questo. E perchè? Perchè c'è una frana alla quale da otto mesi non si è posto rimedio. Ora capirete quale impressione produce sull'animo dei viaggiatori il segnale d'allarme. E sono dei mesi che la gente si preoccupa di questo fatto e non si è trovato ancora modo di provvedere.

Aggiungo dell'altro, sempre per questa linea, principale arteria per le comunicazioni con la Capitale e colle provincie tutte del Mezzogiorno.

La stazione di Ceprano, tra le più importanti della linea, a mezza via tra Napoli e Roma, dove i treni sono obbligati a sostare per mutare le macchine, e dove per l'orario i viaggiatori possono prendere qualche ristoro o provvedere ad altre necessità, aveva una tettoia. Un bel giorno un temporale la portò via. La Società raccolse il materiale, lo gittò in un magazzino e la tettoia non si è più fatta. La gente del Napoletano dice: nell'Alta Italia questo non sarebbe successo. (*Rumori*).

Ho voluto accennare questo fatto, non per suonare a stormo le campane dei nostri campanili, ma perchè questa linea interessa tutti, per un po' di decenza specialmente verso i forestieri.

Ed ho enumerato questa serie di fatti raggruppandoli, perchè mi pare che non potendo ritenere essi siano ignorati dal Mini-

stero, che la Società non li abbia denunziati, debbo argomentare che vi sia di mezzo qualche ingranaggio che stride; vi sieno dissidi tra Governo e Società, e che mentre i due litigano, noi ne patiamo i danni.

Ripeto, non si tratta di una linea secondaria, ma di una linea sulla quale passano tutti gli stranieri che vengono in Italia.

Io quindi prego il ministro se non può darmi una risposta immediata, di prendere in considerazione quanto ho detto, perchè si tratta di provvedere a che ai fatti lamentati sia posto rimedio.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Io non posso seguire l'onorevole Tizzoni nella esposizione dettagliata delle condizioni delle stazioni di Rigoli e Bagni San Giuliano, perchè non posso avere la planimetria delle stazioni singole, visto che sono migliaia. Debbo però dire all'onorevole Tizzoni che ho qui l'elenco di tutte le opere, che la Società ha domandato per il novennio, e che in esso non è neppure menzionata la stazione di Rigoli; e che per quella di Bagni San Giuliano c'è la domanda per l'allargamento di un marciapiedi in legname colla spesa di qualche migliaio di lire. Ora la Società che ha messo in questo volume anche i pensieri e i desideri del novennio, come non ha potuto accorgersi di tutti questi inconvenienti della stazione di Rigoli?

Ad ogni modo io dinnanzi a questo fatto sono disarmato. Le Casse patrimoniali sono amministrate dalla Società, e l'erogazione dei fondi dev'essere fatta di comune accordo tra la Società e lo Stato. Ora, dal momento che la Società, che molte e molte volte si è visto respingere le sue domande, nulla chiede per questa stazione, io non posso fare nessuna promessa, che non sarei in grado di mantenere.

Quanto alla coppia dei diretti sulla linea Lucca-Pisa, prego l'onorevole Tizzoni di mandarmi un appunto; io farò esaminare la proposta di modificazione di orari che mi manderà, come ho fatto con qualche altro collega; ma qui alla Camera mi pare difficile discutere gli orari della Lucca-Pisa.

All'onorevole Pantano debbo dire che la Società Adriatica esercente, nell'elenco delle opere da farsi, ha realmente iscritto la stazione di Terni per un centinaio di mila lire.

Ma nella graduatoria di queste opere la stazione di Terni è posta in fondo, per cui bisognerà che passi qualche esercizio prima di venire alla esecuzione dei lavori.

All'onorevole Grossi debbo dire, relativamente alla stazione di Cassino, che sta in fatto che essa minacciava e minaccia rovina, ma per la cattiva manutenzione che ne fece la Società esercente. La Società fu invitata a fare il progetto delle riparazioni da eseguirsi a suo carico.

