

## XI.

## TORNATA DI MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1898

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

## Atti vari:

Comunicazioni della Presidenza (Ritiro delle dimissioni del deputato DELLA ROCCA). . . . .	Pag. 282
Disegni di legge e documenti:	
Bilanci 1899-900 (VACCHELLI). . . . .	283
Eccedenze d'impegni (Id.). . . . .	283
Maggiori assegnazioni (Id.). . . . .	283
Consuntivo 1897-98 (Id.). . . . .	282
Questione di Creta (CANEVARO). . . . .	288
Convenzione postale (Id.). . . . .	288
Sovvenzioni chilometriche (LACAVA). . . . .	288
Consiglio delle tariffe (Id.). . . . .	288
Proposte di legge (Lettura):	
Igiene (VILLA). . . . .	281
Disegno di legge (Seguito della discussione) . . . . .	288
Bilancio dei lavori pubblici:	
Oratori:	
AFAN DE RIVERA. . . . .	289-91
BACCELLI A. . . . .	307
BARZILAI . . . . .	300
CELLI . . . . .	310
CLEMENTINI . . . . .	312
COLETTI . . . . .	312
CURIONI . . . . .	299
DANEO . . . . .	293-304
DEL BUONO . . . . .	293
DE NAVA . . . . .	293
DI SANT' ONOFRIO . . . . .	310
FRASCARA GIACINTO . . . . .	300
GALIMBERTI . . . . .	304-07
GIULIANI . . . . .	321
GIUNTI . . . . .	314
LACAVA, <i>minisiro dei lavori pubblici</i> . . . . .	291-301 305-07-09-10-12-11-15-17-20-21-23-25
LUCIFERO . . . . .	315
MARESCALCHI A. . . . .	292
PANTANO . . . . .	290
PINI . . . . .	308
PIOVENE. . . . .	299
ROMANIN-JACUR. . . . .	319
ROMANO. . . . .	316-18
SOCCHI . . . . .	322-23
VOLLARO DE LIETO . . . . .	323

## Interrogazioni:

Leggi sanitarie e opere igieniche:	
Oratori:	
CELLI. . . . .	Pag. 283
PELLOUX, <i>ministro dell'interno</i> . . . . .	283
Riforme tributarie:	
Oratori:	
PANTANO . . . . .	284
VENDRAMINI, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	283
Opere di beneficenza:	
Oratori:	
CAVAGNARI . . . . .	284
MARSENCO BASTIA, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	284-85
Carabinieri in Neirone:	
Oratori:	
CAVAGNARI . . . . .	285
MARSENCO-BASTIA, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	285
Linea Falconara-Sinigaglia:	
Oratori:	
CHIAPUSSO, <i>sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	286
MONTI-GUARNIERI. . . . .	286
Arresto arbitrario in Giaffa:	
Oratori:	
CANEVARO, <i>ministro degli affari esteri</i> . . . . .	287
SANTINI . . . . .	287
Fabbrica di fiammiferi:	
Oratori:	
CARCANO, <i>ministro delle finanze</i> . . . . .	327
LOCHIS . . . . .	328

La seduta comincia alle 14.

Costa Alessandro, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

## Lettura di una proposta di legge.

Presidente. Gli Uffici hanno autorizzato la lettura di una proposta di legge degli onorevoli Villa, Rizzetti, Calpini ed altri deputati.

Se ne dia lettura.

Lucifero, segretario, legge:

**Proposta di legge dei deputati Villa, Rizzetti, Calpini, Molmenti, Curioni, Bertetti, Rovasenda, Pascolato, Scotti, Pozzo Marco, Rogna, Calisano, Giaccone, Calleri Giacomo, Chiappero, Bernini, Facta, Cortese, Serralunga, Cuzzi, Teofilo Rossi, Podestà, Danieli, Morpurgo, Soulier, Randaccio, Finardi, Rubini, Capoduro, Poli, Clementini, Lochis, Daneo, Costa-Zenoglio, Cereseto, Pompili** per un'aggiunta all'articolo 57 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (Serie 3<sup>a</sup>), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica.

