VIII.

TORNATA DI VENERDÌ 25 NOVEMBRE 1898

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari:
Disegni di legge (*Presentazione*):
Uditori giudiziari (Finocchiaro-Aprile). *Pag.* 171
Onorari dei procuratori (Id.) 171
Relazioni (*Presentazione*):
Comune di Bentivoglio (Panzacchi). 171
Tombola per gli artisti drammatici (Socci) . . 171
Disegno di legge (*Discussione*):
Bilancio dei lavori pubblici 174
Oratori:
Calvi. 178
Cao-Pinna. 179
Danieli, *relatore*. 191
Filì-Astolfone 185-87
Fulci N. 187
Lacava, *ministro dei lavori pubblici* . . . 192-99
Majorana A. 188
Monti-Guarnieri 174
Nofri. 180
Pala 189
Pantano 176-98
Torlonia L. 186
Vischi 184
Interrogazioni:
Sequestro di un manifesto:
Oratori:
De Cristoforis 168
Nofri. 166
Pelloux, *ministro dell'interno* 164-66-67
Socci 164-65
Divieto di un comizio e critica delle sentenze dei tribunali militari:
Oratori:
De Cristoforis. 168-69-70
Pelloux, *ministro dell'interno* . . . 168-69-70-71
Proposta di legge (*Svolgimento*) 171
Cavalleria e Genio:
Oratori:
Di San Marzano, *ministro della guerra*. . . 172
Palizzolo. 171
Votazione segreta:
Bilancio delle finanze 199

La seduta comincia alle 14.5.

Costa Alessandro, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fasce, di giorni 3; Pozzo Marco, 10; Bissolati, 8; Calpini, 15; Fulci L., 3; per ufficio pubblico: l'onorevole Morpurgo, di giorni 10.

(*Sono conceduti*).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Le prime tre interrogazioni, che riguardano lo stesso argomento, sono rivolte al ministro dell'interno.

Pelloux, *ministro dell'intero*. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pelloux, *ministro dell'interno*. Risponderò successivamente alle tre interrogazioni.

Presidente. Sta bene. La prima è dell'onorevole Socci, al ministro dell'interno, « sull'arbitrario sequestro di un manifesto del sottocomitato pei condannati politici di Fucecchio. »

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

Pelloux, *presidente del Consiglio.* L'onorevole Socci m'interroga sull'arbitrario sequestro di un manifesto del Sotto-Comitato per i condannati politici di Fucecchio: poche parole di risposta.

Il 9 di quel mese in cui l'onorevole Socci fece la sua interrogazione, mi pervenne da Milano un telegramma dell'onorevole De Cristoforis, che lamentava il sequestro di schede, e di un manifesto del Sotto-Comitato locale di Fucecchio per la liberazione dei condannati politici.

Io chiesi informazioni, le quali portarono che effettivamente erano state sequestrate delle schede di sottoscrizione; e, ritenendo che queste non si potessero sequestrare, le feci restituire.

Non ho altro da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

Socci. Ho piacere che l'onorevole ministro dell'interno abbia preso una deliberazione, la quale è consona al principio di libertà: cioè di dire ai propri agenti che le schede reclamanti la liberazione dei prigionieri e rivolte al Parlamento per quel diritto di petizione che è consacrato dallo Statuto non debbano essere sequestrate. Ma l'onorevole presidente del Consiglio, mi permetta di dirglielo, si è dimenticato di quanto riflette il manifesto, o probabilmente non ne è stato informato relativamente al manifesto.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Anzi informatissimo.

Socci. Io so positivamente che il manifesto venne sequestrato e che il maresciallo dei carabinieri andò di locale pubblico in locale pubblico a strapparlo; e furono minacciati alcuni che quel manifesto di nuovo volevano affiggere.

Ora questa sarebbe cosa brutta; o piuttosto contraria al senso comune (mi si permetta la parola); poichè quel manifesto era firmato da tutti i più cospicui cittadini, tra i quali alcuni moderati e conservatori, e in esso si faceva appello a sentimenti di umanità.

È evidente che non si trattava di una questione di partito, ma di una questione di cuore. Questa, onorevole presidente del Consiglio, è la verità, e ritengo che debba essere la verità (*Segni di diniego dell'onorevole ministro*). Scusi, non mi permetto di darle una smentita, ma dico che non è stato informato completamente. È stato informato benissimo per l'altra parte, ma su questa invece non è stato affatto; e se è vera, come ritengo, essa costituisce un fatto arbitrario, in quel grande complesso di arbitrii che si compiono in questo momento contro coloro che, inspirandosi ad un vero principio di pacificazione degli animi e ai palpiti del cuore, chiedono che cessi il brutto spettacolo di vedere tanti e tanti individui messi in galera per un semplice reato di pensiero. Se ne assicuri, onorevole presidente del Consiglio; Ella, che è stato nominato con pieni poteri commissario della provincia di Bari, ha potuto accertare benissimo come certe misure siano esagerate. Tolga via le conseguenze di queste misure e farà opera conservatrice e ci saranno centinaia di famiglie che benediranno il suo nome, il quale in questo momento non può suonare simpatico là dove si piange la mancanza dei figli migliori strappati agli affetti della famiglia, alla patria ed alle proprie occupazioni. (*Bene!*)

Faccia che nessuno debba maledire la Patria ed il Governo che la rappresenta; e farà opera santissima anche dal punto di vista conservatore. Non aggiungo altro. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Quando risposi all'onorevole Socci che avevo fatto restituire le schede, tacqui appositamente del manifesto del quale ero informatissimo; e tacqui perchè io voleva vedere precisamente se l'onorevole Socci intendeva portare la questione sulla petizione per sè stessa, o sulle circostanze che l'accompagnavano.

Qui bisogna parlarsi chiaro, cari signori. Una cosa è la sottoscrizione delle schede, la petizione al Parlamento, che io non voglio esaminare, nè voglio andare a vedere quante e quali firme possa ottenere; tanto più che debbo pur dire che c'è qualche riserva da fare intorno a queste firme, poichè con schede messe in giro a quel modo senza un qualsiasi controllo, le firme esprimeranno quello che esprimeranno; ma io l'ammetto! Altra cosa è invece il permettere che con questo mezzo si crei un'agitazione politica; e per quanto riguarda il manifesto cui ha alluso l'onorevole Socci e che può essere stato correttissimo nel contenuto (del resto fu anche restituito), io dichiaro che non credo che si possano fare dei manifesti per lo scopo

di cui si trattava, in questo momento... (*Oooooh! — Interruzioni all'estrema sinistra*).

Sì signori, la legge di pubblica sicurezza dice tassativamente che un manifesto, per potere essere pubblicato, ha bisogno del visto delle autorità; se l'autorità nega il suo visto, il manifesto non può essere pubblicato. Questa, o signori, è pretta disposizione di legge. (*Interruzioni*).

Quindi su questo punto l'opera dell'autorità fu perfettamente corretta; l'autorità non ha creduto di dare il suo visto... ed ha fatto bene.

Voci a sinistra. Perchè? (*Interruzioni*).

Pelloux, *presidente del Consiglio.* L'autorità aveva il diritto di fare quello che ha fatto.

Gattorno. È un abuso!

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Che abuso? La Camera deciderà. (*Interruzioni*).

Se credono di farmi perdere il filo del ragionamento colle loro interruzioni, si sbagliano di grosso.

La questione è semplicissima; il manifesto non poteva essere pubblicato, per ragione di forma. Ma io vado più in là; e dico che non poteva essere pubblicato anche per la sua sostanza.

Intendiamoci bene: questa petizione, fatta in questo modo, non può fare del bene al Paese, perchè se ne prende pretesto per una agitazione la quale per me suona quello che è veramente, cioè una agitazione politica. Non è questa una agitazione umanitaria, che sarebbe ben altra cosa. Adesso si tenta di fare pressioni, di imporre al Governo qualche cosa che nessun Governo che si rispetta potrà mai accettare. (*Benissimo!*)

Io, come uomo, sono dolentissimo, forse più di molti di voialtri, dello stato attuale di cose.

Deploro che una quantità di povere vittime si trovi in condizioni così disgraziate, e le loro famiglie si trovino nella miseria; desidererei più di voi che questo stato di cose potesse ben presto aver termine. Ma se come uomo lo desidero, come ministro dell'interno, che deve conoscere e che conosce pur troppo tante cose, sento tutta la responsabilità del Governo, e ripeto che non potrò mai, fino a che starò a questo posto, accondiscendere a concessioni le quali, se non fossero accompagnate da parecchie altre condizioni, se non fossero appoggiate a solide e sicure basi, non avrebbero altro effetto che di far ritornare nuovi guai, nuove disgrazie, e perpetuare una stato di cose che noi tutti dobbiamo desiderare che finisca al più presto.

Si parla continuamente di pacificazione e di conciliazione! Ma, voi, come credete di potervi arrivare, quando per tentare di far apparire più importante una petizione al Parlamento, la volete sostenere con argomenti, che non possono, nella massima parte dei casi, e salvo ben poche eccezioni, essere svolti che con delle recriminazioni, delle proteste, o addirittura con delle vere offese ai tribunali ed alle loro sentenze? (*Benissimo!*)

Qui è risonata una parola augusta la quale ha detto quello che voi tutti sapete. Il Governo, per parte sua si preoccupa di questo stato di cose, assai più forse di quello che se ne preoccupino molti di quelli che gridano da più mesi.

Ma io non posso ammettere assolutamente che intorno a questa questione si faccia una agitazione politica, la quale non può fare che del male al paese. (*Approvazioni*).

Ripeto che fino che starò a questo posto, una agitazione simile non la permetterò mai. (*Vive approvazioni — Interruzioni all'estrema sinistra*).

Socci. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

Socci. Io non ritorno sui fatti. L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che il manifesto di Fucecchio, sia nella forma che nella sostanza, non poteva essere permesso. Ora io fo appello alla sua lealtà di militare e lo prego di dichiarare se in quel manifesto si facessero allusioni poco meno che rispettose verso le sentenze dei tribunali militari, o non sia che un semplice appello ad una sottoscrizione... (*Interruzioni*).

La Dio mercè tutti i partiti parmi debbano scomparire davanti alle questioni di cuore, e di fronte alla gente condannata agli ergastoli; non capisco quindi gli applausi della Camera alle ultime parole del presidente del Consiglio. (Bene! *a sinistra — Mormorio*). Permettetemi di dirvelo, è brutto, è triste, è deplorevole! (*Approvazioni a sinistra — Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Rimettiamo ancora una volta le cose a posto.

Io ho detto che il manifesto difettava nella forma, intendendo di dire che non era autorizzato; e difettava nella sostanza, come questione di massima, come una manifestazione che non era, secondo me, permessa.

Socci. Eccole il manifesto.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Ma questo lo conosco. Non parlo del modo in cui è redatto! Ripeto che difettava nella forma in ciò, che non aveva ottenuto l'autorizzazione della autorità, secondo l'articolo 65 della legge di pubblica sicurezza. Questa è la questione di forma, non la redazione del manifesto.

Vi è poi la questione di sostanza, perchè la petizione al Parlamento è un conto; ma una petizione onesta, leale e imparziale non ha bisogno di agitazioni di quel genere...

Voci all'estrema sinistra. Ma chi lo dice?

Presidente. Viene ora una interrogazione degli onorevoli Nofri e Morgari al ministro dell'interno « sul divieto opposto dalla autorità politica di Torino all'affissione di qualsiasi manifesto in quella città, invitante a sottoscrivere la petizione al Parlamento in pro dell'amnistia pei condannati dai tribunali eccezionali. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Agli onorevoli Nofri e Morgari potrei rispondere sostanzialmente quello che ho risposto ora all'onorevole Socci; ma soggiungo un'altra cosa, e faccio una differenza. Oltre la questione di massima che io ho già trattata, e cioè che non ammetto che si possano fare dei manifesti, o che l'autorità di pubblica sicurezza possa dare un lascia passare ad un manifesto per uno scopo simile (che non ne ha bisogno), c'è il fatto che gli onorevoli Nofri e Morgari si preoccupano essenzialmente dei condannati dai tribunali eccezionali. Questa è una limitazione specialissima, come si vede; perchè, fra le altre cose, di condannati da tribunali eccezionali ne abbiamo solo a Napoli, a Firenze, a Milano, ma in molte altre città d'Italia vi sono state delle condanne gravissime delle quali nessuno si preoccupa. Ed in fondo, quando si dice che questi tribunali eccezionali hanno ecceduto per tante ragioni, per mancanza di difesa, per mancanza di giustizia, per affrettati giudizi e cose simili, si dimentica completamente di esaminare l'operato dei tribunali civili degli altri luoghi in cui sono avvenuti dei torbidi. Quando io penso, per esempio, che vi sono ancora in questo momento dei processi che si istruiscono per gravissimi disordini avvenuti nel maggio scorso, mi domando; quale può essere la ragione per cui c'è tanta agitazione per le sentenze dei tribunali eccezionali, e non ce n'è nessuna per queste altre? E quando penso che per i fatti di Minervino Murge è ancora in stato di istruzione un processo il quale avrà delle conseguenze gravissime, ed in cui ci sono centinaia di imputati, io mi domando: come si può fare tanta agitazione per i soli tribunali militari? (*Commenti — Interruzioni*).

Voci all'estrema sinistra. Si fa per tutto!

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Ma che si fa per tutto!

Dunque per queste ragioni io rispondo agli onorevoli Nofri e Morgari che ad essi posso dare la risposta stessa che ho già dato all'onorevole Socci.

E giudichi la Camera la differenza che c'è fra le due domande.

Presidente. Onorevole Nofri?...

Nofri. Io potrei, di fronte alla risposta del presidente del Consiglio, ministro dell'interno, fare una semplice domanda e che è la seguente: all'infuori di una sottoscrizione come quella di cui trattasi e dei relativi manifesti per annunciarla, quale altra più legale e legittima agitazione ci poteva mai essere per usufruire del diritto di petizione consacrato dallo Statuto?

Io non so, dal momento che egli dice d'aver fatto, e legittimamente, sequestrare da tutte le parti quei manifesti, come meglio e più legalmente si poteva ricorrere ad altro mezzo, all'infuori di quello (me lo permettano), quasi innocuo, di venire al Parlamento con delle schede di petizione.

Ma l'onorevole ministro degli interni afferma essere agitazione politica, quella che noi facciamo in senso naturalmente partigiano.

Ma non basta il dirlo, bisogna provarlo. Ora, nel caso di Torino, proprio in quel caso per cui il ministro dell'interno non ha creduto di rispondere direttamente, divagando affatto dall'argomento, il manifesto vietato era stato firmato da uomini appartenenti a

tutti i partiti politici, cominciando dal senatore Frescot, e venendo giù giù, fino all'ultimo operaio.

E, quello che è più, quel manifesto non fu vietato per ciò che conteneva: no; fu vietato solamente perchè era un manifesto che chiedeva firme alla cittadinanza per una petizione alla Camera in pro dei condannati politici. Diceva solo questo quel manifesto; e nient'altro che questo.

Dunque, domando, qual'è quell'autorità che può, senza commettere un abuso, vietare un manifesto per sè stesso, senza preoccuparsi di quel che contiene?

Perchè proprio tale sconcio è avvenuto a Torino. Ma, si risponde, l'autorità politica questo può farlo.

Sicuro, che può farlo; ma commettendo un arbitrio, come nel caso nostro; arbitrio che può essere stato approvato da un presidente del Consiglio, ma che non cessa, per questo, di rimanere un arbitrio.

L'onorevole presidente del Consiglio, poi, ha fatto quasi un rimprovero a noi di Torino, (e in certo modo l'ha fatto a tutti in Italia, perchè la petizione è da ogni parte in mirabile accordo appunto rivolta a liberare i condannati dai tribunali eccezionali), perchè la petizione faceva una distinzione fra condannati da tribunali eccezionali e condannati da tribunali ordinari.

Ma egli non può ignorare che, se la petizione fu fatta pei condannati dei tribunali eccezionali, si fu perchè questi appunto costituiscono una cosa extra-statutaria, ragione per cui l'abbiamo chiamati eccezionali. Egli non può ignorare che, se si dà l'amnistia a loro, è logico che si dia agli altri che non ebbero la disgrazia di subire lo stato d'assedio, e che pure furono condannati per gli stessi motivi. Dunque, noi non abbiamo fatto nessuna distinzione. Tutti lo sapevano e lo sanno che quel che volevamo noi era l'amnistia per tutti coloro che furono colpiti per reati politici, ma che bisognava limitarsi intanto ai tribunali eccezionali, perchè gli uomini di ogni partito si potessero riunire in una unica protesta-petizione, e potessero far conoscere al Paese ed al Parlamento che era principalmente ora di finirla coi regimi eccezionali.

Il suo rimprovero quindi, onorevole presidente del Consiglio, non ci tocca affatto. Anzi a tale proposito dichiaro apertamente che noi vogliamo (dico vogliamo, perchè la petizione emanata dal popolo, e venuta al Parlamento, vi esplica la sua volontà) vogliamo l'amnistia per tutti che è la giustizia e la pacificazione. E, siccome non abbiamo altro mezzo di far conoscere questa volontà a Lei ed al Parlamento, ci serviamo di questa petizione. Ma Lei la chiama un'agitazione politica e cerca di ostacolarla. Ma ce l'insegna Lei, che cosa dobbiamo fare per ottenere il nostro scopo? Forse implorarla quell'amnistia colle lacrime agli occhi? Questo non lo faremo mai! (*Rumori a destra e al centro* — Bene! Bravo! *all'estrema sinistra*).

Noi insisteremo sempre nella via intrapresa che è più che legale, e voi non ce la potrete sbarrare.

In quanto a quello che avverrà poi su quella via voi ci dovrete pensare, non noi. (Benissimo! *all'estrema sinistra*).

Pelloux, *presidente del Consiglio*. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio*. Pochissime osservazioni. Non ho fatto rimproveri di sorta; ho constatato un fatto, ed ora ne constato un altro. L'onorevole Nofri, tutta la Camera l'ha sentito, ha detto: è sottinteso; quello che domandiamo pei condannati dai Tribunali eccezionali, lo domandiamo anche per gli altri. Ma allora perchè protestare tanto per i Tribunali che chiamate eccezionali?

Nofri. Perchè sono extra-statutari.

Pelloux, *presidente del Consiglio*. Io non lo comprendo. Egli è che volete colpire la giustizia in massa, civile e militare. Dite una buona volta che i condannati sono tutti tanti innocenti. (*Ilarità — Approvazioni — Commenti*).

Del resto, ripeto, la cosa è stata già giudicata dal Parlamento. Un voto è già intervenuto, che ha riconosciuto tutto ciò che è stato fatto dopo i fatti di maggio, e non è più questione di venir a parlare di cose extralegali.

La questione dell'amnistia è una questione dolorosa, ed è inutile credere che il desiderarla sia proprio una specialità di taluni. Tutti gli uomini di cuore sentono certe cose, ma ci sono anche degli altri doveri ai quali gli uomini di cuore debbono adempiere quando si trovano in certi posti.

L'onorevole Nofri dice che questo manifesto fu firmato per primo dal senatore Fre-

scot. Lo capisco benissimo, che quando si comincia un'agitazione si riesce ad ottenere la firma di uomini eminenti e di cuore, ma quando la situazione cambia di aspetto, ed il Governo viene a conoscere qual'è lo scopo di questa agitazione...

Nofri. Lo provi che ha cambiato aspetto.

Pelloux, *presidente del Consiglio* ...il Governo deve intervenire. Ed in quanto alla questione dei manifesti, siccome è in diritto dell'Autorità politica di proibirli quando ritiene che abbiano uno scopo che può portare dannose conseguenze alla pubblica tranquillità, ha il sacrosanto dovere di proibirli, li ha proibiti e così farà sempre.