La Società fece il progetto, ma disse: io non compio i lavori se voi prima non mi fate il decreto di iscrizione a carico del primo fondo, perchè non voglio essere tenuta io a pagare per questo fondo. Dinnanzi a questa attitudine della Società le ho ingiunto di eseguire i lavori senza nessuna iscrizione di fondi, perchè sulla questione della competenza passiva parleremo poi. Ma le ingiunsi di fare i lavori, salvo a metterla in contravvenzione, ove non li eseguisse.

La Società mi ha fatto dire ultimamente che eseguirà i lavori, ma la questione di competenza resta riservata.

Quanto alla stazione di Ceprano, sta in fatto che un uragano ha portato via la tettoia; e ciò va attribuito ad antiquata costruzione della tettoia stessa, la quale rimontava ancora al 1860. Ora si tratterebbe di costruirne un'altra, con una spesa notevole; si dovrà fare; ma si tratta di un'opera in certo qual modo di aumento patrimoniale, perchè si vuol costruirne una a miglior regola d'arte. Quindi per la competenza passiva, quest'opera verrebbe a gravare in parte sul primo fondo di riserva e in parte sulle Casse patrimoniali. Io posso assicurare l'onorevole Grossi che quest'opera si farà, ma anche qui la ragione dell'urgenza relativa di fronte ad altre urgenze, ha fatto sì che finora sia stata ritardata, e non posso promettergli nemmeno un pronto inizio dei lavori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando Giacomo.

Morando Giacomo. Desideravo interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se in quegli elenchi è fatto cenno dell'ampliamento della stazione di Chiari, la quale da gran tempo aspetta qualche cosa dal Governo. Già nel 1892 si è fatto un primo progetto per un importo di 32 mila lire: ora è venuto a mia conoscenza che qualche cosa si farà non so quando, ma che si spenderanno

8 mila lire. Sarà falso: spero anzi che questa informazione sia falsa, giacchè spendere 8 mila lire per ampliare la stazione di Chiari sarebbe veramente un gettar via 8 mila lire, visto che fra ben poco si dovrebbe ancora spendere dell'altro.

La stazione di Chiari che nel 1892 aveva un movimento piccolissimo in confronto di quello che ha oggi, aveva bisogno allora di 32,000 lire; oggi che si farà anche un tram Iseo-Rovato-Chiari il quale darà sicuramente un aumento di merci nella stazione di Chiari, mi sembra stranissimo che si possano spendere solo 8 mila lire.

Non dubito che il ministro vorrà provvedere, e vorrà darmi un affidamento in base a quegli elenchi che spero saranno favorevoli alla stazione di Chiari, la quale, si noti, non possiede nemmeno una gru. E notisi che vi sono vicine molte stazioni minori che possiedono delle gru, dei piani caricatori e dei binari morti, mentre quella stazione non ha nemmeno una gru per lo scarico delle merci, le quali sono in gran copia, perchè Chiari è anche una città industriale. Prego perciò l'onorevole ministro di volermi dare qualche informazione in proposito.

Presidente. Onorevole ministro...

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Il progetto per le opere da farsi nella stazione di Chiari è stato concordato fra la Società e l'Amministrazione e costa appunto otto mila lire circa.

Comprenderà l'onorevole Morando che io non posso entrare nella discussione tecnica di questo progetto, perchè debbo rimettermi, sotto questo riguardo, ai miei funzionari, i quali, in questo caso, sono anche sostenuti dai funzionari della rete Mediterranea, con i quali, di comune accordo, hanno esaminato il progetto. Mi è stato anzi portato, in questi giorni, alla firma il Decreto di autorizzazione per questi lavori.

Non comprendo perchè l'onorevole Morando dica che sarebbe meglio non spendere questi danari. Se vuole sospenderò il Decreto. Ma non capisco come il compimento oggi di taluni lavori possa impedire il compimento in avvenire di altri lavori che dovessero farsi.