« Qualora le condizioni generali e locali di un Comune esigano veramente che si debba derogare dalle prescrizioni sopraccennate, e soprattutto che, o per la giacitura dell'abitato, o per la disposizione topografica ed altimetrica del territorio del Comune medesimo, sia escluso affatto qualsiasi pericolo per la sanità e per l'igiene pubblica, potrà essere concessa in quel Comune la facoltà tanto di costruire od ampliare i cimiteri a distanza minore di 200 metri dall'abitato, quanto di elevare edifici di qualsiasi specie entro un raggio minore di 200 metri attorno ai cimiteri medesimi.

« La concessione dovrà essere data dal prefetto, caso per caso, sentito il Consiglio comunale, e previo parere favorevole del Consiglio provinciale di Sanità ».

### Congedi.

**Presidente.** Si dia lettura di una lettera dell'onorevole Della Rocca.

Lucifero, segretario, legge:

« Chiarissimo ed eccellentissimo signor presidente,

« Napoli, 25 novembre 1898.

« Sono oltremodo commosso e grato per la benevola ed unanime deliberazione che la Camera elettiva nella tornata del 23 volgente, su proposta degli onorevoli colleghi Lazzaro, Afan de Rivera, Casale e Magliani, si è degnata di adottare sulle mie dimissioni. E sono del pari vivamente riconoscente per l'obbligante e nobilissima partecipazione datamene da Vostra Eccellenza.

« Sarei un ingrato se non piegassi la

fronte e non recedessi dalle dimissioni stesse davanti ad una manifestazione così alta, così concorde e così onorifica a mio riguardo.

« Se non che, non essendo delegate le imperiose circostanze personali che m'impediscono di prendere parte, pel momento, agli intensi lavori incombenti alla Camera elettiva, io, pur soprassedendo dalle dimissioni, sono obbligato a chiedere il congedo di un mese.

« Mi duole che, dopo le vacanze e sul principio della Sessione, io non possa concorrere con la modesta opera mia al disimpegno dei gravi doveri che riflettono tanto da vicino gli interessi nazionali; ma la necessità forma legge; ed io, quindi, prego Vostra Eccellenza di farmi ottenere l'invocato congedo.

« Colgo l'occasione per riaffermarle il mio inalterato e profondo ossequio ed i sentimenti della mia costante e verace devozione.

« *Obbligatissimo*

« Giovanni Della Rocca. »

Se non ci sono osservazioni, questo congedo s'intenderà concesso.

(È concesso).

Chiedono inoltre congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Danieli, di giorni 1; Cottafavi, di 4; Manna, di 5; Di Frasso Dentice, di 30.

Se non ci sono osservazioni, anche questi congedi s'intenderanno concessuti.

(Sono concessuti).

### Presentazione di disegni di legge.

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

**Vacchelli, ministro del tesoro.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

1. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1897-98 con la relazione della Corte dei conti;

2. Approvazioni di eccedenze d'impegni sui capitoli di spese obbligatorie e di ordine accertate nel redinconto generale dell'esercizio finanziario 1897-98;

3. Undici disegni di legge per approvazioni di eccedenze d'impegni sui capitoli delle spese facoltative dei singoli bilanci;

4. Cinque disegni di legge per approvazioni di maggiori assegnazioni per provvedere al saldo di spese residue e iscritte nel rendiconto generale medesimo;

5. Cinque disegni di legge per approvazione di eccedenze d'impegni sui capitoli di spese obbligatorie e d'ordine per l'Amministrazione del fondo per il culto, ecc.;

6. Gli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1899-900 con le relative note preliminari.

Chiedo che questi disegni di legge siano mandati alla Giunta generale del bilancio.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati ed inviati alla Commissione generale del bilancio.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Viene per prima una interrogazione dell'onorevole Celli al ministro dell'interno « per sapere se e quando intenda presentare i disegni di legge sanitari che nella Sessione passata erano allo stato di relazione. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio per rispondere a questa interrogazione.

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Come già ho detto particolarmente all'onorevole Celli, questi disegni di legge saranno ripresentati quanto prima, ma al Senato, affine di distribuire equamente il lavoro fra i due rami del Parlamento.

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

**Celli.** Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

**Presidente.** Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Celli ai ministri del tesoro e dell'interno « per sapere se intendano presentare un disegno di legge per accordare ai Comuni prestiti di favore per opere igieniche. »

**Pelloux, presidente del Consiglio.** A questa interrogazione non occorre più rispondere, perchè il disegno di legge è già agli Uffici.