Nofri. È un atto politico. Allora proibite anche il Parlamento.

Presidente. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli De Cristoforis e Taroni, al ministro dell'interno, « sull'arbitrio commesso dall'autorità politica milanese colla proibizione del Comizio per la petizione al Parlamento in favore dei condannati politici. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* La questione del Comizio di cui parla l'onorevole De Cristoforis nella sua interrogazione, è perfettamente analoga a quella dei manifesti, perchè i Comizi cadono sotto le stesse disposizioni che regolano la pubblicazione di manifesti e le altre manifestazioni pubbliche. È permessa qualunque riunione pubblica, sempre però nei limiti della legge di pubblica sicurezza. Quindi, se l'autorità politica riconosce che non sia il caso di autorizzare la pubblicazione di un manifesto, può anche non autorizzare un Comizio. Ora l'autorità politica di Milano, avendo riconosciuto che permettendo il Comizio potevano derivarne conseguenze dannose all'ordine pubblico, e poteva nascere qualche grave agitazione, ha usato di un suo diritto col proibirlo, ed io aggiungo che non posso darle torto.

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

De Cristoforis. Io debbo rispondere a tutte le obiezioni mosse dal presidente del Consiglio alle interrogazioni precedenti e alla mia, che la proibizione dei manifesti, l'arbitrario sequestro delle schede, l'invasione nei locali dove queste schede si raccoglievano, sono tutti mezzi escogitati dall'autorità politica per sminuire l'effetto delle petizioni nel Parlamento, per sminuire il numero delle firme.

L'intimidazione viene naturalmente da quest'atto del Governo, e le autorità prendono a pretesto dei loro atti soltanto il pericolo non cessato, il pericolo che da un momento all'altro possa tornare l'agitazione come c'è stata nel maggio.

Io non posso portar qui la prova legale della quiete che regna specialmente dove l'agitazione fu più forte e minacciosa; però per analogia e per derivazione, posso dire una parola che persuaderà l'onorevole presidente del Consiglio; posso dire cioè che le autorità da lui dipendenti si sbagliano di gran lunga, e non sono animate che da un timore puerile quando credono che realmente queste agitazioni esistano tuttora.

Il Consiglio comunale di Milano infatti, nella cui città l'agitazione fu così forte, mentre votò un plauso al Commissario del Governo per la repressione violenta fatta all'epoca dei tumulti, ieri votò per acclamazione un ordine del giorno esprimente il desiderio dell'amnistia per i condannati politici del maggio. Io vado a cercar sempre la sostanza nelle cose; e che cosa, io domando, significa questo? Significa che il Consiglio comunale, che aveva allora votato il plauso per la repressione dell'agitazione, oggi, potendo dire che l'agitazione è finita, domanda l'amnistia, cioè la dimenticanza di tutto il passato che è brutto da una parte e dall'altra. Questo è il mio concetto.

Mi pare quindi che si possano fondatamente smentire le autorità politiche in quanto affermano, le quali poi continuano con tante sevizie verso i cittadini che se non temessi d'annoiare la Camera, il che non faccio mai, potrei citare a centinaia.

Non dico che una sola cosa, ed è che mi sembra ingiusto fermare continuamente per le vie delle persone per domandar loro le generalità; arrestare operai e tenerli due o tre giorni in guardina, minacciandoli e quasi eccitandoli a reagire con quei mali modi che usano molti degli agenti della questura; impedire gli atti delle Società; tenerne sequestrati i denari che servono al mutuo soccorso.

Ora il dire che il pericolo esiste sempre, e quindi che s'intende tenere per altri sei mesi disciolte queste Società, è la stessa cosa che contraddire al voto del Consiglio comu-

nale di Milano che è l'espressione dell'intera cittadinanza.

Per me l'affermazione dell'autorità contraria al voto della cittadinanza è la prova evidente del puerile timore che esiste nelle autorità stesse.

Ora, o queste autorità sanno o non sanno. Se sanno, avrebbero dovuto prevenire il voto del Consiglio comunale di Milano ed avvalorato quell'atto, avvalorare la petizione che il popolo italiano fa al Parlamento. Invece queste autorità pare che non sappiano nulla, e che siano attaccate da una paura puerile.

Io vorrei dire due parole, proprio da onest'uomo a tutti, ma più specialmente all'onorevole Pelloux.

Voi altri avete cercato di sopprimere l'agitazione per la grazia; ma badate che non c'è agitazione popolare la quale non arrivi al suo scopo, ed anche questa, presto o tardi deve arrivarci. Ora io dico a voi questa sola cosa: se non volete aspettare che l'agitazione salga tanto alto da imporre a voi, e da imporre al capo dello Stato, un atto di clemenza e di giustizia; prevenite la domanda in modo da rimuovere il dubbio che abbiate subito la pressione popolare. Questo è il dilemma che vi si presenta, la scelta sta a voi: e siate ben sicuri, che fino a quando non verrà un atto, che faccia dimenticare tutto il passato, la pacificazione vera non l'avremo, perchè gli animi contristati, mantengono sempre qualche grano di acido dentro di sè, il quale, restando nell'organismo sociale, fermenterà; se le misure vostre non verranno ad eliminarlo recando quella pace che è necessaria per il lavoro e per togliere ogni dissidio. Dunque a voi il dilemma, o essere sopraffatti dal voto popolare, o prevenire il popolo con un atto generoso cioè concedendo quello che noi chiediamo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Dirò poche parole in risposta all'onorevole De Cristoforis. Veramente la sua interrogazione si limitava all'arbitrio commesso dall'Autorità politica milanese con la proibizione del Comizio per la petizione al Parlamento in favore dei condannati politici; mentre l'onorevole De Cristoforis è venuto ora a parlare di cose, che nella sua interrogazione non si contengono, e sulle quali io non credo in questo momento di rispondere.

Egli ha parlato della chiusura dei locali dove si raccoglievano le schede, di arresti arbitrari; di società disciolte che non si lasciano ricostituire. Tutto questo, come ho detto, non è più nei limiti dell'interrogazione; ma ritengo di potere fin d'ora dirgli, che credo poter ritenere che l'azione dell'Autorità politica di Milano, non sia andata certamente al di là della legge.

Una cosa però io voglio che la Camera sappia, ed è la portata che ha avuto il voto del Consiglio comunale di Milano di cui vi ha parlato or ora l'onorevole De Cristoforis; e dico subito che, se tutti si limitassero a quello che ha fatto il Consiglio municipale di Milano, sarei il primo a riconoscere che questo è perfettameote permesso; quantunque nulla aggiunga allo stato delle cose, circa l'ottenere quello che si desidera.

A Milano è successo che, essendosi presentato al Consiglio da un consigliere un ordine del giorno in favore dei condannati, il sindaco dichiarò di sentirsi vero interprete del Consiglio e della cittadinanza su questo delicato argomento.

« Abbiamo, egli disse, la parola del Re nel discorso della Corona, e mentre tutti dobbiamo augurare vicino il giorno in cui lo spirito di concordia e la tranquillità degli animi rendano possibile la sovrana prerogativa, dobbiamo pertanto tutti avere piena fiducia nella parola del Re, dettata come sempre dal sentimento di generosità di Umberto I. »

E la votazione è avvenuta precisamente su questa formula proposta da un consigliere: « Chi approva le parole del sindaco si alzi. » E tutti si alzarono. Ed io soggiungo: fate sempre così, e saremo tutti d'accordo! (*Ilarità — Approvazioni — Commenti*).

De Cristoforis. Allora si deve ritenere che per l'onorevole presidente del Consiglio non esiste che la forma e non la sostanza. Il Consiglio era moderato e non ci potevamo aspettare altro.

Presidente. Siccome l'onorevole ministro degli affari esteri mi ha informato che non può intervenire oggi alla seduta, le interrogazioni che lo riguardano rimarranno nell'ordine del giorno.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* L'onorevole ministro degli esteri prega gli onorevoli interroganti di volere rimandare alla settimana ventura le loro interrogazioni non potendo egli venire qui nè oggi nè domani e forse

nemmeno nei primi giorni della settimana prossima; prega inoltre gli onorevoli interroganti di voler perdonargli questo involontario ritardo.

Presidente. Le interrogazioni rivolte al ministro degli esteri saranno inscritte nell'ordine del giorno della seduta di lunedì.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Dubito che egli possa intervenirvi.

Presidente. Viene ora un'altra interrogazione dell'onorevole De Cristoforis allo stesso ministro dell'interno « per sapere, se sull'esempio di quanto avvenne a Milano, il diritto del deputato, di parlare ai propri elettori nel proprio collegio, sia alla mercè di un funzionario di questura, a cui sia permesso turbare l'ordine della riunione confondendo la critica ragionata delle sentenze dei Tribunali militari di guerra colle offese all'esercito; e per sapere se le sentenze dei Tribunali stessi siano sacre ed indiscutibili. »

Pelloux, *presidente del Consiglio.* L'onorevole De Cristoforis domanda al presidente del Consiglio se, sull'esempio di quanto avvenne a Milano, il diritto del deputato ecc. In poche parole domanda il perchè hanno sciolto la sua conferenza.

De Cristoforis. Permetta, io le domandava, primo: se il diritto del deputato di parlare ai propri elettori nel proprio Collegio sia a discrezione di un funzionario di questura, a cui sia permesso turbare l'ordine della riunione, confondendo la critica ragionata delle sentenze dei tribunali militari di guerra con le offese all'esercito; secondo: se le sentenze dei tribunali militari siano sacre ed indiscutibili. Ecco i due punti. La proibizione del Comizio la capisco, voi non volete nessuna manifestazione!

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Sta bene, siamo d'accordo. Sta però questo fatto, che evidentemente bisognerebbe avere qui, per rispondere intorno a ciò all'onorevole De Cristoforis, il resoconto stenografico della sua conferenza.

De Cristoforis. Fatto da chi?

Presidente. Non interrompa.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Noi invece non abbiamo nessun resoconto; quindi l'onorevole De Cristoforis potrà dire, e io sono convinto che dirà giusto, che ha esternato i suoi apprezzamenti nel modo conforme alla legge e più ortodosso; altri possono dire invece che la cosa non è andata così.

Confesso che, riferendomi a resoconti telegrafici, molto imparziali, di qualche giornale non sospetto certo all'onorevole De Cristoforis, non posso a meno di credere che la autorità di pubblica sicurezza abbia fatto bene a far cessare la conferenza. E questo dico, riferendomi a quegli stessi resoconti che potrebbe forse più particolarmente invocare l'onorevole De Cristoforis. Riferendomi poi a quelli che posso invocar io, posso dire che essi vanno anche più in là, e dicono, ad esempio, che l'onorevole De Cristoforis fu richiamato a far un uso più moderato della parola al momento in cui disse che « l'istituzione dei Tribunali militari era illegale, che il Governo ed i Tribunali militari di Milano si erano coperti di macchia indelebile, che non si cancellerà mai. »

A questo punto intervenne il funzionario di pubblica sicurezza, pregando l'onorevole De Cristoforis a moderare le sue espressioni. Ed allora si fece un baccano tale (a cui prese parte anche la presidenza del Comizio), che il funzionario di pubblica sicurezza dichiarò sciolta l'assemblea. Ecco la verità del fatto.

Presidente. L'onorevole De Cristoforis ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

De Cristoforis. Mi dispiace di dover contradire il presidente del Consiglio; ma le cose non sono nei termini in cui egli le ha esposte. Se per ordine venuto dal Governo è proibito di poter parlare dei tribunali e delle loro sentenze...

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Mai più!

De Cristoforis. Mi lasci dire.

... allora il delegato ha mancato al proprio dovere, perchè doveva sciogliere il comizio fin dalle prime parole. Invece egli ha lasciato dire e quando ha udito che le sentenze dei tribunali militari (sono le testuali mie parole e sfido qualunque rapporto della questura a smentirle; sebbene si sappia quanto ci è di vero in quei rapporti e lo hanno riconosciuto gli stessi tribunali di Milano. Contro tali rapporti sta la mia parola e basta), dopo essere state da me compulsate sono state qualificate come macchiate di avere soverchiato la legge; con una macchia che non si cancellerà mai, (frase questa che tolsi da uno dei ricorsi presentati alla Corte di cassazione), mentre avrebbe dovuto dire all'oratore: non posso lasciarlo più proseguire, invece si alzò furioso, cominciò a gridare, fece suonare le trombe; ed avendo al-

cuni protestato, fece sciogliere immediatamente il comizio. (*Rumori vivissimi*).

Questo è il fatto.

Ora la legge prescrive che gli squilli di tromba si ordinino dopo le intimazioni quando ad esse non si è ottemperato. Invece quel delegato ha troncato a me la parola, ha cominciato a gridare ordinando gli squilli di tromba ed ha fatto sciogliere immediatamente l'assemblea. Questo non mi pare legale e l'onorevole Pelloux avrebbe dovuto riprovare la condotta di quel funzionario che agì in un modo così illegale.

Non parliamo poi del modo inurbano, perchè questo è il solito della questura: modi i meno delicati e mani addosso. Aggiungerò che quel delegato rivolgendosi a me disse: Se non fosse un deputato... capisce! E basta così. (*Commenti*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, *presidente del Consiglio.* Tanto per finire, perchè non mette il conto di prolungare maggiormente questa discussione, mi basta dire che l'onorevole De Cristoforis ammette in sostanza la frase a cui io ho accennato. Solamente egli dice che essa era anche compresa in un ricorso avanti la Cassazione; ed io devo rispondergli semplicemente che la Cassazione ha rigettato quel ricorso!

Presentazione di due relazioni e di due disegni di legge.

Presidente. Essendo passati i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

Frattanto invito l'onorevole Panzacchi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Panzacchi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Aggregazione del Comune di Bentivoglio alla pretura di S. Giorgio di Piano.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Invito pure l'onorevole Socci a presentare una relazione.

Socci. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Tombola telegrafica in favore della Società di previdenza fra gli artisti drammatici e della Società degli artisti ed autori lirici e drammatici.

Presidente. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Finocchiaro-Aprile, *ministro di grazia e giustizia.* Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge che proroga a tutto il 31 dicembre 1900 la facoltà concessa al Governo dalla legge 8 luglio 1896, di destinare gli uditori ad esercitare le funzioni di vice pretore dopo sei mesi di compiuto tirocinio e chiedo che questo disegno di legge sia dichiarato urgente.

Mi onoro pure di presentare alla Camera un altro disegno di legge intorno agli onorari professionali dei procuratori. (*Benissimo!*)

Presidente. Do atto all' onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi due disegni di legge, per il primo dei quali, se non vi sono obiezioni, s'intenderà ammessa la dichiarazione d'urgenza.

(*È ammessa*).

Svolgimento di una proposta di legge.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Palizzolo per modificazione ai quadri dell'arma di artiglieria e genio. (*Vedi tornata 22 corrente*).

L'onorevole Palizzolo ha facoltà di parlare.

Palizzolo. L'anno scorso, con una mai interrogazione, io richiamava l'attenzione del Governo sulla sperequazione di carriera che vi ha tra gli ufficiali di artiglieria e genio, e quelli... (*Conversazioni*)

Presidente. Facciano silenzio e sgombrino l'emiciclo, onorevoli colleghi.

Palizzolo. ...di ogni altra arma combattente e non combattente del Regio esercito.

N'ebbi in risposta parole cortesi ed affidamenti, e attraverso il velame molto sottile delle dichiarazioni del Governo compresi che ad esso non sarebbe riuscito discaro qualche incitamento da parte della Camera. E difatti, poco dopo, insieme a cinquanta colleghi, presentai una proposta di legge con la quale si autorizzava il ministro della guerra a modificare le tabelle del personale dell'artiglie-

ria e genio, provvedendo alla maggiore spesa con economie su altri capitoli del bilancio.

Noti avvenimenti politici non mi permisero di svolgere quella proposta di legge; ma non me ne dolsi, perchè taluno voleva indurmi a credere che la lamentata sperequazione potesse essere effetto di una di quelle periodiche oscillazioni non rare a verificarsi nel numeroso personale di un grande esercito.

E poi, a che negarlo? Io speravo non poco in una azione diretta del potere esecutivo.

Vennero le vacanze, si chiuse la Sessione, ed alla ripresa dei lavori parlamentari, nel silenzio del Governo, non più cinquanta, ma cento deputati si sono uniti a me per ripresentare quella proposta di legge.

Io non mi servirò di dati statistici e non farò confronti, còmpito assai ingrato in ogni assemblea, ma mi limiterò a brevissime considerazioni.

Se per gli attuali ordinamenti del nostro esercito in tutti i depositi di fanteria il comando è affidato a un colonnello, perchè mai nell'artiglieria e nel genio viene affidato ad un semplice capitano? La conseguenza di questo trattamento è che nell'artiglieria vi sono 25 tenenti colonnelli di meno e nel genio 6.

Se nello stato maggiore si è stabilito il numero complessivo dei maggiori e dei tenenti-colonnelli senza indicare quanti debbano essere i primi e quanti gli altri, perchè mai lo stesso beneficio non si accorda all'artiglieria e al genio, dove sappiamo che vi sono cariche ed uffici ai quali è indifferente che venga preposto un maggiore od un tenente-colonnello? Perchè mai, mentre a capo di tutti i reggimenti, a tutte le direzioni di sanità ed anco di commissariato, si sono posti colonnelli, vi sono invece reggimenti di artiglieria e stabilimenti e direzioni di artiglieria e genio comandate da tenenti-colonnelli? E badate che in Germania, in Francia ed in Austria non solamente voi trovate che a capo degli stabilimenti vi sono dei colonnelli, ma talvolta perfino dei generali.

Ho inteso sempre dire che i grandi capitani del secolo passato ed anche dei nostri giorni raccomandavano di mantenere alto il morale dell'esercito fattore precipuo di vittoria; ma come può mantenersi alto il morale degli ufficiali del genio e dell'artiglieria, quando i migliori che escono dalla scuola di applicazione altra fortuna non si attendono fuorchè quella di conseguire nell'età adulta il grado di colonnello, quando i migliori vedono che i loro compagni bocciati, andati in fanteria, per la facile strada della scuola di guerra, si trovano due gradi innanzi a loro? (*Bravo!*)

E che sia vero e profondo lo sconforto lo potete vedere in questo, che un dì più che l'altro comincia a diminuire il numero di coloro che si presentano all'accademia di Torino, tanto che il Governo, per provvedere al numero strettamente necessario, è obbligato a ricorrere a concorsi straordinari.

Voci. È vero.

Palizzolo. L'ora non è opportuna per far lunghi discorsi di questo genere; conchiudo quindi con un dilemma: se credete che il genio e l'artiglieria ai nostri giorni siano superflui e di lusso, lasciate gli ordinamenti attuali senza modificarli, e tra breve ne vedrete le disastrose conseguenze; se invece, sull'esempio della Francia, della Germania e della Russia, che non guardano a sacrifizi per poter rinsanguare i quadri degli ufficiali di artiglieria, che non risparmiano spese pur di accrescere la potenzialità del materiale di detta arma, ritenete che, come per il passato, sia il cannone che dovrà decidere le titaniche lotte future, allora, egregi colleghi, degnatevi di prendere in considerazione la presente proposta di legge. Con essa voi non sradicherete il male, ma provvederete equamente, e, quel che è più, renderete giustizia.

Pensate che appartenevano alla nostra artiglieria quegli ufficiali ai quali la patriottica Messina prepara uno splendido monumento, che nella infausta giornata di Abba-Garima quasi tutti morirono sui propri pezzi per mantenere alto il prestigio del nome e del valore italiano. (*Approvazioni*).

Presidente. Onorevole ministro della guerra, consente che la proposta di legge di iniziativa parlamentare dell'onorevole Palizzolo ed altri colleghi sia presa in considerazione?