L'onorevole Morando dice che bisogna spendere 32,000 lire anzichè 8,000, come porta il progetto, redatto di comune accordo fra gli ingegneri governativi e quelli della Mediterranea; ma egli comprenderà bene come il ministro non possa mettersi di mezzo

a giudicare in questioni tecniche, e come esso non debba che limitarsi ad assicurarsi che le pratiche amministrative sieno state fatte regolarmente e che tutte le disposizioni prescritte dalla legge siano state adempiute.

Ripeto, io non posso entrare ad esaminare la necessità e l'entità delle opere da farsi e, davanti ad un progetto già presentato ed approvato, non saprei nemmeno cosa fare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Io sono dolente di non essere che molto mediocrementemente soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Io riconosco che le Società debbono esse indicare i lavori necessari, ma non dimentichiamo che il danaro occorrente è forse prelevato dall'esercizio nell'interesse comune dello Stato, e che lo Stato esercita una determinata influenza sulle Società stesse.

Mi riservo di non chinare la testa innanzi alle indicazioni delle Società, e di fare per conto mio uno studio comparativo dei lavori a cui la Società Adriatica e le altre Società danno la preferenza, per dimostrare che nei loro criteri il concetto commerciale ed industriale e l'interesse del paese prendono il secondo posto, di fronte a certi criteri locali ed a certe influenze molto discutibili.

Io mi auguro che l'onorevole ministro, nell'interesse di una città come Terni, che ha un grande movimento industriale, e dà un poderoso concorso all'introito ferroviario, voglia esaminare bene la cosa, e vedere se non sia il caso di rendere a Terni quella ragione che la Società Adriatica non vuol riconoscere.

Per conto mio mi riservo di risollevarla la questione a tempo e luogo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando.

Morando Giacomo. L'onorevole Pantano ha risposto con parole molto migliori di quelle che non avrei potuto dire io.

Mi permetto di osservare che io non ho detto che si dovessero spendere 32 piuttosto che 40 mila lire. Ho detto che era stato fatto un progetto per questo importo; il progetto è stato fatto da persone tecniche, ed io ho diritto di credere che fosse giusto, e che fosse necessario di spendere questa somma.

Quanto poi ai lavori, siccome il ministro ha usato la parola completamente, mi permetto di dire che con 8 mila lire saranno

lavori di inizio e non di completamento. Poco potremo compiere in una stazione ove occorre fare piani di caricamento, depositi per le merci, una gru e dei binari morti. Io credo che non si farà che iniziare, non compiere.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Ma io ho detto il rovescio.

Morando Giacomo. Perciò non posso dichiararmi soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tizzoni.

Tizzoni. Anch'io non posso dichiararmi soddisfatto per quanto riguarda quelle stazioni, di cui prima parlavo. Io ho portato innanzi certi fatti soltanto perchè i Consigli comunali, le Opere pie locali, e forestieri e paesani, hanno fatto reclami numerosissimi; e così pure tutti i senatori e deputati della provincia di Pisa. Ora quando le ferrovie non vogliono intenderli, vuol dire che vi sono quelle ragioni alle quali accennava l'onorevole Pantano, e di qui la necessità di portarli alla Camera.

E gli inconvenienti sono tali che potrei anche citare casi di signore dell'aristocrazia romana, che sono incorse in disgrazie gravi, appunto per le condizioni in cui si trovano queste stazioni.

Ed io, ripeto, ho citato questi fatti perchè il ministro verificasse se sono veri, e provvedesse qualora credesse del caso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Facheris.

Facheris. Ho chiesto di parlare per sapere se negli elenchi ora accennati dall'onorevole ministro e da cui risultano i preventivi per le diverse stazioni, sia calcolata anche la spesa per la stazione di Caravaggio, che è una delle poche stazioni esistenti che non sia ancora in muratura.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Su questa questione delle stazioni è bene intendersi chiaramente, perchè io non posso preoccuparmi dei voti di corpi locali, di senatori, di deputati, di opere pie, se non in quanto questi voti mi sottopongano delle considerazioni che abbiano tratto veramente all'esercizio ed al traffico. Perchè questi fondi delle casse patrimoniali hanno una destinazione precisa, determinata dalla legge: devono servire a provvedere alle esigenze del traffico.