**Presidente.** Do facoltà di parlare all'ono-

revole sotto-segretario di Stato per le finanze per rispondere alla interrogazione dell'onorevole Pantano, il quale desidera di « sapere quando saranno emanati i promessi provvedimenti per alleviare le asprezze fiscali contenute nella nostra legislazione tributaria. »

**Vendramini, sotto-segretario di Stato per le finanze.** Nell'agosto ultimo scorso, per iniziativa dell'onorevole Zeppa ed in seguito ad accordi intervenuti fra il Ministero del tesoro e quello delle finanze, è stata mandata agli intendenti di finanza una circolare perchè manifestassero gli eventuali inconvenienti rilevati nella applicazione di alcune leggi tributarie.

Di solito le intendenze di finanza, alla fine di ogni esercizio, presentano, con la relazione sull'andamento dei servizi, anche le loro osservazioni, e queste avrebbero potuto coincidere coi desiderî esposti in quella circolare; ma *unicuique suum*, ed è giusto riconoscere che tali richiami sono stati in quest'anno anticipati appunto per la iniziativa presa dall'onorevole Zeppa.

Gli intendenti di finanza hanno con sollecitudine risposto alle domande loro rivolte e nei due Ministeri del tesoro e delle finanze si sono esaminate tutte le notizie e le proposte trasmesse dai signori intendenti. Anzi una Commissione, composta dei capi di servizio delle amministrazioni centrali e di funzionari delle amministrazioni provinciali, ed alla quale intervennero pure i sotto-segretari di Stato delle finanze e del tesoro, fece una specie di stralcio delle proposte che sembravano più urgenti e meglio adatte allo scopo di temperare alcune asprezze fiscali e di correggere l'applicazione troppo rigorosa di regolamenti in vigore.

Il risultato di questi studi si può dire che è completo, dimodochè, per il migliore indirizzo dei servizi pubblici, sono imminenti quelle disposizioni a cui l'onorevole Pantano accenna nella sua interrogazione e che, mantenendo le necessarie garanzie nell'interesse dell'Amministrazione, mirano a rendere meno penoso il dovere del contribuente.

Le disposizioni alle quali alludo, possono dividersi in quattro categorie: le più semplici ed urgenti sono in corso di esecuzione a mezzo di circolari già pubblicate e dirette alle agenzie delle imposte. Altre non potrebbero essere date che in forma di re-

golamento con decreto reale, e per queste si stanno completando le pratiche.

Altre disposizioni di minor conto saranno mandate, mediante circolare, senza ulteriore indugio, anzi fra pochissimi giorni.

Vi sono infine disposizioni destinate a trovar posto in leggi, e queste sono già inserite nei disegni di legge presentati dal ministro delle finanze.

Credo che tali spiegazioni saranno ritenute esaurienti, e che l'onorevole Pantano vorrà dichiararsene soddisfatto.

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

**Pantano.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle informazioni che ha voluto fornire a me ed alla Camera, e me ne dichiaro pienamente soddisfatto, augurandomi che alla enunciazione delle categorie in cui sono divisi i vari provvedimenti, corrisponda effettivamente un tale concetto di riforme essenziali che valgano a lenire nei contribuenti italiani, se non il peso dei tributi, almeno le asprezze fiscali che li rendono loro doppiamente pesanti e dolorosi.

Con questo augurio e desideroso, quando questi provvedimenti amministrativi e legislativi verranno alla luce, di potere di nuovo tributare i miei elogi al Governo, se essi risponderanno, come spero, alle esigenze della situazione, ringrazio ancora una volta l'onorevole sotto-segretario di Stato per la sua cortese risposta.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Cavagnari, al ministro dell'interno, « per sapere se intenda dare opportune norme per una più razionale interpretazione da parte delle autorità locali del disposto dall'articolo 79 della legge 17 luglio 1890 sulle Opere di beneficenza, a fine di evitare che se ne estenda l'applicazione a casi non urgenti con grave violazione delle tavole statutarie dei Pii ricoveri e detrimento della loro finanza a beneficio di speculatori della pubblica beneficenza.