Di San Marzano, *ministro della guerra.* L'onorevole Palizzolo, insieme con altri deputati, ripresenta una proposta di legge, che era già stata presentata nella Sessione scorsa. Io non ho ragione alcuna di oppormi che la Camera la prenda in considerazione; ma debbo rammentarle che l'anno scorso, nella Sessione primaverile, l'onorevole Palizzolo presentò un' interrogazione, a cui rispose l' in allora

sotto-segretario di Stato della guerra, l'onorevole Afan De Rivera.

Questi, entrando nel merito, discusse le cifre, presentate dall'onorevole Palizzolo, ma soprattutto disse che il Ministero della guerra avrebbe presentato un disegno di legge per rimediare ad uno stato di cose che io riguardo come affatto transitorio e dovuto a circostanze affatto eccezionali. Io sono pronto a mantenere l'impegno, che prese l'anno scorso il mio predecessore, e dico di più che ho pronto un disegno di legge che tra breve presenterò alla Camera, disegno di legge che quasi quasi non fa che ampliare quello presentato dall'onorevole Palizzolo.

L'onorevole Palizzolo in fatti con la sua proposta autorizza il ministro della guerra a modificare le tabelle annesse alla legge del giugno 1897; io faccio qualche cosa di più perchè non ritocco soltanto i quadri ma anche l'ordinamento generale delle due armi di cui egli si occupa.

Quando questo disegno di legge verrà innanzi alla Camera sarà il caso di vedere e discutere su quanto l'onorevole Palizzolo ha brevemente accennato, cioè sui depositi di fanteria in confronto ai depositi di materiale di artiglieria, sulle direzioni di artiglieria, rette da tenenti colonnelli, in confronto alle direzioni di Commissariato rette da colonnelli.

Oggi non intendo entrare in questa discussione nè oppormi che la Camera prenda in considerazione la proposta di legge, ma torno a dire che presenterò una proposta più completa, con la quale proporrò dei ritocchi all'ordinamento dell'arma di artiglieria. La Camera vedrà allora se sarà il caso di accoglierla.

Presidente. Non opponendosi l'onorevole ministro della guerra, chiedo alla Camera se intenda prendere in considerazione la proposta di legge di iniziativa parlamentare dell'onorevole Palizzolo e colleghi.

(La Camera la prende in considerazione).

Votazione a scrutinio segreto.

Presidente. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1898-99.

Si faccia la chiama.

Ceriana-Mayneri, *segretario, fa la chiama.*

Prendono parte alla votazione:

Aggio — Agnini — Alessio — Ambrosoli.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Bacci — Bastogi — Berio — Bertarelli — Bertolini — Binelli — Bonacossa — Bonardi — Bonfigli — Bosdari — Boselli — Branca — Brunetti Eugenio — Brunetti Gaetano — Brunialti — Brunicardi.

Coffarelli — Cagnola — Calvanese — Calvi — Cambray-Digny — Campus-Serra — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Casale — Casalini — Casciani — Castiglioni — Celli — Celotti — Cereseto — Ceriana-Mayneri — Chiapusso — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Cimorelli — Clementini — — Cocco-Ortu — Codacci Pisanelli — Colarusso — Coletti — Colombo Giuseppe — Colombo-Quattrofrati — Colonna Luciano — — Colosimo — Corsi — Cortese — Costa Alessandro — Costa Andrea — Costantini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Crispi — Curioni.

D'Alife — Dal Verme — Danieli — D'Ayala-Valva — De Amicis Mansueto — De Bernardis — De Cesare — De Cristoforis — Del Balzo Carlo — Del Buono — De Martino — De Nava — De Nobili — De Nobellis — De Renzis — De Riseis Giuseppe — Di Broglio — Di Cammarata — D'Ippolito — Diligenti — Di San Donato — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Terranova — Di Trabia — Donadio — Donati.

Engel.

Facta — Falconi — Falletti — Farina Emilio — Farinet — Fazi — Fede — Ferraris Maggiorino — Ferraris Napoleone — Ferrero di Cambiano — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Franchetti — Frascara Giacinto — Frola — Fulci Nicolò.

Galimberti — Galletti — Gallini — Garavetti — Gatti — Gattorno — Gianolio — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Goja — Gorio.

Imperiale.

Lacava — Lampiasi — Lanzavecchia — Laudisi — Lazzaro — Lochis — Lucchini Luigi — Lucernari — Luchini Odoardo — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi — Luzzatto Attilio.

Magliani — Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Mancini — Marazzi Fortunato — Marsengo-Bastia — Mascia — Massimini — Materi — Maurigi — Mazziotti — Medici — Melli — Menafoglio — Merello — Mestica — Mirto-Seggio — Monti-Guarnieri — Morandi Luigi — Morelli Gualtierotti — Murmura.

Nasi — Nofri.

Orsini-Baroni — Ottavi.

Paganini — Pala — Palberti — Palizzolo — Palumbo — Panattoni — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pascolato — Pavia — Pennati — Perrotta — Picardi — Piccolo-Cupani — Pini — Pinna — Piovene — Pompilj — Pozzi Domenico.

Raccuini — Randaccio — Reale — Ricci Paolo — Rizzetti — Rizzo Valentino — Rocca Fermo — Rogna — Romanin-Jacur — Romano — Ronchetti — Rosano — Roselli — Rossi Enrico — Rossi Milano — Rubini — Ruffo.

Sacchi — Sacconi — Santini — Saporito — Scaglione — Scalini — Scaramella-Manetti — — Schiratti — Sciacca della Scala — Scotti — Sella — Serralunga — Sili — Silvestri — Socci — Sola — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Squitti — Stellut-Scala — Suardi-Gianforte.

Talamo — Tarantini — Taroni — Tasca-Lanza — Tecchio — Testasecca — Tizzoni — Torlonia Guido — Tornielli — Torraca..

Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendramini — Venturi Silvio — Vienna — Vischi — Vitale.

Weil-Weiss.

Zeppa.

Sono in congedo:

Afan de Rivera — Aguglia — Arnaboldi.

Bertetti — Bonin — Bracci.

Cavagnari — Chiaradia.

Fracassi — Freschi.

Miniscalchi.

Penna.

Rossi Teofilo.

Tiepolo.

Sono ammalati:

Carpaneda — Coffari — Compagna.

De Caro.

Marescalchi-Gravina.

Radice — Ravagli.

Simeoni — Suardo Alessio.

Veronese.

Assenti per ufficio pubblico:

Cavalli.

Toaldi.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Monti-Guarnieri.

Monti-Guarnieri. Onorevoli colleghi! Non è un discorso che io minaccio alla Camera, perchè la mia incompetenza in materia di lavori pubblici è notoria, ma una semplice raccomandazione che un profano fa alla giustizia del ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro sa meglio di me, e la Camera con lui sa, quale e quanta sia l'importanza dell'ufficio dell'Ispettorato ferroviario nel Ministero dei lavori pubblici; anzi, dirò di più, che in questi ultimi anni l'importanza di quell'ufficio è di molto aumentata.

Cotesto ufficio raccoglie in sè quanto di più vitale vi è nel Ministero dei lavori pubblici: i più ardui problemi ferroviari ed i più intricati sono ad esso deferiti e la materia ferroviaria, l'onorevole ministro me lo insegna, è quella che richiede maggior cura ed attenzione. Ora, senza che io mi dilunghi in particolari che la Camera già conosce, avviene questo fenomeno, che il personale dell'Ispettorato ferroviario è trattato in modo diverso da quello del resto del Ministero. Pure appartenendo al ruolo degli impiegati del Ministero dei lavori pubblici, i funzionari dell'Ispettorato subiscono nella loro carriera dei rallentamenti, delle fermate, che effettivamente si trasformano in vere e proprie umiliazioni per essi. Perchè due vicesegretari che si siano presentati nello stesso anno ad un concorso al Ministero dei lavori pubblici, l'uno per entrare nel ramo ferroviario, l'altro per entrare nel ramo amministrativo, dopo due, tre o cinque anni, si devono trovare in questa condizione: che

mentre l'uno è capo-sezione l'altro non è che vice-segretario?

Inoltre l'Ispettorato ferroviario si trova in questa condizione morale, che ogni anno, ogni due anni, se ne minaccia la esistenza. L'onorevole Baccarini aveva un concetto tutto suo sull'Ispettorato ferroviario ed attese a portare in porto alcuni disegni di legge che ne esprimevano esattamente la fisonomia, secondo il suo concetto.

L'onorevole Genala partì da un principio fondamentalmente diverso ed applicò nuove disposizioni, nuovi regolamenti e minacciò anche un nuovo organico che era, del resto, tutto nell'interesse dell'Ispettorato ferroviario, un nuovo organico che non fu potuto eseguire per la improvvisa e disgraziata morte di esso ministro.

L'onorevole Prinetti aveva anch' egli immaginato un progetto sull'Ispettorato ferroviario che poi non ebbe seguito, non per morte, come quella del suo predecessore, naturale, ma per la sua morte politica.

Io non so che cosa pensi intorno all'Ispettorato ferroviario l'onorevole Lacava; ma io mi permetto di raccomandare alla sua attenzione questo personale che subisce, come prima io diceva, umiliazioni alle quali certamente non era preparato e delle quali non è meritevole. Io non voglio entrare in troppi particolari, tanto più che il ministro li conosce meglio di me. Egli infatti sa che questo personale ha bisogno di essere innalzato nella estimazione pubblica, e di essere confortato non solamente della stima, ma anche del plauso del ministro.

Questo personale, che in solenni circostanze ha dato prova non soltanto di una dottrina non comune e di un'intelligenza superiore, ma anche di un'operosità veramente straordinaria, merita certamente di trovare nel ministro dei lavori pubblici, più che in passato non sia avvenuto, il legittimo tutore dei propri interessi.

Augurandomi dalla cortesia del ministro dei lavori pubblici una risposta che mi rassicuri a questo proposito, passo ad un altro argomento, volendo fargli un'altra raccomandazione, brevissima, circa le condizioni di alcuni dei porti del regno e specialmente di alcuni piccoli porti che si trovano sulla costiera dell'Adriatico. (*Ah! ah!*)

Non è una questione che mi concerna per ragioni regionali; è una questione d'interesse nazionale. Mentre, onorevole ministro, si profondono milioni e giustamente (poichè riconosco che sono spesi nell'interesse generale del paese) per alcuni dei principali porti del Regno, specialmente sulla costa Tirrena, a me duole che da molti anni a questa parte si sieno completamente abbandonati i porti della costiera adriatica. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse fare a me ed alle popolazioni che vivono sulle coste dell'Adriatico quel regalo che l'onorevole Pavoncelli aveva promesso di farci, di venire, cioè, a visitarle, si persuaderebbe facilmente che ove il Ministero dei lavori pubblici non provveda prontamente e convenientemente alla sistemazione di quei porti, fra pochi anni lo Stato si troverà nella necessità di dovere spendere molti milioni, mentre ora potrebbe provvedere con poche centinaia di migliaia di lire. I porti delle Marche, i porti della Romagna, (e di questo può far fede l'onorevole ministro Fortis) i porti della costa Pugliese si trovano in uno stato di vero abbandono.

Si mandano, per esempio, a presiedere questi porti (non trovo la parola tecnica, perchè sono profano) persone che credo non abbiano mai avuto dimestichezza con questioni di mare.

Per esempio, in un porto dell'Adriatico una volta si mandò come capitano di porto un tale che di porti non si era occupato mai, che non aveva mai neanche appartenuto al Ministero della marineria. E costui che non aveva da far nulla, credè bene, per occupare il tempo, di impiantare un giornale che si chiamava *Raggio di Sole*, che mise la zizzania nella città e senza illuminare in alcuna maniera sul porto a lui affidato il Ministero dei lavori pubblici.

Il ministro non è informato delle vere condizioni di questi porti. Ci sono porti-canali (specialmente quello di Sinigaglia) che sono assolutamente in condizione di abbandono; gli approdi sono dimenticati; gli uffici di mare, che dovrebbero dare statistiche esatte, non sono in condizioni di poterle dare, perchè mancano gl'impiegati. Insomma, tutto va alla malora.

Ma poichè non voglio abusare della bontà della Camera e della cortese pazienza del ministro, tralascio il mio dire, augurandomi che anche per questa questione sappia l'onorevole Lacava, nella sua giustizia, trovare una parola

di conforto per quelle popolazioni. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Io, più che osservazioni, ho da fare talune interrogazioni all'onorevole ministro; e queste interrogazioni hanno tratto ad un argomento di alta e vitale importanza: cioè il servizio ferroviario nei suoi rapporti con l'Ispettorato governativo.

Io non solleverò qui tutta l'importante questione che concerne l'organizzazione ed il funzionamento dell'Ispettorato ferroviario, imperocchè attendo che la relazione della Commissione d'inchiesta sul personale, venga a gettare piena e nuova luce intorno a questo argomento.

Ma sin d'ora non è male anticipare qualche considerazione, sopratutto in ordine ad un fatto di cui, durante le vacanze parlamentari, si discusse nella stampa, e che ha avuto una eco nella coscienza pubblica. Intendo alludere al famoso contratto fra l'Ispettorato ferroviario e la rete delle Meridionali in ordine alla cessione delle forze idrauliche del fiume Adda, che alla sua volta la rete delle Meridionali aveva contrattato di cedere alla società Ganz di Budapest. La Camera in parte sa, per l'eco che di queste pubblicazioni ha dovuto giungere ai singoli deputati, che un contratto di cessione gratuita, per sessanta anni, di tutte le forze idrauliche del fiume Adda era stato concordato fra l'Ispettorato ferroviario e la rete delle Meridionali; concessione che non doveva soltanto servire per la trazione elettrica delle ferrovie, ma eziandio alla speculazione privata.

Alla sua volta, come già dissi, la Società delle Meridionali aveva contrattato con la società Ganz di Budapest la subconcessione industriale di quei diritti che a lei erano stati concessi.

Ma c'è di più. Nello schema di contratto era stato anche stabilito il termine in cui avrebbe dovuto aver luogo il funzionamento: cioè il 31 luglio 1898.

È anche notorio che una fulminea circolare dell'onorevole Afan De Rivera, nel suo breve passaggio al Ministero dei lavori pubblici (circolare che diede origine a tanti dibattiti) metteva un veto a tutte le prefetture del Regno di concedere acque ad uso industriale e per forza elettrica senza la preventiva autorizzazione del ministro dei lavori pubblici; dappoichè, come egli ebbe più tardi a dire per le stampe, voleva impedire che, anticipatamente ed in previsione dello sviluppo che avranno le forze idrauliche avrebbero potuto dare alle applicazioni elettriche, si accaparrassero queste forze per parte della speculazione che aveva già intuito il grande, immenso vantaggio che da esse si può trarre.

A dimostrare l'importanza di tale questione, mi basta accennare ad una autorevole e non sospetta parola: vale a dire ad una recente pubblicazione dell'onorevole Colombo, il quale ha affermato che la ricchezza delle forze idrauliche del nostro Paese è tale che, anche ad usufruirne, per energia elettrica, una decima parte, questa basterebbe a duplicare la forza motrice che attualmente il Paese sviluppa per mezzo del carbone.

Ora io mi domando: di fronte ad una questione così vitale pel nostro paese (vitale, perchè può mutare completamente le condizioni avvenire del lavoro italiano; perchè se oggi la deficienza del carbone ci mette in una condizione d'inferiorità dinanzi agli altri paesi industriali, il giorno in cui questa nuova forza, sia per la trazione elettrica delle ferrovie, sia per l'industria, potesse adoperarsi, noi potremmo assurgere seriamente ad un avvenire industriale), di fronte, dico, a questo problema così vasto, così imponente e che, in mezzo all'esaurimento di tutte le nostre migliori risorse e all'anemia dei nostri capitali, rappresenta ancora una delle fonti vergini a cui il paese può attingere per la propria risurrezione economica, è egli possibile immaginare che vi sia nello Stato un organismo che si chiama Ispettorato ferroviario, il quale possa, alla chetichella, all'oscuro, concludere uno schema di contratto, con una grande Compagnia ferroviaria, per sottrarre allo Stato una delle sue forze più utili all'esplicazione delle energie elettriche? E per di più, che la conceda gratuitamente, per sessant'anni, avendo la coscienza che questa concessione sarebbe andata in mano di una Casa straniera, non soltanto a scopo di pubblici servizi, ma anche di speculazione privata?

E tutto questo (badate, signori, all'importanza della cosa) alla vigilia del riscatto ferroviario. Il che significa disfarsi delle risorse dell'avvenire, per rendere impossibile il riscatto. E il fatto, ripeto, diventa ancor più grave, quando si pensi che un contratto di sì alta importanza fu concordato, ed era

alla vigilia di essere attuato, senza che nessun ministro dei lavori pubblici (parlo di coloro che si succedettero durante un breve periodo di tempo, in quel Ministero) avesse avuto la menoma conoscenza di ciò che si faceva.

E sono tanto sicuro di questa affermazione che sfido tutti i ministri passati che furono alla direzione di quel Dicastero di potere asserire altrimenti.

Or dunque io chiedo: in che paese viviamo? Non è possibile che l'Italia possa, da un momento all'altro, essere esposta, a causa della sua organizzazione burocratica, ad essere vulnerata ed offesa nei suoi più vitali interessi! Ma si dirà: era necessaria la firma del ministro perchè un tale contratto avesse effetto! È vero: ma è forse irragionevole il sospetto o la supposizione che, intanto, si facesse tutta la preparazione a Roma e a Budapest, per cogliere poi qualche momento di facile condiscendenza o di incosciente abbandono per avere anche la firma del ministro, e compromettere così gli interessi del paese? (*Rumori — Interruzioni*).

Se così non volete che si pensi, ditemi voi perchè nello schema di contratto si fosse perfino determinata la data in cui dovesse aver cominciamento; ditemi voi perchè mai gl'ingegneri della casa Ganz già lavorassero presso le Meridionali per la preparazione del progetto, e voglio dirlo ancora una volta, senza che nessun ministro dei lavori pubblici avesse alcun sentore della cosa.

Inoltre, signori: l'Ispettorato ferroviario che già è oggetto di gravi accuse da parte dell'opinione pubblica (e l'inchiesta ferroviaria metterà in piena luce gravi cose); l'Ispettorato che deve essere circondato da grande aureola di autorità, per resistere alle prepotenze ed ingerenze soverchianti delle grandi Compagnie che sono diventate uno Stato nello Stato, quali garanzie vi offre, quando alla direzione di esso vi è un uomo, che io non conosco, che mi si dice essere persona egregia, verso il quale non intendo di sollevare personalmente la minima obbiezione, ma che già appartenne alle Compagnie ferroviarie, e che, pure stando alla testa dell'Ispettorato ferroviario, vale a dire del l'unico Corpo di controllo che lo Stato abbia verso le Compagnie, versa ancora alla Cassa ferroviaria la sua quota per avere il diritto alla pensione come antico impiegato delle ferrovie, (*Mormorio*) o per tornare eventualmente domani, se licenziato dallo Stato, al servizio di quelle stesse Compagnie che deve controllare?

Una voce. Servo di due padroni! (*Ilarità*).

Pantano. Io ho il pieno convincimento che il capo dell'Ispettorato ferroviario, nello stipulare questo schema di contratto, sia stato animato dai sensi più alti nell'interesse dello Stato. Ma non è naturale che nel paese sorga il sospetto che, dinanzi alle Compagnie, invece di controlli efficaci, poderosi materialmente e moralmente, si vogliano invece mettere persone che non possono, per il loro passato, per le loro attinenze, avere tutta quell'energia che è necessaria per esercitare quel controllo?

In qual modo il Governo ha cercato di provvedere a questa condizione di cose?