Tutto il resto passa in seconda linea. Io vorrei che queste casse patrimoniali fossero

ricche di milioni; vorrei che lo Stato potesse spendere molti milioni: dopo aver provveduto ad altri veri e sostanziali bisogni, si potrebbe far ragione anche ai desiderî di comodo, di maggiori tettoje, ed anche magari di un giusto lusso. Ma fino a che i lavori richiesti dalle esigenze del servizio sono molti, e i quattrini sono pochi, nè comodi nè lussi si possono ammettere.

E non posso accettare nemmeno l'altro criterio dell'onorevole Pantano, che cioè si debba determinare l'entità dei lavori e della spesa da fare, in proporzione dell'introito che una stazione dà all'erario; perchè può darsi benissimo che malgrado l'introito, le sue condizioni sieno già tali da sopperire a questo traffico, ed allora non c'è ragione di fare nuove spese.

Io non posso entrare in questo concetto, che verrebbe quasi a stabilire una specie di diritto per una data stazione ad una determinata spesa per lavori da compiersi in essa, in proporzione dell'introito della ferrovia. Una rete è un tutto complesso su cui si preleva una determinata percentuale, per provvedere a questo tutto complesso che è il servizio ferroviario.

Ciò premesso, io debbo dire all'onorevole Pantano, che non è che io m'arrenda alle pretese ed agli interessi della Società esercente; ma è certo che io devo dare molto peso al giudizio della Società, intorno all'importanza di un'opera dal punto di vista dell'esercizio ferroviario; perchè la Società che esercita la rete, è essa che mi deve indicare le opere più urgenti, e quelle che lo sono meno; perchè è naturale che essa ha l'interesse maggiore a determinare utilmente, dal punto di vista del traffico, questa scala relativa d'urgenza.

Con tutto questo però, io non mi sono arreso al giudizio della Società; la graduatoria delle spese l'ho fatta rivedere dai funzionari dell'amministrazione, che l'hanno discussa punto per punto. Ho voluto che si tenesse conto di tutte le domande che venivano dai Corpi locali, e si è arrivati a questa conclusione, che per la stazione di Terni si potevano riconoscere utili alcuni lavori, pei quali la Società domandava una impostazione abbastanza notevole; ma che l'urgenza era minore di quella di altre opere. Ora anche la legge votata dalla Camera l'anno scorso era basata sul concetto di compiere i lavori in

nove anni, dando la precedenza ai più urgenti.

Ispirandomi allo stesso concetto, ho stabilito una graduatoria, nella quale i lavori dalla stazione di Terni occupano un posto, che non è uno dei primi, per cui ci vorranno ancora alcuni esercizi, prima che si arrivi a poterli fare.

Quanto all'onorevole Morando, io forse mi sono spiegato male, poichè egli ha compreso al rovescio di quello che io intendeva dire.

Ho detto che non vedevo quale inconveniente ci fosse a fare con una spesa di 8,000 lire quei lavori che si credevano veramente urgenti, giacchè egualmente dimostrata ed urgente non è davvero la necessità di compiere gli altri lavori. In quanto poi al fenomeno, che a Lei ha fatto impressione, di un progetto di 30,000 lire ridotto a 8,000, deve sapere, onorevole Morando, che tutti i progetti ferroviari presentati negli anni decorsi dalle Società subirono riduzioni di questo genere. Perchè le Società ferroviarie, se è possibile, sono state ispirate dalla megalomania più ancora che l'amministrazione dello Stato. E sempre hanno fatto progetti immensi, i quali sa quale effetto hanno avuto? Di fare spendere in alcuni casi assai più del necessario; e (poichè i denari dell'Erario hanno poi un limite) di lasciare ineseguiti non pochi lavori che erano pure urgenti. Ora sotto questo aspetto le cose sono molto mutate; ora si è adottato un indirizzo nuovo e rigido e molto più tranquillo.