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

**Marsengo-Bastia,** sotto-segretario di Stato per l'interno. L'articolo 79 della legge 17 luglio 1890 impone l'obbligo agli Istituti ospitalieri di accogliere i malati che vengano loro presentati dai sindaci o dall'autorità politica in genere, quando ci sia l'urgenza di ricovero e quando non possano essere altrimenti as-

sistiti. Questo concetto umanitario, se fosse stato troppo largamente applicato, avrebbe potuto portare, come giustamente osserva l'onorevole interrogante, gravi danni agli Istituti ai quali questa spesa è imposta; e perciò il Ministero, occupandosi già da anni di questa questione, emanò fino dal 1892 una circolare ai prefetti perchè questo articolo 79 della legge del 90 venisse rigorosamente applicato; e non si limitò a questo, chè nei casi in cui venivano presentate questioni per rimborsi di spedalità, ricercò sempre se vi fosse stata l'urgenza del ricovero e se i malati non avessero potuto in altro modo essere assistiti.

E non solo ha fatto questo, ma il Consiglio di Stato, a cui ha deferito sempre queste questioni, accogliendo lo stesso principio, ha stabilito anche che si dovesse applicarlo in modo rigoroso.

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

**Cavagnari.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle cortesi risposte, che si è compiaciuto di darmi e mi rallegro con lui (mentre deploro con me stesso di non averlo saputo prima), mi rallegro con lui e coi ministri che precedettero gli attuali, che sia stata inviata alle prefetture quella circolare, della quale l'onorevole sotto-segretario di Stato ha fatto cenno.

Sostituirò quindi alla preghiera di una circolare, la preghiera che la circolare stessa sia fatta osservare. Presso tutti gli istituti di beneficenza, specialmente ospitalieri, v'è un ufficio sanitario, dotato di un cuore altrettanto largo, quanto la mente, per l'ammissione di coloro, i quali si presentano a battere alle porte dello spedale per essere ricoverati.

Questi uffici sanitari esaminano con tutta la coscienza, con tutta la carità, volta per volta i singoli casi e suggeriscono, quando lo ritengono opportuno e necessario, il ricovero.

Ma si è appunto perchè gli uffici sanitari, perchè le direzioni sanitarie di tutti gli ospedali sono ben compresi di questa missione di carità e di filantropia, che hanno gli ospedali, sono troppo bene compenetrati di questo loro dovere, di accettare tutti quelli che ritengono doveroso di accettare, che io facevo preghiera all'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno di fare in modo

che coloro, che sono chiamati dalla legge a controllare le opere delle direzioni sanitarie degli ospedali, non venissero con decreti non del tutto consentanei alla verità delle cose, a contrapporsi a ciò che hanno stabilito in prima istanza le amministrazioni, dietro parere delle amministrazioni sanitarie.

Dico questo perchè alle volte avviene che sopra un rifiuto della direzione sanitaria di un ospedale, si vada ad invocare un decreto dell'autorità superiore, la quale assai volte, senza avere un ufficio sanitario, che vada a vedere se nella fattispecie il ricovero debba farsi, per levarsi di imbarazzo, emette senza altro l'invocato decreto.

Ora Ella, onorevole sotto-segretario di Stato, mi insegna che non vi è maggior difetto di quello di competenza, ed io credo che nè il sindaco, nè il prefetto, senza essere assistiti dalla autorità di un parere tecnico, possano permettersi di impugnare ciò che le amministrazioni ospitaliere fanno, in base di un parere del proprio ufficio sanitario.

Si concreta la mia preghiera in questo: nel raccomandare alle autorità locali di essere molto guardinghe, perchè bisogna che sappiate; e lo saprete meglio di me, onorevole sotto-segretario di Stato, che vi sono dei cosiddetti abbonati agli ospedali, che ad ogni tratto capitano quando non hanno forse di che mangiare: ma voi sapete che gli ospedali non sono ricoveri di mendicizia e che il giorno che venite ad ingombrare le corsie di tutta questa gente voi sottraete la beneficenza a coloro che vi hanno diritto. E sovente accade che, quando uno di questi ricoverandi è rifiutato, le autorità superiori, forse troppo imbarazzate dall'agglomerarsi che artificialmente si fa attorno a qualcuno che finge di abbandonarsi per la strada, emanino un decreto il quale non ha altra base che l'insufficienza dei criteri che l'hanno determinato.