All'onorevole Lacava rendo volentieri omaggio perchè, per ciò che concerne le energie elettriche, appena salito al potere, nominò una Commissione per riformare l'antica legge, e formulare un nuovo progetto che impedisca la possibilità di accaparramenti. Ed io mi auguro che gli studi di questa Commissione siano al più presto compiuti, perchè è bene tutelare l'avvenire delle ferrovie, ma è bene anche tutelare l'avvenire di tutta l'industria italiana, per la quale ogni ora è un anno o un secolo che trascorre, agire con oculatezza ma con sollecitudine; giacchè urge che, pur garantendo gl'interessi dello Stato, non si crei il minimo ostacolo allo sviluppo progressivo e continuo dell'industria italiana in tutte le sue manifestazioni.

All'onorevole Lacava deve anche rendersi omaggio per aver nominato un'altra Commissione incaricata di studiare il problema del riscatto delle ferrovie. E a questo proposito mi permetto di chiedergli: quali sono i limiti assegnati agli studii di questa Commissione?

È essa investita in pari tempo del mandato di inchiesta? È semplicemente uno studio teorico, o è invece una vera e propria inchiesta sulle amministrazioni ferroviarie, per vedere quale sia stata la loro azione economica ed amministrativa, senza di che sarebbe vano pensare di indirizzarci a quella riscossa ed a quel riscatto che è nell'animo suo? All'onorevole Lacava io chiedo inoltre: quale altro provvedimento ha cercato di prendere per vedere di ridare all'Ispettorato ferroviario quella organizzazione e quella forza che

gli è necessaria per la tutela dei nostri più gravi interessi?

Io ho letto che il ministro pensa di sdoppiare il servizio dell'ispettorato, dividendolo in due direzioni. Questa può essere una idea felice per semplificare l'amministrazione, ma non significa nulla se non si modifica essenzialmente questo organismo, il quale deve essere a servizio dello Stato, e non a servizio delle Società. Non basta semplificare: bisogna rialzare il prestigio e la forza di questo istituto.

Ecco le poche osservazioni che io voleva rivolgere al ministro dei lavori pubblici, riservandomi, quando sarà presentata la relazione d'inchiesta del senatore Gagliardo, di ritornare su questo argomento, che credo uno dei più importanti e vitali per l'interesse dell'economia nazionale. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calvi.

Calvi. Era mio proposito di non parlare in occasione di questo bilancio, ma vi sono indotto da una pubblicazione che solamente ieri mi fu nota.

Risulta da questa pubblicazione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe disposto una somma molto egregia, di milioni, all'oggetto di fare nel prossimo anno lavori in diverse Provincie. Ora, mentre trovo accennate in questa nota ben 41 Provincie per i cui lavori si spenderebbe una somma di 83 milioni e 611 mila lire, non trovo nella medesima indicata la provincia di Pavia, malgrado che questa si trovi in condizioni di avere più d'ogni altra bisogno che lavori pubblici si compiano.

Le ragioni che indussero l'onorevole ministro a simile determinazione sono due: la necessità di dar lavoro alla classe lavoratrice, la necessità di provvedere con opere o allo incremento della pubblica ricchezza o a scongiurare danni alle proprietà. Ora entrambe tali ragioni si verificano nella provincia di Pavia forse più di quanto si verifichino nelle altre Provincie che nella nota cui accennai sono elencate.

Nella provincia di Pavia il lavoro alle classi lavoratrici manca: vi è perciò miseria e quindi necessità di far lavorare; urge poi provvedere, perchè un ritardo ulteriore in opere idrauliche nella località attraversata o fiancheggiata dal Po porterebbe a gravissime conseguenze.

La provincia di Pavia, e specialmente il circondario della Lomellina, fu sempre dimenticato dal ministro dei lavori pubblici. Desso si è veduto dalla forza del Po portato via il comune di Cambiò, ora ha minacciato il comune di Breme ed il comune di Sartirana, che pur troppo, se non si provvede, fra poco dovranno scomparire tanto il Po ed il Sesia oggi li minacciano. Dessi e il loro rappresentante più volte chiesero che si provvedesse: ma fin qui nulla si è fatto. In quella nota di spese di cui ho parlato, vedo invece stanziato un milione e 300 mila lire per la provincia di Alessandria. Io non faccio confronti: ma è doloroso per me notare che mentre nulla si dà alla Lomellina, tanto si dia a chi in parte è causa del danno di questa.

Ciò dico perchè in seguito appunto alle opere idrauliche che furono fatte, non dico se in base o contro la legge, alla sponda destra del fiume nel circondario Casalese, in parte devesi attribuire lo stato attuale di cose: essendo precisamente in causa, ripeto, di queste opere fatte alla destra sponda che la sponda sinistra è in continua corrosione. In questa condizione di cose io non comprendo come si facciano stanziamenti così considerevoli per lavori di cui possono aver bisogno altre Provincie (e di questo non discuto) e si sia dimenticata la provincia di Pavia e specialmente il circondario della Lomellina che forse più di ogni altra regione d'Italia versa nella dolorosa condizione di esser tenuto in vista nel riparto delle somme stanziate.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà pensare a questa dolorosa condizione di cose: e siccome la provincia di Pavia è forse una di quelle che più paga d'imposta, nutro piena fiducia che egli troverà modo di rendere giustizia ad una provincia che ha diritto di non essere dimenticata, e di essere trattata come sono trattate le altre Provincie del Regno.

Un'altra raccomandazione poi vorrei fare all'onorevole ministro. Fino dalla precedente Legislatura e nella Legislatura attuale, una Commissione composta di me, dell'onorevole Ceriana e dell'onorevole Calleri si recò al Ministero dei lavori pubblici al fine di pregarlo di volere in qualche modo regolarizzare il regime fluviale del Po ed evitare danno ai terreni e paesi sui quali scorre.

L'onorevole ministro Pavoncelli non potè a meno di riconoscere la giustizia del nostro

reclamo, e la necessità di provvedervi, e ci fu largo di molte assicurazioni in proposito. A dimostrare, anzi, il suo buon volere egli ordinò che si intraprendessero studi di cui furono incaricati l'ufficio del Genio civile di Alessandria e quello di Pavia. Quali sono gli studi fatti? Quali sono le conseguenze di questi studi? È una domanda che rivolgo all'onorevole ministro ed a cui spero vorrà pure dare categorica risposta.

Un'ultima raccomandazione ed avrò finito.

In alcuni Comuni del circondario pavese, facenti parte della Lomellina, e così a Zinasco, Messan Rubattone ed altri, al tempo del ministro Saracco, che non era molto largo, e anche dei Ministeri successivi, furono intraprese alcune opere idrauliche indispensabili, che dovevano essere coordinate con altre opere che dovevano completarle, e senza cui pur troppo vengono a perdere ogni pratica utilità. Io insistetti più volte perchè tali opere si ultimassero, il Genio civile fece i progetti e ne sollecitò l'adempimento: fin quì però ciò non si fece, le opere non furono nè continuate nè ultimate, per cui non solo è probabile ma certo, che anche quanto si fece fra breve sarà distrutto dalla forza del fiume, ed il denaro che si è speso non produrrà così alcun frutto.

Prego dunque l'onorevole ministro di voler disporre che siano completate le opere medesime, e tranquillizzare così quelle popolazioni ora pressochè in balìa del fiume.

Queste sono le tre raccomandazioni che mi onoro fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Conosco la sua equità, conosco la sua giustizia, e sono sicuro che i miei giusti desiderii troveranno presso di lui accoglimento.

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

Cao-Pinna. Io mi rendo conto delle necessità del momento presente, e comprendo benissimo come non sia opportuno fare ora una larga discussione del bilancio, poichè la Camera sa che questo è già per metà consumato. Quindi mi restringerò ad alcune considerazioni che spero varranno, presso l'onorevole ministro, ad eccitarlo a studiare due importanti problemi che brevemente accennerò. Mi compiaccio che l'onorevole Danieli ne abbia tenuto conto nella sua splendida relazione, come già ne tennero conto i relatori dei precedenti bilanci.

Il primo concerne la classificazione delle strade. L'onorevole Danieli dice nella sua relazione che anche il Ministero si è occupato di questo problema. Io vorrei che se ne occupasse davvero, poichè la Camera sa che, per effetto della concorrenza che oggi si verifica in tutti i rami dell'industria e del lavoro, tanto la diminuzione del prezzo della mano d'opera, quanto quella del costo dei materiali, possono efficacemente influire ad ottenere, nelle manutenzioni stradali, una rilevante economia, per il bilancio dello Stato.

Ma non è questa la parte che a me pare più importante. Io credo sia urgente rivedere la classificazione delle strade nazionali; perchè col sistema attuale, si, crea una grave sperequazione a benefizio di certe Provincie, ed a danno di altre; in quanto che in alcune di esse talune strade, che non hanno più il carattere di nazionali, sono mantenute a spese dello Stato, mentre, in altre Provincie, debbono essere mantenute a spese delle medesime. E per citare, ad esempio, la provincia di Cagliari, dirò che una delle nostre strade, la quale costò alle finanze provinciali un milione e mezzo, è appunto una strada che era già stata considerata nazionale fino dal 1862, ma che non si volle riconoscere per tale, e che quindi si dovette costruire a spese della Provincia. Tanto più credo opportuno notare questo fatto, inquantochè quella strada fu distrutta dall'ultimo uragano; e quindi la Provincia è obbligata a sostenere di nuovo una grave spesa per la ricostruzione d'una strada, che dovrebbe gravare sul bilancio dello Stato.

Io credo che, rivedendo la classificazione, si renderà giustizia a tutte le Provincie, facendo sì che quelle strade, per le quali si riconoscesse errata, ritornino ad occupare il posto, che loro compete, come strade nazionali; e quelle altre, che oggi sono indebitamente considerate come strade nazionali, passino per la manutenzione alle Provincie.

Un'altra osservazione devo fare in ordine alle strade obbligatorie.

La Camera ricorderà che la legge del 1868 obbligò i Comuni a costruire le linee stradali scorrenti nelle loro giurisdizioni, imponendo loro tali oneri da far sì, che non solo le loro risorse ordinarie, ma altresì il loro patrimonio venissero assolutamente esauriti e che molti di essi si sovraccaricassero di

debiti enormi, non riuscendo poi molte volte a far fronte ai propri impegni.

Ora, relativamente a queste strade obbligatorie, si è verificato questo fatto: che per effetto delle nuove leggi, il decantato decentramento sovraccaricò i bilanci comunali di tante spese obbligatorie, da renderli impotenti a sopportare qualunque onere per la manutenzione, per la quale, d'altronde, anche quando fossero inscritte le somme occorrenti, queste sarebbero radiate d'ufficio, come spese facoltative, poichè tutti i Comuni oltrepassano il limite della sovraimposta.

Quindi il capitale speso dai Comuni, dalle Provincie e dallo Stato è andato, per oltre la metà, distrutto, e l'altra parte anderà anch'essa perduta.

Io ricordo di aver richiamato su questo fatto, in occasione della discussione del bilancio di due anni fa, l'attenzione dell'onorevole ministro.

E l'onorevole Perazzi mi rispondeva allora che il problema era grave, ma che egli non poteva assumere impegno che il Governo concorresse a questa spesa di manutenzione, pur riconoscendo, che le condizioni dei Comuni erano tali, che soli non avrebbero potuto provvedere a questa imperiosa esigenza. Sollevai la questione anche altra volta; e mi ricordo che l'onorevole Prinetti, allora ministro, si mostrò recisamente contrario ad impegnare il Governo a qualunque concorso, opinando egli avere lo Stato adempiuto al suo compito col contribuire nelle spese di costruzione.

Ma non pertanto ho creduto doveroso insistere, perchè il problema mi pare tale da interessare tutti i colleghi della Camera, come interessa tutti i comuni italiani. E perciò confido che l'onorevole ministro, con quell'amore che ha posto nello studiare le necessità dell'amministrazione a cui è preposto, vorrà anche dedicare l'opera sua a questa che è di un'importanza non lieve.

Colgo poi l'occasione di richiamare la sua attenzione sulla legge del 2 agosto 1897, per la esecuzione della quale vedo inscritti in bilancio gli stanziamenti portati dalle tabelle. L'onorevole ministro sa che l'attuazione di questa legge è d'importanza capitale per la Sardegna, il cui avvenire dipende principalmente dal buon regime delle acque.

Ora io non so quale sia la procedura che si è seguita; ricordo soltanto che, mentre la Commissione creata per l'attuazione di quella legge aveva già, fin dal mese di settembre scorso, approvato tre progetti relativi alla sistemazione dei corsi d'acqua del Campidano, tuttora non furono indetti gli appalti, ed intanto anche quest'anno si ebbero a lamentare nuovi danni.

La legge fu benefica nel suo concetto generale, ed io francamente ne rendo testimonianza pubblica di riconoscenza al ministro che la propose.

Ma è d'uopo che il Ministero si dia pensiero specialmente di rendere la procedura più sollecita: perchè altrimenti l'esecuzione della legge, come è opinione popolare in Sardegna, si protrarrà a termini molto lontani. Capisco che gli stanziamenti non si possono stabilire in un solo bilancio, e noi non domandiamo che si modifichi il disposto della legge; ma ci auguriamo che il Ministero attuale, con la buona volontà che ha manifestato per le cose dell'isola, voglia concorrere efficacemente, se non a modificare, almeno a sollecitare la procedura che intralcia l'esecuzione delle opere, e spesse volte le rende inutili allo scopo che la legge si è giustamente prefisso.

Con queste semplici raccomandazioni, ricordo all'onorevole Lacava che il momento per la Sardegna è grave.

Ebbi l'altro giorno promessa esplicita dall'onorevole presidente del Consiglio, che una legge si sarebbe presentata per provvedere ai danni testè avvenuti. In questa legge parte principale deve avere il ministro dei lavori pubblici; perchè i danni, nelle strade solamente, ammontano a circa 2 milioni. E l'onorevole Lacava comprende come la provincia di Cagliari, che ha 74 centesimi addizionali nel suo bilancio, ed i comuni della Sardegna, dei quali taluni arrivano a pagare il contributo dell'80 per cento sul reddito catastale, non siano in condizioni di provvedere nè alla riparazione, nè tanto meno alla ricostruzione delle strade.

Io confido che l'onorevole Lacava, d'accordo coi suoi colleghi del Tesoro e dell'agricoltura, studierà il modo migliore di riparare a tanta iattura che ha colpito il mio Paese. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

Nofri. L'onorevole Pantano, terminando il suo discorso, affermava essere ormai tempo

che l'Ispettorato governativo cessasse di stare al servizio delle Compagnie, anzichè a quello del Governo.

Ora questa accusa che egli ha creduto, non certo nella sua convinzione, ma colla espressione sua, limitare all'Ispettorato, io credo che debba andare più in alto e colpire l'ente che è il padre di quell'Ispettorato: vale a dire il Ministero dei lavori pubblici, il Governo.

Non è esatto, nè ciò dico per difendere l'Ispettorato governativo, che questo abbia mancato completamente al suo dovere per il solo fatto che era male organizzato, o male diretto. Esso ha mancato, è vero; ha tradito il suo dovere perchè non ha mai avuto la forza che solamente il Governo poteva dargli.

Ne è venuto di conseguenza che, a poco per volta, è diventato una macchina burocratica come un'altra che trasmetteva i reclami, corrispondendo col ministro da una parte e con le Compagnie dall'altra, senza avere la benchè minima importanza o la benchè minima influenza anche nelle circostanze le più solenni.

Io non so quello che avrà deciso in proposito la Commissione d'inchiesta, per quanto essa, come tutti sanno, si sia limitata ad investigare i rapporti fra il personale e le Compagnie.

Quale però che sia la sua decisione, è certo *a priori* che non potrà avere approvato l'Ispettorato governativo e tanto meno il Governo. E difatti: quale avrebbe dovuto essere, sia pur nel senso più elementare della parola, la sorveglianza e quindi l'azione dell'Ispettorato nei rapporti fra Compagnie e Governo?

Certamente quella appunto di vigilare in tutto e per tutto ciò che concerneva l'esercizio ferroviario. Esso avrebbe dovuto insistere, ogniqualvolta questo esercizio veniva ad essere turbato sia dalle agitazioni del personale, sia dai lamentî del pubblico, sia dagli inconvenienti gravissimi che si verificarono sempre nel materiale e nelle linee, acchè il Governo provvedesse: e questo, alla sua volta, avrebbe dovuto usare tutta la sua energia per imporre rimedio a tutti gli inconvenienti e alle violazioni denunciate dall'ispettore. Invece è avvenuto (e credo non tarderà molto a provarsi ciò, quando la Commissione d'inchiesta presenterà la sua relazione) che questo Ispettorato, per difetto di volontà nel Governo si è trovato completamente disarmato di fronte alle Compagnie. Quindi anche la sua stessa funzione burocratica si è, a poco per volta, rallentata; e da ciò ne è venuta la sua quasi inutilità: o peggio ancora, il danno vero e reale che esso ha recato allo Stato da una parte ed al pubblico dall'altra.

Ma in fine dei conti, in che cosa consiste proprio, mi si dirà, questo danno? In che cosa ha mancato l'Ispettorato? In tutto o quasi: rispondo. Ma mi limiterò a due sole osservazioni intorno a quelle mancanze che interessano tutto il servizio ferroviario: e la prima è quella che concerne il materiale.

È notorio come ci sia nelle nostre ferrovie una questione più di ogni altra importante e che impensierisce ormai tutti: quella del materiale.

Il materiale ferroviario in Italia, specialmente per la rete Mediterranea, è in condizioni deplorevoli; tali che non tarderà molto che, se si vorrà davvero viaggiare e far trasportare le merci con sicurezza, il Governo dovrà provvedere con ben altri mezzi di quelli che adopra ora per la rinnovazione del materiale stesso.

E di chi la colpa? Perchè questa decadenza rapida e disastrosa dal 1885 ad oggi? Perchè, rispondo, l'Ispettorato governativo, e per esso intendo sempre dire il Governo, non si è occupato mai di ciò di cui doveva realmente occuparsi in questa parte: vale a dire della riparazione del materiale.

Le Compagnie, già lo dissi altre volte, ma è sempre utile il ripeterlo, le Compagnie, come è notorio, hanno il massimo interesse affinchè le riparazioni non siano eseguite o lo siano male ed economicamente, perchè stanno totalmente a carico loro.

Il Governo, d'altra parte, non si preoccupa di questa trascuranza colpevole delle riparazioni, e solo si limita quando trovasi a dover provvedere ad una grande quantità di materiale, in luogo di quello non riparato e deperito, quindi posto fuori d'uso, a rispondere: che gli mancano i mezzi. Ed allora supplisce alla deficenza dei carri, noleggiandoli.

Mi direte: che c'è un articolo ben chiaro nelle Convenzioni che dovrebbe impedire questo inganno vero e proprio che esercitano continuamente le Compagnie; e questo articolo dice che il materiale rotabile non dovrà

essere rinnovato se non abbia raggiunta quella data età.

Ma c'è anche un allegato, vi rispondo, a quell'articolo, lo si ricordi bene, il quale dice che il materiale, se anche non avendo raggiunta quella data età è ritenuto inabile, permettetemi la frase, a prestar oltre servizio, dovrà esser posto fuori d'uso. Ed ecco che le Compagnie, approfittando di questo allegato, eludono l'articolo tassativo e risparmiano la riparazione del materiale a loro spese; e quindi a poco per volta si trovano a corto col materiale stesso e dànno naturalmente la colpa al Governo che dovrebbe rinnovarlo.

Si è lamentato tutti gli anni l'inconveniente derivante dalla mancanza di vagoni nel porto di Genova. Quest'anno l'inconveniente sembra sia stato più grave forse perchè ha menato più rumore; ma, in realtà, è stato presso a poco eguale a quello di altri anni.