E non questo solo, ma tutti i progetti antichi delle Società hanno subite grandi falcidie, le quali si esplicano in due modi: l'uno, nel ridurre la misura di alcune opere; l'altro, nel limitarsi ad eseguire ora le opere urgenti, salvo ad eseguire in progresso di tempo le opere che diverranno necessarie più tardi. Poichè l'esercizio ferroviario non finisce nè oggi nè domani.

Ora rispondo all'onorevole Facheris.

La stazione di Caravaggio è in legno e quindi è una delle prime che debbono esser costruite in muratura.

La Società ha mandato un progetto, intorno alla cui entità è nato dissenso col funzionario incaricato di esaminarlo.

E siccome il dissenso era piuttosto notevole ho incaricato il capo del circolo di Milano di intendersi colla Società per definire la cosa. I fondi ci sono; appena appro-

vato il progetto, io provvederò a fare il decreto di esecuzione.

Facheris. Ringrazio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, relatore. L'articolo 5 della legge del 1885 sulle convenzioni ferroviarie fa obbligo all'Amministrazione dei lavori pubblici di allegare al suo stato di previsione della spesa i bilanci preventivi delle casse per gli aumenti patrimoniali e dei fondi di riserva. Questi bilanci preventivi non sono stati allegati allo stato di previsione che discutiamo come non furono allegati ai precedenti.

L'Amministrazione, interrogata, rispose che pel passato, non aveva potuto presentare i bilanci preventivi delle casse patrimoniali, perchè queste casse erano assolutamente prive di mezzi; che dovevano vivere alla giornata coi pochi residui che si rendevano disponibili, man mano che si facevano le liquidazioni dei lavori già fatti. Quanto allo stato di previsione attuale, rispose che, siccome i mezzi alle casse per gli ammortamenti patrimoniali furono dati con la legge recente del 14 luglio 1896, non era stato materialmente possibile concretare il programma dei lavori da farsi.

Quanto ai fondi di riserva, l'Amministrazione indicò le cifre in modo sommario, complessivo ed approssimativo.

Quanto al primo fondo di riserva, destinato a riparare ai danni di forza maggiore, indicò la cifra di 1,200,000 lire; quanto al secondo fondo di riserva, per la rinnovazione del materiale metallico e d'armamento, reso inservibile, indicò la cifra di 2,580,000 lire; e, quanto al terzo fondo, destinato alla rinnovazione del materiale rotabile, indicò la cifra di 3 milioni.

La Giunta generale del bilancio non ha potuto dichiararsi interamente soddisfatta, e non ha potuto esimersi dal richiamare il ministro all'adempimento dell'articolo 5 della legge sulle Convenzioni.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. I bilanci di previsione delle Casse patrimoniali non furono annessi agli stati di previsione, negli altri anni, come ha detto benissimo l'onorevole Danieli, perchè non avevano nessuna provvista. La Camera comprenderà come

io non li abbia annessi a questo stato di previsione, dal momento che, da anni, non si erano chiusi i conti delle Casse patrimoniali, e che, quindi, io non avevo nemmeno il punto di partenza per presentare questi bilanci di previsione.

Io, poi, mi permetto di suggerire che, piuttosto che allo stato di previsione, se mai, si avrebbero da allegare allo stato consuntivo. Perchè la previsione è di una semplicità grande: si tratta di un tanto per cento sulle entrate delle ferrovie; dunque, nella previsione che si fa delle entrate ferroviarie, è implicita la previsione per le Casse patrimoniali.

Io, però, faccio osservare che questa discussione che abbiamo avuto qui, in quest'ultima oretta, dovrebbe consigliar la Camera a pensare con errore ad una presentazione di elenchi di opere da farsi coi fondi delle Casse patrimoniali: perchè ne verrebbe la necessità di destinare circa un mese per discuterli, visto che si tratta di centinaia di progetti.

Probabilmente non toccherà a me, ma al mio successore.