Non ho altro da aggiungere.

**Marsengo-Bastia**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

**Presidente**. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Marsengo-Bastia**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Raccogliendo le giustissime osservazioni dell'amico Cavagnari, rispondo che il Governo ne terrà conto e darà cura perchè questa circolare, mi si passi la parola, sia rinfrescata, mandando istruzioni perchè ri-

gorosamente venga applicato il disposto dell'articolo 79 della legge.

**Cavagnari**. Ringrazio.

**Presidente**. Ora viene l'altra interrogazione dello stesso onorevole Cavagnari al ministro dell'interno « per sapere se intenda di affrettare il ripristinamento della stazione dei Reali carabinieri nel comune di Neirone in circondario di Chiavari. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Marsengo-Bastia**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Il Governo da tempo ha riconosciuto che nel mandamento di Chiavari non è sufficiente una stazione di carabinieri. Ha studiato la questione e la studierà ancor meglio: posso assicurare l'onorevole Cavagnari che quanto prima una nuova stazione di carabinieri verrà istituita in detto mandamento.

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

**Cavagnari**. Ringrazio anche per la risposta che a questo riguardo ha voluto darmi l'onorevole sotto-segretario di Stato.

Ho domandato che si affrettasse questo ripristinamento (perchè non è che un ripristinamento) in quanto le condizioni topografiche, le condizioni di popolazione aumentata e molte altre che ometto per brevità, impongono proprio che si provveda a questo ristabilimento, non perchè siano mutate le condizioni della pubblica sicurezza, che anzi sono ottime, ma perchè realmente il servizio normale non può andare innanzi con quattro uomini, quanti ora sono.

Non so se l'onorevole sotto-segretario di Stato abbia cognizione di quei luoghi, ma quel Mandamento è posto in mezzo a contrafforti dei nostri Appennini e i Comuni sono molto distanti l'uno dall'altro.

Infine si è riconosciuto anche dalle autorità locali che il servizio non può procedere a questo modo.

Prendo atto di quanto mi ha dichiarato l'onorevole sotto-segretario di Stato, e spero che questo provvedimento diventi presto un fatto compiuto.

**Presidente**. Ora verremo alla interrogazione dell'onorevole Monti-Guarnieri al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e quando intenda far eseguire i lavori ferroviari della linea Falconara-Sinigaglia. »

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

**Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Nell'ottobre del 1897 forti alluvioni hanno recato grandissimi danni al litorale Adriatico. Provvisoriamente si è sopperito alle prime necessità, spendendo circa due milioni; non potrei indicare la cifra precisa, ma certo è che non mi allontano dal vero indicando due milioni. In ordine ai provvedimenti che si dovevano prendere in via definitiva, la cosa si presentava difficilissima; ed il Governo ha dovuto andare cautamente nell'allestire i relativi progetti, perchè richiedevano studi molto profondi. Si è nominata una Commissione per esaminare la cosa, sia sotto l'aspetto idraulico, sia sotto l'aspetto ferroviario. Questa Commissione ha compiuto i suoi studi: i progetti sono terminati ed ora si trovano davanti al Comitato delle ferrovie. Appena questo Comitato avrà dato il suo voto favorevole, saranno passati al Consiglio di Stato e quindi dall'Amministrazione sarà provveduto immediatamente per i lavori definitivi.

Quindi posso assicurare l'onorevole Monti-Guarnieri che da parte del Governo si metterà tutta la buona volontà perchè questi lavori siano compiuti al più presto possibile.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Monti-Guarnieri.

**Monti-Guarnieri.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici delle risposte che mi ha dato.

La mia interrogazione non aveva altro scopo che di affrettare il compimento di questi lavori per un doppio ordine di ragioni; prima di tutto, perchè si tratta di lavori assolutamente necessari, non tanto per le ordinarie comunicazioni, ma anche perchè, a mio avviso (che è l'avviso del resto di persone competenti), ove si ritardassero, col tempo invernale che si avvicina, rinnovandosi gli stessi fatti meteorologici che si sono verificati l'anno passato, l'Amministrazione dei lavori pubblici si troverebbe nella condizione di dover sostenere spese molto maggiori. Due milioni occorrono per i lavori nuovi; se ad essi si dovessero aggiungere quelli spesi per i lavori provvisori e quelli che si dovrebbero spendere qualora questi lavori provvisori sparissero, evidentemente si arriverebbe ad una cifra molto più urgente.