Ricordo infatti che sin dal 1885, proprio dall'epoca delle Convenzioni, si ovviava a quell'inconveniente, noleggiando dalla Compagnia Ausiliaria francese un gran numero di vagoni, e s'intende a carico del Governo, perchè effettivamente fin da allora i lamenti si erano fatti sempre sentire a Genova ed altrove.

Ne veniva e ne viene di conseguenza che da allora ad oggi, se si dovesse fare il calcolo di quanto si è speso per il noleggio dei carri della Compagnia Ausiliaria francese si troverebbe che la somma costituente quella spesa ci avrebbe fatto acquistare i duemila carri che il Governo intende oggi di ordinare.

Le Compagnie ferroviarie, lo ripeto, non riparano il materiale: che ciò sia di loro interesse non c'è bisogno di dimostrarlo una volta che si conoscono le convenzioni; che esse riescano ad ingannare il Governo è anche fuori di dubbio, e qui è evidentemente la grande colpa dell'Ispettorato. Non so se si sia fatta nel passato una verifica del materiale rotabile in servizio e fuori servizio e se in ogni modo lo sia stato seriamente e praticamente dall'Ispettorato nelle officine, sulle linee e nei parchi vagoni e se si sia riscontrato quanti carri giacciano inoperosi ed in istato compassionevole. Ma anche se si è fatta questa verifica, io, *a priori*, affermo che avrebbe dovuto avere un esito completamente negativo di fronte allo scopo che si proponeva. Negativo perchè? perchè tutti coloro cui sono delegate queste funzioni sapete che cosa fanno? Semplicemente delle escursioni dirette dallo stesso funzionario delle Compagnie e già istruito in proposito dalle Amministrazioni. Si recano con esso in perfetta e scambievole fiducia a visitare dove a quel funzionario pare e piace. Non si curano affatto invece di fare delle visite improvvise, senza preavviso di sorta, alle officine, magari condotti dagli operai stessi, interrogando questi ultimi e andando a scoprire dove realmente è il marcio. La visita si fa con quella ufficialità a cui ho accennato e quindi essa riesce affatto inutile.

Si vuole un esempio di quelle inutilità? Viene dato dal funzionamento stesso della utilizzazione dei veicoli nella Mediterranea. Fra le mie memorie ferroviarie non dimenticherò mai questa: nel 1891, o 92, quella Società eseguì uno dei tanti suoi inventari dei propri carri, ripetendolo per due volte di seguito alla mezzanotte di un dato giorno e accertò che le mancavano circa cinquemila carri!

Ora le Società sapevano benissimo che la mancanza non poteva esistere, ma non riuscivano a determinare la causa per cui contabilmente si verificava. Ciò vi dimostri a qual punto di disordine in proposito sia arrivata quella Amministrazione e come l'Ispettorato quindi si trovi in peggiori condizioni limitandosi alle visite che ho detto, nel verificare la quantità e lo stato dei carri, il loro maggiore o minore bisogno di riparazioni e il modo col quale vengono utilizzati.

A Torino ultimamente, dove pur mancavano, come a Genova, i carri, si è dovuto ricorrere alle officine e trarne fuori più di 300 che da qualche anno vi attendevano la riparazione, per rimetterli in servizio nello stato stesso in cui si trovavano quando furono collocati in dette officine, pur di soddisfare ai bisogni del pubblico. E potrei continuare ancora con questi esempi se non temessi di tediare la Camera.

Intanto sta il fatto che le riparazioni del materiale si fanno in misura minima e che il materiale deperisce e si verifica di conseguenza la necessità di sostituirlo anche se non abbia raggiunto l'età prescritta; ma lo Stato, alla sua volta, per mancanza di mezzi si

trova nell'impossibilità di fare quelle sostituzioni.

L'Ispettorato, pertanto, ripeto, non ha in proposito compiuto mai o quasi mai il proprio dovere; anzi credo che l'ultima visita ordinata dall'onorevole Lacava sia stata la unica veramente generale, se non esauriente, che sia stata praticata finora.

Che i carri, poi, siano anche poco utilizzabili lo dimostra il fatto del loro agglomeramento in diversi punti della rete; si trovano talora a Sampierdarena centinaia di carri da ripararsi vuoti; quivi è stata da pochi anni istituita un'officina che avrebbe dovuto riparare all'inconveniente dell'agglomeramento dei carri, ma mentre essa sarebbe capace di impiegare circa mille operai ne occupa solo tre o quattrocento, e non riesce a riparare che il dieci per cento dei carri riparandi.

La seconda delle osservazioni da me acnate relativa alle gravi colpe dell'Ispettorato e quindi del Governo, è quella che riguarda il personale, che si intreccia per così dire a quella del materiale. Ma in riguardo a questa mi intratterrò appena tanto per rilevarla, perchè, come ho detto in principio, verrà il momento opportuno per esaminarla largamente quando discuteremo la relazione della Commissione d'inchiesta.

Quando quella Commissione fu istituita, le Società avrebbero dovuto subito preoccuparsi del numero e delle condizioni fatte al loro personale. Invece è accaduto il contrario. Nei due anni di lavoro la Commissione d'inchiesta ha fatto sfoggio delle peggiori violazioni dei diritti di quel personale fino al punto da approfittare dei moti del maggio scorso, per invocare quella militarizzazione che ier l'altro si lamentava.

Il personale ormai, dopo tredici anni di delusioni e di peggioramenti col coronamento della presente interdizione civile e politica, è ridotto a tale che non ha più nessun affetto al lavoro, ha perduto qualunque speranza, e, quel che è più doloroso, non ha più nessuna fiducia, non dico nei superiori delle Compagnie, ma neanche nel Governo che avrebbe dovuto far rispettare i suoi diritti.

In questa condizione di cose, quel personale, il giorno in cui la Commissione d'inchiesta pubblicherà il suo giudizio, si troverà tanto stanco che non saprà nemmeno trarre nuova forza e nuova fede dalla giustizia che quella Commissione gli avrà reso. Solo la festeggierà apaticamente dicendo al paese: vedete che noi avevamo ragione e che quindi oggi abbiamo più che mai il diritto di risorgere dalla condizione d'interdetti, in cui ci ha posto il Governo, e rivendicare con le nostre forze dalle Compagnie i nostri diritti. Di questo certo voi vi compiacerete perchè direte che è una garanzia per l'ordine pubblico; ma io non me ne compiaccio affatto, e credo nessun conservatore se ne potrà compiacere; perchè quando una classe di cittadini si trova in quella condizione, di non sentir più nemmeno il piacere della giustizia, credetelo, oramai non pensa più che alla catastrofe finale.

Questo è male perchè così i ferrovieri si allontanano dalla vita pubblica, si allontanano dall'affetto stesso, che debbono al paese; questo è male perchè, pensateci bene, essi, dopo tutto, hanno in mano uno dei più importanti servizi pubblici dello Stato. E di chi la colpa? Di voi, che vi troverete forse sorpresi domani o domani l'altro, di fronte al risultato della Commissione d'inchiesta, vi troverete, direi quasi spostati nel movimento stesso, nel quale la Commissione vi dovrà trascinare e non saprete che cosa dire di serio a questo personale, il quale attenderà da voi che quei risultati portino a qualche cosa di serio e di giusto.

Credo pertanto che dovreste, prima ancora che le risoluzioni della Commissione di inchiesta vengano a nostra conoscenza, prima ancora che qui si discutano, fare qualche cosa di positivo per questo personale; voi dovreste per esso, come per tutti coloro, i quali sono stati colpiti più o meno dalla forza in questi ultimi tempi, dichiarare che è cessata la loro interdizione e la loro sofferenza.

Dovreste far sì che almeno il giorno in cui la Commissione d'inchiesta riconoscerà violati i diritti dei ferrovieri o dichiarerà che le Compagnie e l'Ispettorato ferroviario hanno, per ben quindici anni, tradito il dover loro, possano quei ferrovieri ritornare liberi cittadini e senza timore *della prigione di rigore*, reclamare, e, coalizzandosi, riconquistare almeno il loro passato.

Questo dovreste fare, altrimenti anche il lavoro della Commissione d'inchiesta riuscirà perfettamente inutile; questo dovreste fare se desiderate realmente che la legge e l'autorità siano ancora rispettate da questi cit-

tadini, se volete che essi possano davvero voler bene al paese, ed essere orgogliosi di servirlo. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Credo utile richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su di una questione, che, a prima vista, potrà parere piccola e modesta, ma che pure, a mio modo di pensare, riguarda gravi interessi.

Il Ministero, con un sistema, che non so se giusto e se legale, ma certamente utile nella sua finalità, ogni volta che è stato richiesto di fare determinati lavori nelle stazioni ferroviarie, ha chiamato i Comuni a contributo. Quando abbiamo veduto in molte stazioni ferroviarie farsi lavori, sia di rinnovazioni, sia di altro carattere, abbiamo creduto che ciò si dovesse alla cura ed alla vigilanza attenta del Governo ed anche delle Società, ma invece abbiamo dovuto riconoscere che i Comuni, pagando gran parte del prezzo di quelle opere, avevano fatto grandi sacrifizi.

Però fin quando i Comuni hanno avuto i denari ed hanno potuto darsi questo lusso, od anche questa comodità, niente di male; ma sovente è accaduto che là dove più urgente era il bisogno degli accennati lavori, là più acuta era la miseria del bilancio comunale, ed i Comuni invano si sono rivolti al Governo per avere agevolazioni dalle quali speravano un miglioramento nel traffico e quindi nella propria attività economica, giacchè il Governo ha detto: ma appunto perchè siete poveri non ho nulla da farvi; sarà giusto che voi pretendiate, ma appunto perchè non avete mezzi per contribuire è bene che restiate come siete.

Tanto perchè questa enunciazione sembri un po' più concreta, porterò alcuni esempi. Per esempio, un Comune (si capisce che io debba sapere bene i fatti di casa mia, del mio collegio, e quindi accenno a quelli) un Comune del mio collegio, Galatone, ha semplicemente una fermata ferroviaria ed ha domandato al Governo di avere una stazione, e, più che una stazione ferroviaria, un servizio di piccola velocità.

Il povero Comune che sa che rimanendo nella condizione presente sarebbe esposto a vedersi assorbito da un mercato vicino, specialmente per la produzione del vino e dell'uva, ha sperato di raggranellare un sufficente contributo. Il Governo, e più che il Governo l'onorevole Lacava, il quale porta tanta attenzione e tanto zelo nell'esaminare tali lamenti, trovò giusta la domanda del comune di Galatone, e lo invitò ad impegnarsi nelle forme legali per il pagamento del contributo; ma quando il comune di Galatone ha dovuto dimostrare la impossibilità di mantenere lo impegno, ci ha voltato le spalle, quasi volesse dire che il Governo può ascoltare i ricchi, giacchè i poveri non meritano attenzione.

E intanto avviene, onorevole ministro, che il servizio ferroviario là resta così disadatto, così dannoso agl' interessi dello stesso esercizio delle ferrovie da dar luogo ad inconvenienti, che furono deplorati. In una vicina stazione, Nardò, si dovè, per necessità di cose, agglomerare tale quantità di vagoni, tale quantità di prodotti, che il servizio non potè esser fatto bene: molta uva andò perduta e molti danni avvennero, non escluso un incontro di treni, giacchè dove mancano i binari, gli scontri sono più facili, ed ogni cosa va, come andò, a male.

Anche il comune di Alezio, il quale pure così com'è ha datò in pochi giorni, per la sola spedizione delle uve 400,000 lire alla Società, ha una stazione mancante di un altro piccolo binario, mancante di un ponte a bilico, mancante di quello ch'è indispensabile per operare comodamente od almeno utilmente, in maniera più adatta al proprio commercio e più utile all'esercizio ferroviario. Ora il detto Comune, appunto, perchè non ha i mezzi sufficienti per concorrere nella spesa, non osa domandare sapendo bene la risposta del Governo.

Onorevole Lacava: le ferrovie furono costruite, credo sempre, col criterio di giustizia, ma qualche volta anche con criterio di condiscendenza. Nel tallone d'Italia, le ferrovie più che dallo Stato, furono costruite da noi, (giacchè le pagammo noi in gran parte) ma furono sempre considerate come un di più, come un lusso, prendendo per base soltanto la statistica dei viaggiatori, senza badare al criterio precipuo delle ferrovie laggiù, quello, cioè, di ravvicinare l'estrema punta d'Italia (che è pure così fertile, che pure ha tanto bisogno di aiuti e di agevolazioni) al centro del mercato italiano. Abbiamo, dunque, un tronco ferroviario, il quale è continuamente nelle considerazioni (lo dico in senso ironico) dell'Ispettorato, mentre l'orario è peggiorato ogni volta. Noi cerchiamo di fare quanto è in noi

per migliorare la nostra produzione, ma essa trova avversaria l'amministrazione ferroviaria, la quale la condanna a perire nelle stazioni, per mancanza dei mezzi necessari per andare oltre.

La sventura della nostra Provincia è che noi non siamo importanti come (e figuratevi se ne sono lietissimo) come è Genova; perchè se mancano i vagoni alla stazione di Genova, tutta l'Italia se ne commuove, poichè il paese guarda col massimo affetto ed interessamento al suo maggior porto; ma se i vagoni mancano nelle nostre stazioni, niuno ci bada; noi siamo povera gente ed abbiamo il torto di non gridare troppo.

Voci. Ma no, no.

Vischi. Onorevole Lacava, come abbiamo udito ripetere anche dall'onorevole Calvi, Ella ha ordinato molti lavori in quest'anno, per misura forse di ordine pubblico; e certamente avrà avuto molte ragioni per credere di far bene.

Non so se come criterio di Governo ciò sia cosa buona. Io appartengo alla scuola di coloro i quali credono che sia pericoloso l'atto di un Governo il quale, per impedire determinati movimenti, si decida a dare lavoro; giacchè il Governo, un giorno o l'altro, si vedrà impotente a dare tanto lavoro quanto gliene sarà chiesto, e si vedrà di fronte una popolazione abituata ad avere concessioni ogni volta che ha alzata la voce. Ma certamente l'onorevole Lacava avrà pensato ad ordinare lavori utili e proficui, lavori che varranno a contribuire efficacemente allo sviluppo economico del paese. Allora io dico: quale tema migliore per portare la sua attenzione, onorevole ministro, che quello delle ferrovie nei centri evidentemente agricoli, nei centri da cui noi dobbiamo aspettare la vera risorsa del paese?

Quindi, senza annoiare ulteriormente la Camera, riassumo il mio pensiero e dico: trovate Comuni che, avendo danari, ve li offrono per avere maggiori comodità nelle proprie stazioni, e fate bene a prenderli; ma quando trovate la povera gente che vi domanda queste comodità per migliorare la propria condizione, che è degna della vostra attenzione, non imponete il silenzio soltanto perchè non hanno danari da darvi.

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

Fili-Astolfone. Debbo rivolgere poche osservazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, osservazioni che erano contenute in una interrogazione che ho avuto l'onore di dirigergli per sapere se, attese le note difficoltà che rendono pericolosi la traversata dello stretto e l'approdo del piroscafo fra Messina e Reggio, non sia il caso di compiere il servizio di giorno, specialmente d'inverno; in secondo luogo, se essendo ormai costruito il binario di scambio nella stazione succursale di Reggio, non sia opportuno di risparmiare ai viaggiatori che provengono o vanno in Sicilia l'andata alla stazione centrale e quindi al porto, avviandoli direttamente a quella del porto: in terzo luogo, se non trovi opportuno che, in caso d'interruzione della linea Napoli-Eboli-Reggio, il treno diretto possa percorrere la linea antica Potenza-Metaponto, per impedire interruzioni di viaggio.

Spero che l'onorevole ministro vorrà favorirmi spiegazioni; aggiungo soltanto, quanto alla prima delle tre osservazioni, che il servizio dello stretto di Messina, dacchè si è attivato il servizio ferroviario, si è fatto sempre di giorno, poichè non essendovi approdo definitivo, l'entrata di notte nel porto è pericolosa. È vero che il piroscafo è stato provveduto di un proiettore elettrico, il quale permette di vedere bene l'entrata nel porto; ma questo proiettore, del quale ho potuto ammirare la potenza, fa forse apparire il pericolo maggiore di quello che si potrebbe immaginare entrando al buio nel porto, perchè da una parte il piroscafo si deve scansare dalle opere dell'antemurale dove c'è un materiale immenso, dall'altra si deve scansare dalle pirodraghe che funzionano per le escavazioni, in modo che l'entrata in porto è difficilissima di notte. Prima non si faceva la traversata dello stretto di notte e si faceva una lunga fermata a Reggio di Calabria. Ma qualcuno ebbe a far notare che potevano essere risparmiate queste lunghe fermate ed abbreviare questo viaggio arrivando a Roma con qualche ora di vantaggio. Ma fra l'abbreviare il viaggio e il traversare lo stretto con pericolo, era preferibile l'orario più lungo.

In sostanza si è provveduto a migliorare l'orario per quanto riguarda le partenze da Palermo, ma per quelle da Messina, se non c'è stato danno, non c'è stato vantaggio, perchè i viaggiatori da Messina si servono sempre del piroscafo, sia coll'orario anticipato,

sia con l'orario posticipato. Per conseguenza noi intendiamo che il passaggio si compia di giorno, poichè tutto si riduce a pochissimi minuti di differenza; che bastano perchè il servizio possa procedere in modo regolare.

Quanto alla seconda delle osservazioni, faccio osservare all'onorevole ministro che io ed alcuni colleghi della Sicilia e della Calabria ebbimo a rivolgere già una interrogazione al ministro Prinetti, il quale trovò giusto che i viaggiatori, anzichè essere avviati alla stazione centrale di Reggio e quindi a quella del porto, dovessero essere avviati direttamente a quella del porto.

Egli, allora, però, aggiungeva che per far questo occorreva la costruzione di un secondo binario di scambio. Ora questo binario da parecchi mesi è compiuto, e se il treno che proviene da Napoli, invece di mettersi sul binario della stazione centrale, si mettesse sul binario che ha comunicazione col porto, i viaggiatori arriverebbero molto tempo prima senza andare incontro a perdere la coincidenza dei treni per tutte le altre parti della Sicilia.

Quanto poi all'ultima domanda, cioè, al far percorrere i treni diretti sulla linea secondaria Potenza-Metaponto, nel caso che la linea principale Napoli-Eboli-Reggio sia interrotta, a me pare che sia così giusta che spero mi si risponderà in modo soddisfacente.

E poichè ho facoltà di parlare, faccio al ministro un'altra raccomandazione la quale si riferisce al porto di Licata.

Io sono testimonio della sollecitudine del Governo per quel porto: tre volte si è fatto l'appalto, ma tre volte per nostra disgrazia è rimasto deserto.

Ora non so che cosa possa avvenire: so che l'antemurale è distrutto, e che l'abbandono in cui il porto è rimasto per parecchio tempo non permette assolutamente l'entrata dei grandi battelli che vengono a scaricare lo zolfo, danneggiando così grandemente gl'interessi locali.

E poichè il Governo ritrae una somma importante per dazi di entrata, occorre trovar modo di definire una volta la questione nel modo che il Governo crederà migliore, facendo un appalto magari a trattativa privata.

Queste sono le brevi raccomandazioni che volevo rivolgere al ministro, e mi auguro di avere da lui risposte soddisfacenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torlonia Leopoldo.

Torlonia L. Sono incoraggiato dai precedenti parlamentari, a raccomandare alla Camera che voglia invitare il Governo, a far cessare un gravissimo inconveniente che si verifica nell'Agro romano. I nostri sforzi sono diretti alla bonifica dell'Agro romano; ora mentre le nuove linee ferroviarie sono state provviste abbondantemente di stazioni e di piani caricatori, la linea ferroviaria più antica, cioè, la Roma-Firenze, la quale traversa trenta chilometri dell'Agro romano, non è ancora provveduta di una stazione intermedia e di un piano caricatore dalla stazione di Portonaccio fino a quella di Monterotondo: la ferrovia passa, traversa i campi, saluta e va via. Ora la Camera e il Governo si sono sempre studiati di provvedere ai bisogni maggiori dell'agricoltura; facciano, dunque, in modo che anche coloro, i quali hanno la buona volontà di migliorare le loro terre, trovino vantaggio a farlo.