Se si volesse accontentarsi di esigere le cifre totali, allora, ripeto, ciò si potrebbe fare con maggior frutto nel bilancio consuntivo, che nel preventivo. Ma, se si trattasse di consegnare l'elenco dei preventivi, io pregherei la Camera di riflettere, che si va incontro ad una discussione cento volte più lunga di quella che abbiamo avuto; e non credo che si gioverebbe ai lavori parlamentari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, relatore. Io non entro nella discussione del merito; ma certamente le ragioni addotte dall'onorevole ministro persuadono anche me personalmente della inopportunità di allegare i preventivi delle Casse patrimoniali agli stati di previsione. Ma ciò, a parer mio, consiglierebbe l'abrogazione dell'articolo 5 della legge sulle Convenzioni.

Io prego quindi l'onorevole ministro di studiare la questione, ed in qualunque occasione di proporre, o la modificazione o l'abrogazione dell'art. 5 della legge sulle Convenzioni, che fa quest'obbligo all'Amministrazione.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Qui non è questione d'abrogazione, ma d'interpretazione.

Io interpreto quell'articolo nel senso di dover presentare le cifre complessive, che, come ho detto, sono disposto a presentare. Solamente mi pare più opportuno presentarle al bilancio consuntivo, anzichè al preventivo; più opportuno per il controllo parlamentare. Il bilancio consuntivo vi darà quello che c'è; invece il preventivo non vi può dare che una cosa affatto ipotetica.

Se invece si volesse interpretare l'articolo nel senso di presentare gli elenchi delle opere, questo a me parrebbe inopportuno.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 293.

(È approvato).

Presentazione di una relazione.

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

Casana. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Istituzione del Credito fondiario nell'Isola di Sardegna. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Categoria terza. *Movimento di capitali — Anticipazioni a Provincie e Comuni.* — Capitolo 294. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere. Legge 2 luglio 1890, n. 6336 (*Spesa ripartita*), lire 62,500.

(È approvato).

Categoria quarta. *Partite di giro.* — Capitolo 295. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 401,928. 92.

(È approvato).

Passeremo ora alla votazione dei totali delle categorie.

Avverto la Camera che in questi stanziamenti si sono dovute introdurre delle modificazioni, dipendenti dalle variazioni votate nei capitoli del bilancio.

Il totale della categoria I della parte ordinaria risulta di 25,580,595.

Metto a partito questo stanziamento.

(È approvato).

Totale della categoria I della parte straordinaria 30,052,930.

(È approvato).

Totale generale: 76,956,996. 92.

(È approvato).

Verremo ora agli articoli della legge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1898, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Le prelevazioni sul fondo a calcolo, di cui al capitolo n. 291 dello stato di previsione saranno fatte in conformità delle disposizioni della legge 17 febbraio 1884, n. 3016, per la prelevazione di somme dal fondo stanziato per le spese impreviste.

(È approvato).

Domani nella seduta pomeridiana si procederà alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Interrogazioni.

Presidente. Si dia lettura delle interrogazioni.

Di Trabia, segretario, legge.

« I sottoscritti interrogano il ministro dell'interno se abbia notizie sui fatti avvenuti a Vicenza stamattina in occasione della commemorazione del 10 giugno 1848.

« Cavalli, Brunialti, Piovene ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro guardasigilli per sapere se e quando voglia presentare al Parlamento i progetti di legge per le modificazioni, così urgentemente reclamate con unanime consenso, ai Codici di procedura penale, di commercio e di procedura civile.

« Poli ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per conoscere se esista ancora a Ministero il testo della relazione di una inchiesta fatta tempo addietro intorno alla condotta dell'attuale prefetto di Perugia, e se non creda opportuno esporre le ragioni per le quali a quell'inchiesta non fu dato alcun seguito.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il Governo per conoscere quali provvedimenti intenda prendere verso le autorità politiche della provincia di Catania dopo il monito di severo biasimo inflitto della Camera dietro proposta unanime della Giunta delle elezioni.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il Governo per avere notizia dei generosi triestini recatisi in Grecia per combattere per la civiltà e l'indipendenza dei popoli.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro d'agricoltura per sapere quali provvedimenti intenda di adottare contro le adulterazioni del sommacco.