Ma oltre questa necessità, dirò così, tecnica, ve n'è un'altra che mi premeva far presente all'onorevole ministro. Egli l'altro giorno ha fatto noto alla Camera che ci sono 86 milioni di lavori pronti per le popolazioni operaie. Ora io desiderava sapere se questi due milioni per i lavori per Sinigaglia vi siano compresi. Perchè, se questi lavori dovessero arrivare con la vettura di Negri (*Oooh!*) Ella comprende bene, onorevole ministro, che le popolazioni che io ho l'onore di rappresentare, non ne risentirebbero vantaggio che dopo l'inverno, quando le necessità della vita operaia sono meno imperiose.

La Commissione ha ultimato i suoi lavori fin dall'estate scorsa; ora io non arrivo a comprendere come sia necessario sì lungo tempo per atti amministrativi che ordinariamente si compiono in due o tre mesi. Tenga presente l'onorevole ministro la triste invernata dell'anno scorso; tenga presenti i fatti che si sono verificati a Sinigaglia: le sentenze della autorità giudiziaria hanno stabilito che, se quelle popolazioni si sono mosse, ciò è stato, non tanto perchè fossero sobililate, quanto perchè non avevano da mangiare.

Ora, quando v'è della gente che non ha da mangiare e chiede lavoro, mi pare che il rappresentante di quelle popolazioni, facendosi eco del loro desiderio, compia un'opera giusta ed onesta.

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

**Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Io credeva d'aver soddisfatto l'onorevole Monti-Guarnieri con le risposte dategli; mentre egli assume un tuono di rimprovero.

**Monti-Guarnieri.** No, no. Purchè i lavori non arrivino in ritardo io sono soddisfatto.

**Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Non è nel proposito del Ministero di menar le cose per le lunghe; ma qui si tratta di studi gravissimi e col far presto si corre rischio di far male. Ecco perchè, nell'interesse pubblico, nell'interesse dell'opera stessa cui si deve provvedere, il Governo ha creduto di andare con i piedi di piombo e consultare quella Commissione cui ho accennato. Fatta la relazione e compilato il progetto, era necessario per parte del Governo che si sentissero quei corpi consultivi che la legge prescrive debbano essere sentiti. Ho detto all'onorevole Monti-Guarnieri che il progetto si

trova ora presso il Comitato superiore delle ferrovie; mi farò un dovere di sollecitare questo parere ed appena si sarà avuto si andrà, come è prescritto dalla legge, al Consiglio di Stato ed immediatamente dopo si provvederà alla esecuzione dei lavori. Questo è quanto io posso dire.

**Monti-Guarnieri.** Io la ringrazio e le raccomandando la massima sollecitudine... (*Rumori*).

**Presidente.** Ma non replichi.

Ora l'onorevole ministro degli affari esteri dichiara di essere disposto a rispondere ad una interrogazione direttagli dall'onorevole Santini « sull'azione spiegata dal Governo in riguardo all'arresto arbitrario, compiuto in Giaffa dalle autorità turche, del cittadino italiano signor Santorelli, corrispondente del *Corriere di Napoli*, del *Don Chisciotte*, del *Secolo*, e dalla sua, ancora più arbitraria, detenzione. »

L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

**Canevaro, ministro degli affari esteri.** Sono lieto di poter soddisfare la curiosità giustissima dell'onorevole Santini sull'argomento dell'arresto del nostro concittadino Francesco Santorelli a Giaffa.

Il signor Francesco Santorelli di Napoli, stabilito da qualche anno al Cairo, corrispondente di parecchi giornali italiani, s'imbarcò il 26 ottobre ultimo a Porto Said per seguire il viaggio degli Imperiali di Germania. Egli era munito del passaporto consolare e del necessario Teskeeré per la Turchia. Giunto a Giaffa, fu arrestato dalla polizia turca per eccessivo zelo o per errore. Quella polizia, credendo di vedere nel Santorelli un anarchico, tenendo in non cale i privilegi garantiti dalle capitolarzioni, lo gettò in prigione senza neppure chiedere l'intervento dell'autorità consolare italiana. Pare anche che egli venisse derubato di alcune macchine fotografiche e di qualche somma che teneva con sè.