Io, perciò, in relazione ai precedenti voti della Camera, inviterei l'egregio ministro dei lavori pubblici, il quale ha tanto amore per le cose di Roma, come ha dimostrato nella sua risposta di ieri al collega Santini, a volere parimente addimostrare il suo interessamento per la bonifica dell'Agro romano, cercando che nel bilancio sia fatto luogo ad un piccolo stanziamento, perchè dove si incrociano i treni, a Castelgiubileo, vi sia almeno un piano per caricare le derrate alimentari.

Una delle risposte ricevute per via burocratica è stata questa, che le merci vengono ad essere caricate a Roma o vanno a Monterotondo. Questo sta bene; quando un fabbricato è sprovvisto di porte si esce anche dalle finestre! ma non è una ragione questa perchè seguiti questo inconveniente.

Per conseguenza io ed altri colleghi presentiamo il seguente ordine del giorno: chiedo venia al ministro se precedentemente non glielo ho potuto sottoporre, ma poichè ho avuto occasione parecchie volte di parlare con lui in proposito, spero che vorrà benevolmente accettarlo. L'ordine del giorno è il seguente: « La Camera, confermando i precedenti voti perchè le ferrovie che traversano l'Agro Romano apportino il mag-

giore incoraggiamento alla bonifica e perchè le stazioni diventino dei centri agricoli, invita il Governo a non tardare ulteriormente a provvedere di una stazione con piano caricatore la linea ferroviaria di Orte che attraversa per trenta chilometri la campagna romana, senza far servizio di merci e di persone.

« Firmati: L. Torlonia, Chimirri, Giusso, Di Scalea, Santini, De Martino, Di Cammarata, Brunetti, Colonna Luciano, Rizzo. »

Prego la Camera di accogliere benevolmente quest'ordine del giorno, e così favorire coloro che possono avere l'intendimento buono di migliorare l'agricoltura nell'Agro Romano. Credo che a questo scopo sia interessato anche il ministro di agricoltura e commercio,

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

Fulci Nicolò. Vorrei richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sugli orari di alcune linee del regno. Per quanto a me pare, taluni orari sono stati fatti un po' in fretta, e danno luogo ad inconvenienti gravissimi, tanto pel servizio dei viaggiatori, quanto per quello della posta. Per citarne uno solo di questi orari, parlerò di quello della linea Eboli-Reggio; linea che mette in comunicazione la Sicilia con la capitale. Ebbene, in un percorso minore di quello che vi è fra Roma e Torino, s'impiegano sei ore di più. Sul principio, fu detto che tanto tempo doveva impiegarsi, perchè la linea non era ancora consolidata. Senza dubbio, questa è ragione tecnica di grandissimo valore; ma, oramai, quella linea è percorsa, ogni giorno, da treni, in tutti i sensi, e credo che sia abbastanza consolidata. Credo, quindi, onorevole ministro, che sia giunta l'ora di richiamare l'attenzione di chi ha il dovere di fare questi orari, a farli in modo, che rispondano meglio al servizio pubblico.

E poichè mi trovo a parlare di questa linea, son dolente di non potermi trovar d'accordo con l'egregio collega Filì-Astolfone, il quale vede tanti pericoli nel passar di notte lo stretto di Messina. Vorrei tranquillare su questo punto l'onorevole Filì-Astolfone: perchè di qui a pochi giorni sarà iniziato il servizio dei *ferry-boats* nei passaggi dello stretto, in modo che forse anche l'orario dovrà avere qualche modificazione; ed allora, le sue paure non avranno più ragione di essere. Ma l'onorevole Filì-Astolfone dice: i pericoli aumentano di notte. Ma a questo inconveniente si può riparare subito in un modo semplicissimo.

Il *ferry-boat* ha un riflettore elettrico, e questo riflettore dà modo di vedere tutto intero lo stretto, che non è, poi, gran cosa, nella sua larghezza. Non è mai avvenuto alcun inconveniente; nessuno mai ha mosso lamenti in proposito; ed egli vorrebbe cambiare tutto l'orario, sol perchè crede che il *ferry-boat*, di notte, non possa bastare?

Filì-Astolfone. Chiedo di parlare.

Fulci Nicolò. E poi ricordo al ministro ancora una circostanza. Sono nello stretto di Messina parecchi riflettori elettrici dello Stato per comodità di tutti i servizi dipendenti sia dal Ministero della guerra, sia dal Ministero della marina; ebbene, io dico, niente di male che, nei mesi d'inverno, quei riflettori siano adoperati per guisa, che lo stretto di Messina si possa passare senza nessun pericolo.

Detto ciò, riassumo così la mia preghiera al ministro dei lavori pubblici: faccia in modo, che il percorso da Reggio a Roma si possa compiere nel numero d'ore strettamente necessario, impedendo che, a compierlo ci s'impieghino sei ore di più. Non tocchi affatto l'orario del passaggio per lo stretto di Messina: perchè gl'inconvenienti si rinnoverebbero quando il passaggio del *ferry-boat* fosse definitivamente stabilito; anzi, allora, avremmo l'inconveniente gravissimo che, fatto un nuovo orario, dovremmo disfarlo da capo. Per ciò, prego vivamente l'onorevole ministro di provvedere non secondo le domande dell'onorevole Filì-Astolfone, ma in modo che il servizio dei viaggiatori e della posta proceda speditamente.

Presidente. Onorevole Filì-Astolfone, Ella sa che non si può parlare due volte.

Filì-Astolfone. Due sole parole per fatto personale.

Presidente. Parli pure.

Filì-Astolfone. Io sono pienamente d'accordo col collega Fulci Nicolò riguardo agli orari che debbono modificarsi per abbreviare il tempo che s'impiega ora per venire dalla Sicilia a Roma.

Ma mi meraviglio che l'onorevole Fulci Nicolò si stupisca dei nostri timori riguardo al passaggio di notte nello stretto. L'onorevole Fulci Nicolò, che è di Messina, non ha

alcun disturbo se aspetta una mezz'ora di più per partire, ma per noi che veniamo dall'interno dell'isola è un'altra cosa. Non comprendo quindi perchè egli debba fare questa questione.

L'orario deve modificarsi nel senso da me accennato.

L'onorevole Fulci però ha detto una cosa giusta, quando ha affermato che per il passaggio di notte gl'inconvenienti maggiormente possono verificarsi nei mesi d'inverno. È precisamente così. Durante l'inverno il treno che parte da Messina alle 5 e mezzo...

Presidente. Ma questo non è più fatto personale.

Filì Astolfone. ... i riflettori del Ministero della marina non sono più visibili e quelli dei *ferry-boats* non servono.

Questo l'ho veduto io come lo avranno veduto molti altri. Non si tratta quindi soltanto di regolare questi orari...

Presidente. Ma, onorevole Filì, questo non è fatto personale.

Filì Astolfone. Ho finito. Rinnovo quindi la preghiera che ho fatta all'onorevole ministro, e dico a lui che contenti pure l'onorevole Fulci, ma non scontenti noi delle altre provincie della Sicilia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Angelo, al quale cede il turno l'onorevole Pala.

Majorana Angelo. Ringrazio la cortesia del collega Pala, il quale mi ha ceduto il suo turno di parola.

Veramente non posso neanche io fare a meno di esporre il mio pensiero, sovra la questione che ha testè sollevata l'onorevole Filì-Astolfone. E comincio con esprimere francamente il mio profondo dispiacere, per aver visto gli onorevoli colleghi Fulci e Filì-Astolfone, certo involontariamente, scendere in dissidio fra loro, su un argomento nel quale, meglio che altrove, è necessario l'accordo più completo, non solo di noi che apparteniamo alla deputazione siciliana, ma di tutti indistintamente i deputati del mezzogiorno d'Italia.

È deplorevolissimo, o signori, il vedere come una materia così grave, quale è quella delle comunicazioni tra la Sicilia ed il continente, sia disciplinata da norme assolutamente irrazionali. Nel dir questo io non faccio la causa di Catania o di Siracusa soltanto, ma di Messina, di Palermo, di tutta la Sicilia, di tutta l'Italia meridionale. La questione, me lo consentano gli amici Fulci e Filì-Astolfone, è molto più grave che non appaia dal modo con cui essi l'hanno posta.

È strano, è assolutamente strano, come noi in Italia, dopo avere speso centinaia di milioni, per non dire miliardi, nel costruire le ferrovie, non le sappiamo, o vogliamo, convenientemente utilizzare. Dovrei aggiungere anzi che, non di rado, sembra che ogni studio sia volto a rendere impacciosi ed onerosi questi potenti mezzi di civiltà, che hanno pure richiesto tanti sacrifici. Parrebbe incredibile, se non fosse vero: noi di Sicilia, che siamo così lontani, collocati all'estrema punta d'Italia, noi che tanti danni d'ogni genere soffriamo per questa disgraziatissima configurazione geografica, noi siamo tenuti ancor più lontani, per la pessima distribuzione degli orari.

Chi viene da Siracusa, per esempio, o peggio ancora, da Vittoria, deve fermarsi lungamente a Catania, senza alcun bisogno; e poi fermarsi lungamente a Messina, insieme a tutti coloro che vengono da Catania; e poi a Reggio-Calabria, insieme a tutti, a tutti i viaggiatori di Sicilia tutta; e sono fermate, lo ripeto ancora, tanto lunghe quanto inutili. Dopo avere speso tanto per la Eboli-Reggio, vi si è istituito, è vero, un treno diretto; ma è un'ironia di treno diretto, che da Reggio-Calabria va a Roma, per Napoli, fermandosi in una infinità di stazioni e di bicocche, con una velocità media che è semplicemente irrisoria.

Io la invito, onorevole ministro, a meditare attentamente su questa questione, che è della più alta importanza politica, e che vorrei anche dire ha un interesse sociale. Creda pure, l'onorevole Lacava, che non si tratta di una semplice e modesta tecnica di orari, ma nientemeno di avvicinare, di affratellare l'Italia, nelle sue parti più estreme. Poichè questo è meraviglioso, onorevoli colleghi: in Italia, dove tanto si parla e si lavora per assicurare la costruzione di nuove ferrovie, per completare quelle reti stradali che sono sempre inadeguate ai bisogni della civiltà, viceversa, dopo che le strade medesime sono costruite, si fa in modo che esse non servano abbastanza e talvolta, perfino, che servano precisamente allo scopo contrario. Le nostre pretese, dopo tutto, non sono esagerate: noi chiediamo un treno diretto sol-

tanto, un unico treno diretto, al giorno; ma che sia veramente tale, che non costituisca (ripeto la frase di poco fa) un'ironia o un sarcasma; e ancorchè qualche cosa ciò dovesse costare alle Società ferroviarie, più che allo Stato, chi potrebbe onestamente opporsi alla nostra richiesta, che è mossa dall'interesse non della sola Sicilia, ma di tutta l'Italia meridionale?

In quanto alle questioni speciali, accennate dai colleghi Fulci e Filì-Astolfone, io credo che entrambi dovrebbero porsi d'accordo con me, nel far assorbire ogni argomento particolare da uno più complessivo e generale: ossia nel chiedere che, tenendo presenti le più lunghe percorrenze ed i più lontani punti di partenza, si abbrevî la durata totale del viaggio.

Ricordo come in tal senso tutta la deputazione siciliana abbia mosso l'anno passato vive lagnanze, chiedendo, appunto, che si sopprimessero tutte quelle inutili fermate che allungano il percorso.

Ebbene, sapete, o signori della Camera, cosa si è fatto, in seguito a quelle insistenze cui partecipammo, concordi, tutti noi? Si è ottenuto bensì un ritardo di 40 minuti nella partenza del treno di Palermo, ma viceversa alle provenienze da Catania, da Siracusa, da Caltanissetta, ed in parte anche da Girgenti (me ne appello all'onorevole Filì-Astolfone) nessun beneficio è stato concesso. Chè anzi siamo costretti a restare circa tre quarti d'ora fermi a Messina. Per ricavarne che cosa? Nulla assolutamente, se non aumento di disagio. È necessità infatti, in molti mesi dell'anno, far di notte il passaggio dello stretto, in modo da affrontare, se non i pericoli che l'onorevole Filì-Astolfone afferma e l'onorevole Fulci nega, certamente una grande scomodità.

Ma su questa volentieri noi passeremmo sopra, se almeno, sopprimendo l'inutile indugio a Messina, ci si concedesse di poter partire dalle nostre sedi in ora più tarda, abbreviando la complessiva durata del viaggio. Onorevole ministro, Ella dovrebbe esaminare da sè questo problema, riflettendo che le ferrovie son fatte per diminuire le distanze del tempo e dello spazio. Ella, senza aspettare il completamento dei *ferry-boats* o il raccordamento con Villa San Giovanni, dovrebbe, fin da ora, togliere lo sconcio di quel così detto treno diretto, che va su e giù, come un vagabondo qualsiasi, da Reggio Calabria porto a Reggio succursale, e poi Reggio centrale, e poi indietro, con una vera libidine di lentezza. Ella dovrebbe, specie nelle Calabrie, diminuire le fermate numerose e lunghe, aumentando la velocità. Ella dovrebbe fare ambiare tutti gli orari di Sicilia, in modo che il treno da Vittoria non parta alle primissime ore del mattino, e ne vengano ritardate, in conseguenza, tutte le partenze della linea Modica-Siracusa-Catania, ed anche quelle di Caltanissetta e Girgenti sieno raccordate alla grande linea del continente. Ella dovrebbe guardare a questa, come stella polare; chè essa è la grande arteria di comunicazione nazionale. In altri termini, onorevole ministro — ed è questo il lato più generale e grave del problema che discutiamo, onde viene spiegata la vivacità che io pongo nel trattarlo, Ella dovrebbe fare in modo che queste ferrovie, che ci hanno costato tanto, servano realmente allo scopo per cui sono state costruite. Ella dovrebbe impedire che la speculazione privata venga a sfruttare i danari dei contribuenti e gl'interessi dello Stato. All'ingegno ed all'attività di Lei, onorevole Lacava, deve sorridere il pensiero di risolvere questa questione, che è molto più grave che a prima giunta non sembri, e da cui può risultarne una diminuzione di parecchie ore nella distanza che separa la Sicilia dal resto d'Italia. Ed io non ho bisogno di dire all'onorevole ministro che, negli effetti pratici, il guadagnare questo tempo equivarrebbe a costruire una variante di ferrovia con abbreviazione di percorso: variante che non potrebbe altrimenti aversi senza la spesa di parecchie decine e decine di milioni.

Noi non domandiamo nè danari nè costruzione di nuove linee direttissime: Dio ce ne guardi, a questi chiari di luna! Domandiamo soltanto che, senza danno dell'erario, l'Amministrazione dei lavori pubblici ed il Governo facciano il loro dovere, di fronte a tanta nobile parte delle popolazioni italiane! *(Approvazioni)*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

Pala. Io vedo con piacere l'attività posta dal ministro in tutto ciò che riguarda i lavori pubblici; e ciò mi dà fiducia che egli rivolgerà anche la sua attenzione a quanto riguarda i lavori pubblici della Sardegna; i quali hanno bisogno più degli altri della sua sollecitudine. Anzitutto io ricorderò le opere

disposte dalla legge votata per la Sardegna l'anno passato. Essa riguardava lavori di sistemazione idraulica e di bonifica. Qualche cosa mi consta che sia stato fatto per la sistemazione idraulica, ma per le bonifiche, le quali sono per loro natura più urgenti, non mi consta che ancora siasi fatto tutto quello che si sarebbe dovuto per l'urgenza loro.

Ricorderò che, in ordine alle bonifiche, ve ne sono due dalle quali dipendono la salute di intere regioni, e sono quelle degli stagni di Terranova.

So che si affacciano difficoltà per la spesa che sarebbe necessaria; ma se la somma prevista è insufficiente, questa non è una buona ragione per fermarsi. Si faccia tutto quello che si può fare, al resto si provvederà in seguito. Meglio fare una parte che far niente.

Vi è anche un altro grave guaio nella questione stradale. Io ricorderò all'onorevole ministro che v'è un tratto della strada nazionale orientale, che da diecine di anni aspetta la ricostruzione di opere, che ne rendano possibile il normale esercizio. Ripensando alle condizioni tristi del nostro bilancio, io mi spiego come anche i lavori urgenti e necessari subiscono uno o due anni di ritardo; ma l'onorevole ministro che è tanto dotto, tanto autorevole in materia di opere pubbliche, deve dirmi nella sua coscienza, se in alcun'altra regione d'Italia si verifichi questo fatto anormale, che le opere che sono per legge a carico dello Stato, le opere di manutenzione di strade nazionali, debbano rimanere in rovina per ventine di anni. Di fronte a certi fatti sorge spontanea la protesta, sorge spontaneo il sospetto.

Quando si dice che la Sardegna è abbandonata, non si dice per rettorica, ma perchè è provato che fatti gravi come quelli da me accennati non si verificano, che per riguardo alla Sardegna.

Ponga mente, onorevole ministro, che c'è più di un reclamo, più di un documento al suo Ministero relativi ad opere pubbliche che avrebbero dovuto essere compiute da ventine di anni, e che non sono ancora iniziate. È obbligo dello Stato di mantenere le strade di carattere nazionale; è obbligo che gli spetta per legge, e non ha scusa il dire che è inutile parlare di un'opera pubblica quando mancano i mezzi di poterla eseguire. I mezzi devono esistere.

Due parole sui porti. I porti aspettano l'opera del Governo, ed è una questione di giustizia, una delle quistioni che interessano tutti.

Ogni porto ha oneri, ogni porto, che ha un certo movimento, ha diritto ad una classificazione che deve essere relativa al suo movimento. Ora è un fatto che tutti i porti sardi, meno uno o due, sono in sofferenza relativamente a questo obbligo dello Stato. Io accennerò per esempio al porto della Maddalena, che ha acquistato una importanza grandissima, come conseguenza dell'importanza militare straordinaria che ha quel porto. Ebbene, esso aspetta da anni ed anni la classificazione cui ha diritto..

Parlerò di un altro porto che doveva essere il complemento della Maddalena, quello di Terranova. Io so che esistono pratiche relativamente a quel porto fatte da privati, dal Comune, dalla Provincia; conosco le insistenze dello stesso prefetto della provincia di Sassari che invocava in tutti i modi solleciti provvedimenti, relativamente alla classificazione di quel porto. Ogni domanda è stata finora inesaudita; però è un fatto che Comuni e Provincie si sono indebitati per quel porto, che milioni sono stati spesi. Ora, mentre costringete a fare queste spese, negate a quel porto ciò che gli compete di diritto, aggravando Comuni e Provincie.

Io non parlo, onorevole ministro, dell'altra grossa questione, che è quella di vedere se un porto, quello di Terranova, una volta migliorato debba servire a qualche cosa. Voi avete delle linee postali, commerciali, obbligatorie; perchè queste linee non fanno capo ad un porto, anzichè alla nuda spiaggia? È questa la questione viva ed insoluta: per questa io reclamo. Certo fino a che io avrò la coscienza del mio mandato, io ho il dovere di insistere; ed il Governo ha quello di provvedere.