« Di San Giuliano. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione intorno ai provvedimenti sull'Istituto Sabino.

« Baccelli A. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulla necessità ed urgenza di provvedere al servizio farmaceutico nei 3 mila Comuni e più, che ne sono privi, mediante l'abilitazione degli attuali assistenti.

« Triepi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per conoscere le ragioni che indussero il prefetto di Perugia ad annullare una deliberazione di quel Municipio con la quale si accordava un annuo sussidio di lire 300 a quella Camera del Lavoro.

« Morgari. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere quali intendimenti egli abbia, in ordine alla legge sulla *Ricerca della Paternità* che nella passata Legislatura era allo stato di relazione presso la Commissione parlamentare.

« Facheris. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Di Rudini, presidente del Consiglio. C'è una interrogazione per i fatti che sarebbero avvenuti oggi a Vicenza. Io so che è arrivato un telegramma del prefetto in cui racconta questi fatti, ma non l'ho ancora letto, e non posso rispondere ora; prendo però impegno di rispondere domani.

Presidente. Allora la faremo porre nell'ordine del giorno per domani.

Cavalli. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro. Siccome a me è giunta notizia che ci sono dei feriti nella lotta fra clericali e liberali, avrei piacere di avere delle notizie da parte del presidente del Consiglio.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Se la seduta si fosse prolungata ancora un poco, avrei potuto comunicarle maggiori notizie.

Cavalli. Prendo atto di queste dichiarazioni e ringrazio.

Presidente. Secondo le deliberazioni prese dalla Camera domani ci sarà seduta mattutina.

Io proporrei di mettere nell'ordine del giorno di questa seduta: 1° il disegno di legge sulle cooperative; 2° il disegno di legge pel riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria. Molti colleghi mi hanno manifestato il desiderio che per terzo oggetto sia iscritto nell'ordine del giorno il disegno di legge per modificazioni del 5° paragrafo dell'articolo 88 del testo unico della legge elettorale politica. Se non vi sono opposizioni, rimarrà così stabilito.

(*Rimane così stabilito.*)

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

Discussione dei disegni di legge:

1. Modificazione dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro. (76 e 76 bis)

2. Riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria. (2)

3. Modificazione al 5° comma dell'articolo 88 del testo unico della legge elettorale politica. (86)

Seduta pomeridiana.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Carboni-Boj per aggregazione dei comuni di Solarussa e Zerfaglia alla pretura di Simoxis e del comune di Siamaggiore alla pretura di Oristano.

3. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98. (32)

Discussione dei disegni di legge,

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1897-98, (35)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1897-98. (30)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1897-98. (31).

7. Modificazioni alla legge 27 maggio 1875, n. 2779 sulle Casse postali di risparmio e aggiunta alla legge 1863, n. 1270, sulla Cassa dei depositi e prestiti. (92)

8. Stanziamento di un nuovo capitolo di lire 28,800 nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero delle finanze, esercizio 1896-97, per far fronte in via tran-

sitoria alle eventuali deficienze della Cassa dei giubilati annessa all'azienda del Regio Teatro S. Carlo in Napoli. (50)

9. Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo. (52)

10. Aumento dell'assegnazione stabilita dall'articolo 11 della legge 30 luglio 1896, n. 343, a favore dell'ospedale di S. Spirito ed Istituti annessi. (84)

11. Aggiunta alla legge elettorale politica (Incompatibilità parlamentare). (89)

12. Modificazione all'articolo 57 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3^a) per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. (93)

13. Abolizione dell'indennità di estatatura (57).

14. Matrimoni degli ufficiali dei diversi corpi della regia marina. (99)

15. Aggregazione del comune di Villasor alla pretura di Serramanna. (107)

16. Disposizioni per la leva sui nati nel 1877. (61)

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

Roma, 1897. — Tip. della Camera dei Deputati.