Appena il fatto fu conosciuto dal nostro ambasciatore a Costantinopoli, egli fece le debite rimostranze alla Sublime Porta e ne ottenne la promessa che sarebbe stata tosto ordinata la liberazione del Santorelli. Viceversa, quantunque paia che l'ordine di scarcerazione fosse partito da Costantinopoli, il capo della polizia di Giaffa, per troppo zelo, non credette opportuno di eseguirlo.

Venuta la notizia del fatto a Roma, il Governo insistette talmente per mezzo del

nostro ambasciatore presso la Sublime Porta che il Santorelli fu restituito in libertà l'11 novembre corrente.

Ora è certo che la polizia turca è venuta meno ai patti che esistono fra i due Governi e che sono stabiliti dalle capitolarzioni. Quindi sotto questo riguardo noi abbiamo diritto ad una riparazione e l'avremo.

Oltre ciò, quando ci saranno noti alcuni altri fatti e alcuni particolari sul modo con cui il Santorelli fu trattato e sulle perdite che ha dovuto subire, domanderemo anche una conveniente riparazione per lui. Non ho altro da dire e spero che l'onorevole Santini si dichiarerà soddisfatto.

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

**Santini.** Io mi dichiaro soddisfatto con riserva; cioè mi dichiarerò soddisfatto soltanto allora che il Governo della Sublime Porta avrà dato le soddisfazioni, alle quali l'onorevole ministro degli affari esteri ha riconosciuto aver diritto, non pure il Governo nostro, ma anche il nostro concittadino Santorelli. Io, disponendo di qualche modesta relazione, ho voluto fare un'inchiesta per conto mio per non portare alla Camera dei fatti non perfettamente appurati.

L'onorevole ministro degli affari esteri ha detto testè che l'autorità turca ha mancato per eccessivo zelo e che le capitolarzioni sono state violate. Il fatto è molto più grave di quanto non possa apparire a primo aspetto. Il Santorelli fu arrestato sotto l'imputazione di essere anarchico. Ora egli e gli amici suoi hanno avuto la cortesia di farmi tenere questo pacco di libri e di giornali, (*Mostra un pacco*) dai quali risulta che egli è quasi un bigotto della monarchia. (*Si ride*).

Il Santorelli era là come corrispondente anche di due giornali, non amici miei, così che non possa dirsi che io parli *pro domo mea*. Infatti, oltrechè del *Corriere di Napoli*, benevolo verso di me, era corrispondente del *Don Chisciotte* e del *Secolo*, dai quali non mi dolgo di essere quasi ogni giorno attaccato, appunto perchè milito in un campo politico diverso dal loro.

Ma la questione concerne, non soltanto i diritti dei cittadini italiani, ma altresì quei della stampa, che è dovere tutelare; è una questione codesta, che s'impone a tutti coloro, che non si lasciano trascinare da passioni di partito, ma che, avendo l'onore di sedere in

Parlamento, debbono pretendere che i diritti della stampa italiana all'estero, come tutti gli altri diritti italiani, siano rispettati.

Ora al Santorelli furono usate sevizie assolutamente barbare: avendo i poliziotti turchi trovato nella sua valigia delle pillole Guyot, l'obbligarono ad ingoiarle, sotto il pretesto che potevano contenere una piccola quantità di fulminato di mercurio; egli fu insultato, fotografato, quale un pericoloso malfattore e fatto segno a ludibrio in pubblica piazza; fu inoltre derubato di 42 sterline e dei suoi oggetti. Insomma la polizia fu con lui spietata e calpestò ogni diritto.

Né valse che l'ambasciatore nostro a Costantinopoli, compiendo, come bene ha detto l'onorevole ministro, il suo dovere, facesse telegrafare che fosse rilasciato, perchè l'autorità di Giaffa, passando sopra agli ordini superiori, tenne in carcere per sedici giorni questo povero malato, che ancora oggi geme in letto per gravissima bronchite. Come dicevo, io ringrazio...