Richiamo altresì l'attenzione dell'onorevole ministro sulla questione degli orari. Io ho inteso parecchi miei colleghi lamentarsi del modo strano col quale sono fatti alcuni orari ferroviari. Se vi sono delle linee disgraziate, se vi sono degli orari disgraziati, non esito a dirlo, sono precisamente quelli che infligge la Reale Compagnia delle Ferrovie Sarde all'unico treno diretto che vi sia in Sardegna. Sono 305 i chilometri che separano la stazione di Cagliari da quella di Golfo degli Aranci, e tutti sanno che questa distanza po-

trebbe essere percorsa comodamente in 6, in 7 ore, senza troppo sforzo; eppure le ferrovie Sarde trovano modo di farla percorrere in 12, in 13 ore, ed è questo il solo treno diretto che si abbia. Dico 13 ore! Cosicchè questo unico treno diretto è assai più lento di quello che non siano i treni omnibus ordinarii che uniscono la capitale ai più piccoli paesi vicini. Io mi domando se una ferrovia può seriamente pretendere questo nome quando percorre meno di 25 chilometri all'ora, e quando i treni comuni percorrono le linee più secondarie con la velocità di almeno 30 chilometri. E badi, onorevole ministro, che siffatta questione interessa tutto il movimento della Sardegna. Io mi domando di più perchè questo treno debba partire due ore dopo l'arrivo del vapore al Golfo degli Aranci, arrivo che avviene alle 3 del mattino. Che cosa si aspetta colà? Non sono due ore perdute per le comunicazioni postali, per tutti i servizi pubblici?

Questo servizio, se lo si vuole regolare e proficuo, bisogna coordinarlo con quello dei vapori postali. Ora con tempo calmo da Civitavecchia al Golfo Aranci e Cagliari si impiegano circa 27 ore. Se il Governo volesse curare gl'interessi pubblici della Sardegna, come fa per quelli di ogni altra Provincia del Regno, sarebbe facile far partire il vapore nel mattino da Civitavecchia, e farlo arrivare in Sardegna verso le 11 o mezzogiorno: la sera si potrebbe arrivare comodamente col treno a Cagliari. Allora si avrebbe davvero un servizio, mentre quello che abbiamo ora non merita un tal nome, e non fa onore, non certo per colpa del ministro attuale, alla attività dell'Amministrazione pubblica. Con questo ho finito, ed aggiungo solo che confido nell'opera energica dell'onorevole ministro e che aspetto da lui qualche risposta soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Danieli, *relatore.* Di fronte alla discussione generale che è stata fatta testè, l'ufficio del relatore è ben lieve, imperocchè tutti gli oratori si sono limitati a fare speciali raccomandazioni, alle quali non può rispondere che il ministro. Tre oratori si sono occupati dell'Ispettorato ferroviario: l'onorevole Monti-Guarnieri in un senso, gli onorevoli Pantano e Nofri in un altro. L'onorevole Monti-Guarnieri ha fatto i migliori elogi e dell'ufficio e del personale, lamentandosi solo che l'uno e l'altro non siano tenuti dal Governo nella dovuta considerazione. Gli onorevoli Pantano e Nofri invece, esprimendo la loro opinione, hanno detto che l'ufficio non risponde al suo scopo, e che il personale è al disotto delle esigenze. Senonchè essi non sono completamente d'accordo, imperocchè l'onorevole Pantano fa risalire la causa al capo dell'Ispettorato ferroviario perchè proviene dalle Compagnie e perchè ha mantenuto un diritto di pensione presso le Compagnie stesse; l'onorevole Nofri invece fa risalire la causa al Ministero dei lavori pubblici, perchè non ha mai sorretto l'ufficio dell'Ispettorato, di guisa che codesto ufficio si è trovato disarmato di fronte alle Compagnie ferroviarie.

Io non entro nel dibattito, solamente ricordo che la Giunta generale del bilancio ripetutamente ha insistito, affinchè l'ufficio dell'Ispettorato fosse riordinato e riforme organiche fossero in esso introdotte. Infatti basterebbe accennare ad una sola anomalia, e cioè che, per funzioni riguardanti l'esercizio delle ferrovie, e che, a differenza di quelle relative alle costruzioni hanno carattese permanente, vi è un personale straordinario ed avventizio di 210 impiegati, di fronte ad un personale di ruolo di 219 impiegati. E quindi mansioni difficili e delicate sono affidate a questo personale straordinario.

Ora la Giunta generale del bilancio ripete la raccomandazione fatta più volte, e confida che l'onorevole ministro vorrà persistere negli intendimenti manifestati dai suoi predecessori e introdurrà radicali riforme nell'ufficio dell'Ispettorato.

L'onorevole Cao-Pinna ha manifestato un desiderio, al quale aderisce ben volentieri la Giunta generale del bilancio, perchè più volte la stessa Giunta l'ha espresso nelle proprie relazioni: il desiderio cioè che le disposizioni della legge riguardante la classificazione delle strade nazionali siano applicate formalmente, seriamente e completamente, affichè non soffra l'erario un onere indubitato e non continui fra le diverse Provincie del Regno una ingiusta disparità di trattamento.

Quanto agli altri oratori ripeto che non posso rispondere nulla e che alle loro raccomandazioni sarà per dare risposta l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Comincio dal ringraziare gli onorevoli oratori che hanno preso parte nella discussione generale, per le benevole parole dette al mio indirizzo.

E poi debbo ringraziare, in ispecie, l'onorevole relatore, il quale ha reso, anche brevemente parlando, meno difficile il mio compito nelle risposte.

La questione sollevata dai primi tre oratori è stata quella dell'Ispettorato.

Mi corre l'obbligo di dichiarare innanzitutto (e lo dico con profonda coscienza) che nel breve tempo dacchè io ho assunto la direzione del Ministero dei lavori pubblici, ho trovato nell'Ispettorato ferroviario funzionari distinti ed eletti, i quali compiono benissimo il loro ufficio ed io non ho che da lodarmene.

Non dipende quindi dai funzionari se l'Ispettorato, sono io il primo a riconoscere, così come è costituito, non corrisponde completamente al suo ufficio.

E non lo dico soltanto io, poichè, come la Camera ricorda, l'hanno detto anche parecchi dei miei onorevoli predecessori.

L'Ispettorato governativo fu ideato e costituito in modo che dovesse sorvegliare e vigilare l'esercizio ferroviario; invece, quando è stato alla prova, esso non è riescito altro che la continuazione di quel Commissariato governativo, che prima vigeva e che si volle abolire perchè insufficiente allo scopo.

Oltre alla sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie, l'Ispettorato ebbe ad occuparsi anche delle costruzioni; e questo fece sì che esso, appunto per questa diversità di attribuzioni, cominciasse a mancare al suo ufficio; dico *cominciasse a mancare* in questo senso, che la confusione e molteplicità delle attribuzioni toglieva all'opera sua tutta quella efficacia ed autorità, che doveva avere di fronte alle Società esercenti.

Lo stesso capo dell'Ispettorato, di cui or ora parlerò, ammette che l'Ispettorato, come è costituito, lascia molto a desiderare.

Inoltre esso doveva essere più Ispettorato esterno che Ispettorato centrale: sono gli ispettori dei circoli quelli che dovrebbero sorvegliare e vigilare in tutta la loro estensione l'esercizio ferroviario. Invece è avvenuto che di questi ispettori dei circoli si sono menomate le attribuzioni per accentrarne troppe al Ministero. Io mi propongo di riformare questo Ispettorato, e di dare ad esso maggiore autorità di fronte alle Compagnie, come una maggior libertà di fronte allo stesso Ministero, di maniera che esso possa assolvere il primitivo concetto per cui fu istituito, quello cioè di sorvegliare in ogni sua parte la nostra azienda ferroviaria. Nè mi contento di dare questa maggiore autorità agli ispettori di circolo, che si trovano sul luogo e che quindi possono vedere ciò che non si può vedere dal Ministero. Io farò di più: dividerò l'Ispettorato in due parti separando cioè l'esercizio dalle costruzioni. (*Benissimo!*) E ciò facendo io non risolverò soltanto una questione di forma, ma regolerò in modo le attribuzioni di ciascuna delle due branche, da conseguire, ne ho piena fiducia, risultati certi e positivi.

L'onorevole Pantano, nel toccare la questione dell'Ispettorato, ha fatte considerazioni generali e considerazioni particolari. Io procurerò di rispondere alle une ed alle altre. Egli ha accennato all'inchiesta ferroviaria, compiuta da un'autorevole Commissione presieduta dal senatore Gagliardo, e che riguarda i rapporti fra le tre principali Società e il loro personale. Lo dico subito a cagion d'onore: questa Commissione d'inchiesta ha compiuto il suo lavoro e credo che fra breve potrà presentarlo al Ministero. Io non conosco ancora ufficialmente le conclusioni a cui la Commissione è venuta; però da quello che ne so, è certo che essa propone la riforma dell'Ispettorato.

Io non mancherò di far tesoro delle osservazioni della Commissione non appena le potrò esaminare nella loro integrità. Frattanto assicuro l'onorevole Pantano, che riparleremo di tutte queste questioni quando sarà pubblicata la relazione della Commissione d'inchiesta.

L'altra questione generale toccata dall'onorevole Pantano riguarda la derivazione delle acque pubbliche che possono servire alla trazione elettrica delle ferrovie, ed è di una gravità e di un' importanza senza pari, perchè si riferisce all'avvenire di una delle ricchezze del nostro Paese.

Risulta infatti da calcoli eseguiti e dal giudizio di persone tecniche competenti che la forza motrice producibile dalle nostre acque pubbliche ascende a quantità considerevole, e potrà supplire in gran parte al carbon fossile di cui siamo tributari all'estero.

Il Ministero dei lavori pubblici si occupa vivamente di questa questione e ne fa oggetto di studio speciale.

È vero, come bene ha detto l'onorevole Pantano, che il mio ogregio predecessore onorevole Afan de Rivera emanò una circolare con cui prescrisse che tutte le domande per concessione di acque pubbliche dovessero essere inviate al Ministero; ed intanto sospese le trattative che la Società Adriatica aveva iniziato per fare per per mezzo della casa Ganz e Compagni di Budapest un esperimento di trazione elettrica sulle ferrovie Valtellinesi.

Non è esatto però, onorevole Pantano, che vi fosse un contratto già stipulato dall'ispettorato, e che in conseguenza il ministro, non essendone a cognizione, fosse arrivato a cose compiute.

Si tratta di proposta che era stata fatta dalla Società Adriatica all'ispettorato. Non si può quindi parlare di contratto. Io questo tengo a dichiarare nell'interesse della verità, poichè, come io ritengo, l'ispettorato non avrebbe giammai fatto nè poteva fare un contratto senza ottenere la sanzione e la firma del ministro.

Giunto io al Ministero, l'onorevole Afan De Rivera con molta cortesia, deferente anche all'amicizia che passa fra noi, mi avvertì di tutto.

Rivolgendo il mio esame alla questione generale delle derivazioni d'acqua, ed alla condizione di cose creata dalla circolare da lui emanata, la quale prescriveva che nessuna concessione potesse più farsi, senza l'autorizzazione del ministro, mi parve che, se ad essa ci fossimo strettamente attenuti, avremmo fatto cosa non rispondente agli interessi veri del Paese; ritengo per sicuro, che, se fosse rimasto ministro, quella circolare avrebbe egli stesso temperata.

Esisteva, infatti, una Commissione, a cui io ho confermato il mandato, d'accordo coi colleghi delle finanze e dell'agricoltura, alla quale era stato deferito lo incarico di studiare e proporre provvedimenti intesi a disciplinare stabilmente la difficile materia delle concessioni di acque pubbliche.

Io inaugurai i suoi lavori e le feci comprendere che non era negli intendimenti del Governo astenersi dal concedere assolutamente derivazioni di acque pubbliche, per riservare queste ultime, e la forza idraulica da esse ricavabile, all'applicazione della trazione elettrica dei treni, ma si proponeva invece di separare quelle domande, il cui accoglimento avrebbe potuto compromettere in avvenire quel considerevole interesse pubblico, dalle altre, le quali potessero costituire un efficace incremento per le industrie e per l'agricoltura.

Il lavoro, già compiuto, di questa Commissione, che io nomino a titolo di onore, sarà concretato in un disegno di legge, che disciplini la concessione della derivazione di acque pubbliche, sia a scopo industriale ed agricolo, sia a scopo di trazione per le ferrovie.

E questo progetto, dopo aver preso gli opportuni accordi coi colleghi dell'agricoltura e delle finanze, avrò l'onore di sottoporre fra breve al Parlamento, nell'intento di determinare i criteri ed i limiti, con i quali possono accordarsi derivazioni di acque pubbliche per l'uno o l'altro degli scopi sopra enunciati, tutti del pari importanti per la economia nazionale. E nostro studio precipuo sarà il disciplinare le concessioni di acque pubbliche per evitare illecite speculazioni e monopoli, e per impedire che siano distratte dai fini, per cui furono accordate; al quale scopo saranno intese le modificazioni, che, in relazione a quanto precede, si riconobbero e si riconosceranno necessarie alla legge ed ai regolamenti in vigore.

Frattanto, perchè fu fatto appunto al Governo di aver sospesa, con danno pubblico e privato, ogni concessione della materia, credo dover dichiarare che a tutte le domande che pervennero al Ministero fu dato sollecito corso. E difatti di centotrentasei domande di concessione per derivazione di acque pubbliche fu già conceduto il *nulla osta* puro e semplice, per venticinque.

Altre trentatre ne furono ammesse col *nulla ostà*, ma con una formula nell'interesse dello Stato, formula che è stata suggerita dal Consiglio di Stato e che or ora leggerò: sessantasei sono in corso di esame, e dodici soltanto sono sospese.

Io, mi affretto a dichiararlo, ho mantenuto fermo quanto mi fu proposto al riguardo d'accordo tra l'Ispettorato delle strade ferrate e la Direzione delle opere idrauliche.

Per garantire in miglior modo gli interessi dell'Erario, il Consiglio di Stato, per quelle derivazioni di acqua che si ritenesse

di accordare, e che un giorno potessero servire allo Stato per trazione elettrica, ha suggerito di introdurre nell'atto di concessione la formula seguente:

« Lo Stato si riserva la facoltà di sostituire in qualunque tempo, sia definitivamente, sia per un periodo determinato e prorogabile, alla quantità d'acqua d'energia elettrica della presente concessione una quantità di acqua o di energia equivalente e corrispondente nella misura e nell'uso, senza alcun onere o danno per il concessionario, fermi rimanendo tutti gli altri patti del presente atto e salvi gli altri diritti che in virtù delle disposizioni vigenti derivano allo Stato dal carattere revocabile della concessione. »

Poichè non ho bisogno di dire che tutte le concessioni di acque pubbliche sono revocabili per sè.

« Tutte le controversie, » soggiunge anche la formula del Consiglio di Stato, « che potranno sorgere in corso di esercizio di queste facoltà, saranno deferite ad un collegio arbitrale di tre membri, nominati il primo, che ne sarà il presidente, dalla Presidenza del Consiglio di Stato, il secondo dalla autorità da cui è emanata la concessione, e il terzo dal concessionario. » E questa clausola si introduce nell'atto di concessione, essendosi riconosciuto che essa è utilissima per eliminare liti possibili nel caso che la concessione fosse revocata.

L'onorevole Pantano ha accennato ancora ad una osservazione generale. Lo ringrazio di quanto egli ha detto circa l'opportunità della nuova Commissione da me nominata, Commissione che d'accordo coi miei colleghi del tesoro, della guerra, del commercio e delle poste, ho creduto di far presiedere dallo stesso presidente dell'altra Commissione, il chiarissimo senatore Gagliardo, appunto per la continuità delle questioni che riguardano il grave problema delle ferrovie.

Il Ministero, pensando che nel 1905 scadrà il primo termine delle Convenzioni ferroviarie, ha creduto fin da ora necessario raccogliere tutti gli elementi riguardanti le ferrovie, senza preoccuparsi se si dovrà seguire il sistema dell'esercizio di Stato o il sistema dell'esercizio privato, ed ha nominato una Commissione Reale di nove senatori, nove deputati e sette funzionari.

L'onorevole Pantano chiedeva quali attribuzioni e quali limiti abbia questa Commissione.

Nessun limite; essa si occuperà di tutto il problema ferroviario ed il Ministero dei lavori pubblici, col concorso di altri Ministeri, si affretterà a dare tutti gli elementi necessari a questa Commissione, la quale ha bisogno di un lasso di tempo non indifferente per studiare e proporre la migliore soluzione di un così grave problema, qual'è quello che riguarda le ferrovie.

Sarà, quindi, suo compito di suggerire al Governo la convenienza del partito da prendere, innanzi che scada il primo ventennio dell'esercizio ferroviario; ed abbiamo per questo fissato il 1901 come termine per la presentazione delle proposte al Governo.

Come vede la Camera, questa Commissione ha innanzi a sè tre anni per compiere l'arduo lavoro.

Mi affida che a questo compito essa riuscirà, nel pensare alle persone di cui la Commissione stessa è composta, persone le quali certamente porteranno in essa tutto il corredo delle loro cognizioni e tutto il valore della loro intelligenza.

L'onorevole Pantano ha aggiunto qualche cosa che riguarda il capo attuale dell'ispettorato, che è il commendatore Ottolenghi.

Il commendatore Ottolenghi è un distinto funzionario, il quale compie, sono il primo a riconoscerlo, egregiamente il suo dovere.

È vero che nelle passate ferie il commendator Ottolenghi, sofferente, si trovava ai bagni nella riviera ligure e discorrendo con alcuno potè ricordare che egli era stato qualche volta attaccato, senza che si fosse potuto difendere. È umano che egli abbia potuto dire qualche parola dura, ma certamente io interpreto che queste parole in sua difesa non esprimevano nulla di meno che deferente verso i membri del Parlamento. Egli me lo ha dichiarato esplicitamente, ed io sono sicuro che ciò dicendo egli dicesse la verità.

È anche vero, come diceva l'onorevole Pantano, che il comm. Ottolenghi versa delle somme nella Cassa-pensione della società Mediterranea. L'Ottolenghi apparteneva già al servizio delle ferrovie dell'Alta Italia e fino dal 1869 venne inscritto alla Cassa-pensioni di quel personale.

Avvenuto il riscatto di quelle ferrovie nel 1876, egli passò a prestare l'opera sua alla nuova Amministrazione durante la gestione go-

vernativa; e quando subentrò l'esercizio della Mediterranea nel 1885, il comm. Ottolenghi, pregato dal ministro Genala, accettò di far parte dell'Ispettorato. Ora egli, entrando nell'Ispettorato, pensò naturalmente alla condizione in cui si sarebbe trovato con la pensione, perchè il servizio per conseguire la pensione governativa sarebbe decorso soltanto dal giorno in cui egli diveniva funzionario dello Stato. Precedentemente al 1885 egli versava una quota come sua trattenuta individuale nella Cassa pensioni ferroviaria e continuò a versarla e tuttavia la versa.

È bene sapere che egli versa annualmente a quella cassa, come sua trattenuta individuale, il 4 e mezzo per cento del suo stipendio, cioè 405 lire, più il 5 per cento che dovrebbe essere a carico della Società. Io richiamo su ciò l'attenzione dell'onorevole Pantano e sono sicuro che egli ne terrà conto. Se il commendatore Ottolenghi fosse stato impiegato della Società o avesse avuto qualche attinenza con essa, questo 5 per cento che egli versa per conto proprio l'avrebbe dovuto versare la Società. Invece, io ripeto, egli versa il 4 e mezzo per cento dello stipendio come trattenuta individuale, poi versa per conto proprio nella Cassa pensioni quel 5 per cento che la Società Mediterranea versa per i suoi impiegati. (*Commenti*).

Questa è la situazione vera delle cose.

Ritorno per un momento alla questione della trazione elettrica e delle richieste pervenute al Governo. Le richieste sono quattro: due dalla Società Mediterranea, e due dalla Società Adriatica, di cui, come è mio dovere, do notizia alla Camera.

La Mediterranea ha chiesto l'applicazione della trazione elettrica con accumulatori sulla linea Milano-Monza, derivando l'energia necessaria dall'impianto già esistente della società Edison, funzionante per la città di Milano; quindi questa applicazione non implica nessuna spesa a carico dello Stato se non dopo la riuscita dell'esperimento, salvo la provvista di due vetture sui fondi della Cassa patrimoniale, vetture che potranno in ogni caso essere usufruite anche colla trazione a vapore. Gli altri impianti, qualora riesca l'esperimento, saranno più tardi acquistati dallo Stato.

Inoltre la Società Mediterranea chiede l'applicazione col sistema della terza rotaia (sistema preferito dall'onorevole Afan De Rivera che mi spiace non vedere presente) sulla linea di Varese, derivando l'energia elettrica dagl'impianti già esistenti della Società Lombarda per impianti elettrici a scopo industriale. Questa pratica è allo studio di una Commissione tecnica; per cui finora non esiste nessun impegno.

Quanto alle richieste della Società Adriatica, la prima di esse si riferisce all'applicazione della trazione elettrica sulla linea Bologna-San Felice per mezzo degli accumulatori, derivando l'energia dall'impianto esistente per la illuminazione elettrica della stazione di Bologna. Anche per questa richiesta non vi sono aggravi per lo Stato, all'infuori delle provviste che potranno essere acquistate al finire del contratto d'esercizio, qualora l'esperimento sia riescito: anche questa è in corso di studio presso il Comitato delle ferrovie.

L'altra domanda dell'Adriatica riguarda un accordo che questa Società avrebbe progettato colla Casa Gantz di Budapest: per questa pure nessun impegno da parte dello Stato, ed attualmente se ne continua l'istruttoria, e fra breve sarà presentata all'esame del Comitato Superiore delle ferrovie.

Vengo ora all'onorevole Nofri. L'onorevole Nofri ha fatto anch'egli diverse osservazioni sull'Ispettorato, ed io non replico quanto ho detto finora rispondendo all'onorevole Pantano; ma l'onorevole Nofri ha toccato due altre questioni, e prima la questione del materiale. Quello che egli dice è pur troppo vero: il materiale è alquanto deficiente, e chi non lo sa? È deficiente perchè il traffico, specialmente della Mediterranea, è cresciuto; ed anzi di questo aumento di traffico grandemente mi compiaccio. Basta dire che sulla rete Mediterranea esso è salito a circa 38 mila tonnellate al giorno, mentre in passato la media era di 28 mila.

Il materiale dunque è deficiente; ma non è esatto che lo Stato non abbia anche nei limiti dei fondi patrimoniali provveduto ad aumentarlo. Infatti l'onorevole Nofri deve sapere (e credo lo sappia molto bene) che oggi vi sono quindici mila carri in più che nel 1885; noleggi di carri non si sono fatti se non negli ultimi tempi, e sono stati giustificati dai bisogni notevolmente cresciuti e dirò anche straordinari, perchè pur troppo quest'anno abbiamo avuto lo straordinario sullo straordinario. Ogni anno a Genova ab-

biamo un aumento di traffico, ma quest'anno ci sono state due condizioni speciali: il fatto che è venuto molto carbone dopo lo sciopero di Cardiff, e il fatto che moltissimo grano è affluito al porto di Genova, dopo che il Governo ha modificato con sensibili riduzioni le tariffe della via del Gottardo. Quindi quest'anno a Genova vi è stato un aumento di traffico anche più straordinario del solito. Ora quando io ho veduto che non ostante i nuovi carri acquistati dalla Mediterranea, non ostante il noleggio di 300 di proprietà di una Società austriaca fatto dal mio predecessore onorevole Pavoncelli, ne mancava sempre, ho dovuto ricorrere a noleggiarne altri 300 dalla stessa Società austriaca, più 100 dalla Gotthardbahn, ed infine ho ordinato il passaggio di 600 carri dal secondo al primo compartimento della Rete Mediterranea, togliendoli momentaneamente alle provincie del Mezzogiorno per metterli a disposizione del porto di Genova che ne aveva la maggiore necessità.

Quanto alle riparazioni del materiale in servizio, ho ordinato un'ispezione, quella a cui l'onorevole Nofri ha alluso; e questa ispezione, eseguita simultaneamente in tutta la Rete Mediterranea, ha portato conseguenze che hanno influito, poi, a migliorare la condizione del porto di Genova. Poichè due cose ha rilevato questa ispezione: anzi tutto, che non c'era la massima utilizzazione dei carri. Difatti, per citare qualche esempio, si sono trovati vicino a Genova, molti carri che, per parecchie ore, anzi, se non mi inganno, una giornata ed una notte, non erano stati utilizzati; ed altri, in simili condizioni, si sono trovati a Reggio di Calabria, e lungo alcune linee. Ma un'altra cosa ha rilevato l'ispezione, e cioè, che i carri non si riparavano con quella celerità che l'urgenza voleva, anche per deficienza di operai; e gli ispettori governativi hanno, anche su questo, fatto il loro dovere: cioè, hanno imposto ed ottenuto che la Società Mediterranea riparasse con maggior celerità i carri che avevano bisogno di riparazione. Ora, manifesto alla Camera che, appunto per questa mancanza di materiale, presenterò, tra pochi giorni, d'accordo col mio collega del Tesoro, un disegno di legge per dare aiuto alle Casse patrimoniali, nell'importo di 4 milioni all'anno, per 7 anni (in tutto, 28 milioni) e si provvederà con questi e colle risorse naturali delle Casse che fortunatamente oggi sono in discreto aumento, a fare il meglio possibile così per la esecuzione di nuovi impianti nelle stazioni e sulla linea, come per acquistare nuovo materiale mobile. Non sarà tutto; ma bisogna pur guardare al nostro bilancio, al quale io, pel primo, tengo assai.

Così, si potrà anche aver modo di contentare l'onorevole Vischi, per quel che ha detto circa alcune stazioni del Mezzogiorno di cui ha lamentato la deficienza d'impianti.

Di San Donato. Perchè si tratta del Mezzogiorno!

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. No, onorevole di San Donato: il Mezzogiorno è come tutte le altre parti d'Italia; si fa per esso, quel che si fa per tutte le altre parti d'Italia; ed io ho nominato una Commissione composta di tre ispettori i quali devono appunto, cominciando dal Cenisio, per finire alla Punta di Leuca, vedere quali sono i bisogni che occorre soddisfare, e così distribuire, a seconda di tali bisogni, tutti i fondi disponibili, secondo l'urgenza delle opere, nel periodo che manca alla scadenza del primo ventennio del contratto.

Si terrà perciò conto di quel che ha detto l'onorevole Vischi, circa la stazione di Galatone che ora è una fermata e non una stazione.

Così ho risposto ugualmente, credo, all'onorevole Monti-Guarnieri, il quale mi parlava del personale dell'Ispettorato.

Questo personale, onorevole Monti, è guardato come tutti gli altri funzionari, come quelli del Genio Civile, come quelli del Ministero. Vi potrà essere differenza nella carriera, ma questo non dipende dal ministro, nè da altri. Posso anzi assicurare l'onorevole Monti-Guarnieri che in un disegno di legge che sarà presentato tra breve io proporrò un nuovo organico, tanto pel personale dell'ispettorato, quanto per quello del Genio civile, che difetta di personale.

E giacchè mi trovo a rispondere all'onorevole Monti-Guarnieri, gli darò una risposta anche su ciò che egli ha detto riguardo ai porti dell'Adriatico. Io annunzio alla Camera che mi propongo di presentare un disegno di legge, che, comincio col dichiararlo subito, non altera per nulla il bilancio, disegno in cui sarà tenuto conto di diversi porti del Regno, fra i quali anche i porti dell'Adriatico, come Ancona, Barletta, Bari...

Voci. E Sinigaglia non c'è? (*Ilarità*).

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Ci occuperemo anche di Sinigaglia (*Ah! ah!*), perchè ho un elenco non piccolo di porti, tanto dell'Adriatico che del Tirreno.

Ed ora, o signori, dopo di aver parlato di queste cose che direi d'indole generale, permettetemi di rispondere brevemente anche agli altri oratori che hanno particolarmente parlato di alcune questioni che direi speciali.

Per esempio, l'onorevole Calvi ha detto di aver letto nei giornali che il ministro dei lavori pubblici ha disposto dei lavori per tutte le Provincie del Regno, ma non per quella di Pavia. Onorevole Calvi, io ho qui l'elenco nel quale si trova che Pavia c'entra per 418,000 lire. (*Oh! oh!*)

Ma lasciamo stare. Io ho bisogno di chiarire questa questione perchè vi sono delle Provincie che ne hanno di più ed altre che ne hanno di meno.

Ora, mi permettano di dir chiaramente, perchè chiaramente lo s'intenda, che la distribuzione dei fondi è fatta in base alle leggi votate, e non dipende dall'arbitrio del ministro. (*Benissimo!*)

Quindi non è che io abbia voluto appaltare due o trecento mile lire per una data Provincia o un milione per un'altra; io ho fatto la distribuzione in base alla legge.

Si dice, per esempio, Roma, nove milioni e mezzo; Genova, nove milioni e mezzo, mentre per altre Provincie, anche importanti, v'é molto meno! Se la distribuzione dovesse farsi in base alla popolazione o alla estensione dei territori, o con altri criteri, la questione sarebbe diversa. Io ho un prospetto di appalti fatti e da fare fino al 28 febbraio per la somma di circa 84 milioni. In esso sono comprese le opere edilizie di Roma, l'Università di Napoli, e poi opere stradali, opere di bonifica, fari, porti e ferrovie; ma, lo ripeto, tutto questo si fa in applicazione di leggi, e non per la volontà del ministro.

L'onorevole Calvi mi ha domandato perchè i Comuni non hanno ottenuto quei sussidi che dipendono dalla legge del 1897. Se l'onorevole Calvi darà un'occhiata al bilancio, vedrà che v'è stanziata una somma di lire 450,000 per concorsi e sussidi a Comuni e Consorzi.

Gli onorevoli Cao-Pinna e Pala hanno parlato per la Sardegna. L'onorevole Cao-Pinna ha fatto rilevare che è necessario avere una nuova classificazione delle strade nazionali. Al Ministero esiste una Commissione presieduta dal nostro egregio collega onorevole Clementini. Questa Commissione si è riunita più volte, e continuerà il suo arduo lavoro per la classificazione di queste strade nazionali.

Riconosco poi con l'onorevole Cao-Pinna e con l'onorevole Pala che è molto trascurata la manutenzione delle strade comunali. A questo proposito dirò che ho un concetto che si sta studiando, senza ancora potere affermare se finirò per seguirlo, ed è di riunire sotto un solo ufficio provinciale la manutenzione di tutte le strade nazionali provinciali e comunali.

Per quanto riguarda la legge della Sardegna dirò agli onorevoli Cao-Pinna e Pala che è mia cura speciale di eseguire con la massima celerità la legge del 1897; ma gli onorevoli Pala e Cao-Pinna sanno che al Ministero dei lavori pubblici abbiamo i Corpi consultivi dei quali non possiamo fare a meno; e cioè il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato. Essi illuminano il ministro, e d'altra parte sono stabiliti dalla legge. Posso però dire che in questo mese ho riunito in via straordinaria il Consiglio superiore anche per far esaminare la questione della bonifica del Campidano. Appena tutte le prescrizioni di legge siano adempiute, io mi affretterò ad ordinare l'appalto dei lavori.

In risposta all'onorevole Torlonia dirò che io studierò la questione da lui presentata per la sistemazione della stazione di Castel Giubileo fra Roma e Monterotondo. Io la studierò con molta benevolenza, anche perchè l'onorevole mio collega dell'agricoltura se ne interessa in quanto che trattasi di località eminentemente agricola.

E dicendogli che me ne occuperò con benevolenza, lo prego di non volere insistere nel suo ordine del giorno, accettando la mia dichiarazione.

Vi sono poi tre altre osservazioni, fatte dagli onorevoli Filì-Astolfone, Fulci Nicolò, e Majorana Angelo e firmata da altri colleghi.

Per quanto riguarda il porto di Licata, dirò anzitutto all' onorevole Filì-Astolfone che, come bene egli ha detto, sono tre volte che è andato all'asta pubblica e tre volte è andata

deserta; ma però lo assicuro che c'è un'offerta privata; che io la farò esaminare, e se conviene agl' interessi dello Stato come a quelli della buona riuscita del porto, non ho alcuna difficoltà di accettarla, desideroso come sono che i lavori del porto di Licata si facciano al più presto.

Le altre interrogazioni degli altri miei onorevoli colleghi riguardano prima di tutto un treno diretto, che essi vorrebbero da Reggio di Calabria fino a Napoli e a Roma.

Ora ve ne sono due; in modo che io debbo ritenere che il concetto loro, non è di avere un altro diretto, ma di avere uno di quelli che esistono più celere.

Ora è bene che noi c'intendiamo su questo. Gli orari sono una dellequestioni più complesse nell'azienda delle strade ferrate; perchè negli orari avete il bisogno di guardare il luogo dove il treno parte, e dove arriva o passa, con coincidenza di altri treni, e per quanto riguarda i treni istituiti come diretti, sono talvolta così numerose ed insistenti le domande che fanno i rappresentanti delle stazioni intermedie, che si finisce per doverli contentare, ed allora non si hanno più treni diretti.

Una voce. Male!

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Io mi sono trovato in una recente occasione nella quale, debbo dire a cagione d'onore, i rappresentanti delle popolazioni lungo la linea da Roma a Castellammare desideravano importanti modificazioni negli orari di quella linea: ho potuto riunirli ed hanno concordato un orario che fu inviato alla Società dell'Adriatica, e combinato con sodisfazione di taluni interessi, ma non tutti sono rimasti sodisfatti nei loro desiderî.

Ma essi infine si sono contentati, ed ora abbiamo un orario che fu accettato da tutti, cosa della quale io per il primo mi sono compiaciuto.

Ora voi sapete, da Reggio di Calabria sino a Salerno e fino a Napoli quante stazioni vi sono. Vi dico solamente che studierò proprio con amore, personalmente, questa questione, e se posso affrettare il treno da Reggio di Calabria fino a Napoli, lo farò di buon animo, anche perchè desidero che i nostri egregi colleghi della Sicilia arrivino a Roma più celeremente.

Riguardo poi alla questione sollevata dall'onorevole Filì-Astolfone, circa il passaggio dello stretto di giorno anzichè di notte, gli dirò prima di tutto quello che ha detto l'onorevole Fulci, cioè che ci sono dei riflettori elettrici oltre ai riflettori delle navi, e quindi veramente non dirò che cambino la notte in giorno, ma certamente siamo in una condizione diversa di quando questi riflettori non c'erano. Ma io non mi rifiuto a studiare anche questa questione. E così credo di aver risposto anche all'onorevole Fulci.

Resta infine l'onorevole Majorana Angelo. Veramente egli nella sua perorazione è stato molto esagerato, dicendo che le linee non erano fatte che per questo o per quest'altro, e non pel servizio pubblico. Ma, onorevole Majorana, siamo giusti! Non è possibile assolutamente che si possa accontentar tutti in materia di orari! Ad ogni modo l'assicuro che anche di questo mi occuperò personalmente. Credo così di aver dato risposta a tutti i miei onorevoli colleghi ringraziandoli della loro benevola attenzione.

Pala. Onorevole ministro, Ella dimentica gli orari sardi!

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Mi occuperò anche di questi personalmente.

Presidente. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano per fatto personale.

Pantano. Parlo per semplice fatto personale, poichè nel seguito della discussione mi si presenteranno altre occasioni per ritornare sullo stesso argomento. L'onorevole ministro, accennando allo schema di contratto fra l'Ispettorato e la Società delle Meridionali e tra questa e la casa Ganz di Buda-Pest, ebbe a pronunziare parole, che tenderebbero a far credere che si trattasse non di un vero e proprio contratto, ma di sole trattative, e che non sia esatto che i vari ministri, che si sono succeduti fossero ignari di questa cosa.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* No, non ho detto questo. Ho detto che queste trattative erano state fatte, ma che i ministri le ignoravano. Almeno questo è stato quello, che mi ha dichiarato l'onorevole Afan de Rivera.

Pantano. E le ignoravano infatti gli onorevoli Pavoncelli e Prinetti. In quanto però alle trattative, mi consenta l'onorevole ministro di non essere d'accordo con lui. Io ho pubblicato lo schema di contratto e nessuno mi ha contraddetto; aggiungo di più che lo schema di contratto porta come data per l'esecuzione quella del 31 luglio 1898. Onorevole ministro, ho ammirato il modo col quale Ella ha cer-

cato di coprire pietosamente la condizione abbastanza irregolare in cui lo Ispettorato si è posto; ma, se le mie informazioni anche ora non sono inesatte, so che Ella ha avuto nel seno dell'amministrazione, parole di monito pei suoi subordinati, parole che non ha creduto di ripetere qui. Tuttavia, lo ripeto, in questo stato di cose è bene che l'affermazione sia venuta dinanzi al Parlamento severa, netta e recisa, perchè sia esclusa una volta per sempre la possibilità di rinnovarsi di atti che significherebbero l'esautoramento completo di ogni Governo e di ogni Parlamento, e l'offesa più grave all'economia nazionale.

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

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

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo rettificare una sola cosa detta dall'onorevole Pantano. Egli stesso ha parlato di uno schema di contratto, e ognuno sa che uno schema di contratto è una proposta e null'altro.

Presidente. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo domani alla discussione dei capitoli.

Risultamento della votazione.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1898-99.

Presenti e votanti	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli	213
Voti contrari	32

(*La Camera approva*).

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e di interpellanza pervenute alla Presidenza.

Lucifero, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto di fronte alle irregolarità constatate nell'esattoria comunale di Quistello e Schivenoglia e ai gravi dubbi che agitano sempre più la opinione pubblica locale, interroga il ministro dell'interno sull'azione insufficiente esercitata in questo dall'autorità prefettizia di Mantova.

« Gatti. »

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole guardasigilli circa la urgente necessità di modificare la vigente tariffa giudiziaria specialmente pei diritti dei procuratori.

« Vischi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e degli affari esteri per sapere per quali ragioni la convenzione 25 giugno 1896 con l'Austria-Ungheria per l'assistenza *gratuita* reciproca dei malati poveri appartenenti all'impero Austro-Ungarico e alle provincie Venete e di Mantova abbia trovato applicazione di fatto nelle provincie Venete nei riguardi delle attestazioni delle condizioni economiche dei malati, non così per quanto riflette la gratuità delle spese dei malati poveri, di cui il rimborso viene oggi chiesto ai Comuni dal Governo italiano mentre prima avveniva direttamente dagli enti locali austriaci.

« Alessio. »

« Il sottoscritto interroga l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro di agricoltura, per conoscere il loro intendimento circa la presentazione della legge sul marchio obbligatorio agli oggetti preziosi, il cui annunzio ha resi disoccupati migliaia di operai.

« Magliani. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia circa i motivi del rallentamento dei lavori di riparazione al Palazzo di giustizia di Napoli.

« Magliani. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno per conoscere quali sieno le intenzioni del Governo intorno alla riforma delle circoscrizioni territoriali in Sicilia.

« Angelo Majorana. »

« Il sottoscritto interpella il Governo per conoscere come interpreti la facoltà accordatagli dalla legge per lo scioglimento dei Consigli comunali e provinciali, constatando che i motivi espressi nella Relazione che precede

il Decreto di scioglimento del Consiglio comunale di Bruno in provincia di Alessandria sono taluni inesatti, taluni non veri.

« Taroni. »

Presidente. Il Governo accetta questa interpellanza?

Pelloux, *presidente del Consiglio.* L'accetto.

Presidente. Sta bene. Quanto alle interrogazioni saranno inscritte nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 18.30.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 (9).
3. Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99 (11).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma 1898. — Tip. della Camera dei Deputati.