**Presidente.** Onorevole Santini, i cinque minuti sono passati.

**Santini.** Solamente per me i cinque minuti! Allora anderò a sedere là... (*Accenna all'estrema sinistra*).

**Presidente.** Ma non dica di queste cose. Non mi accusi di parzialità! Il regolamento io lo faccio rispettare da tutti. Non per riguardo alla mia persona, ma per l'autorità onde mi ha investito la Camera, la richiamo all'ordine. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

**Santini.** Permette che spieghi queste parole?

**Presidente.** Le spieghi pure.

**Santini.** Se c'è persona, che porti ossequio alla maestà del presidente, sono io. Io non ho detto che Ella usi parzialità; ma intendevo dire che in tutti i Parlamenti i partiti estremi, imponendosi colla violenza, soverchiano il regolamento (*Si ride*).

**Presidente.** Qui nessuno soverchia il regolamento!

**Santini.** Mi dispiace che lei abbia...

**Presidente.** Io non avevo mai udito qui parole simili a quelle che Ella ha pronunziato!

**Santini.** Ho già dichiarato quello che intendevo dire; più di questo non posso fare. Permette che conchiuda?

**Presidente.** I cinque minuti sono passati.

**Santini.** Vorrei conchiudere.

**Presidente.** Conchiuda. (*Si ride*).

**Santini.** Conchiudo (*ilarità*) confidando che il ministro riesca presto ad ottenere quella soddisfazione che egli dice essere nei diritti nostri; e ripeto che mi dichiaro soddisfatto con riserva.

### Presentazione di documenti e disegni di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

**Canevaro, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera una raccolta di documenti diplomatici sulla questione dell'isola di Creta.

Mi onoro pure di presentare alla Camera, d'accordo col mio collega delle poste e telegrafi, un disegno di legge per l'approvazione della convenzione postale internazionale stipulata in Washington nel 1897.

**Presidente.** Saranno stampati e distribuiti.

**Canevaro, ministro degli affari esteri.** Domando che il disegno di legge sia dichiarato urgente, dovendo la convenzione andare in vigore col primo di gennaio.

**Presidente.** Nessuno opponendosi, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È ammessa*).

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Mi onoro di presentare alla Camera, d'accordo col mio collega del tesoro, un disegno di legge che riguarda le sovvenzioni chilometriche alle ferrovie concesse all'industria privata.

Mi onoro pure di presentare, d'accordo col ministro del tesoro e con quello di agricoltura e commercio, un disegno di legge che riguarda la conversione in legge del decreto concernente l'istituzione del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati. Essi seguiranno il corso ordinario.

### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsionè della spesa del Ministero

dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99.

La discussione di questo disegno di legge rimase sospesa al titolo relativo alle strade ferrate.

Su questo titolo ha chiesto di parlare l'onorevole Afan de Rivera.

**Afan de Rivera.** Assente dalla Camera con regolare congedo, venerdì scorso, quando fu incominciata e chiusa la discussione generale di questo bilancio, non potei in quel giorno, e non mi riuscì di farlo neppure sabato scorso, durante la discussione degli articoli, alla quale fui presente, ringraziare l'onorevole ministro ed amico Lacava, del modo benevolo con cui si piacque apprezzare la modesta opera mia, durante il brevissimo tempo che fui a capo del Ministero dei lavori pubblici. Ora adempio, innanzi tutto, pubblicamente a questo, per me, gradito dovere.

Ho chiesto di parlare su questo titolo, perchè non avrei saputo trovare capitolo adatto per fare una lieve rettificazione a quanto disse l'onorevole ministro nel discorso di venerdì, allorchè, parlando del sistema della terza rotaia che la Società Mediterranea chiede di sperimentare sulla linea di Varese, disse che quello era il sistema di trazione elettrica da me preferito.

Ora, è verissimo che io preferisco il sistema della terza rotaia a quello di distribuzione per filo aereo; ma il sistema che chiede di applicare la Società Mediterranea sulla linea di Varese, è il sistema americano della terza rotaia con distribuzione in derivazione; invece, quello da me vagheggiato è il sistema italiano, cioè della terza rotaia con distribuzione in serie.

E questa mia preferenza è basata sopra alcune ragioni che accennerò brevemente, senza punto entrare nel merito di nessuna questione tecnica.

Prima di tutto, lo preferisco perchè con tal sistema è consentito di adoperare l'energia elettrica impiegando alte tensioni; ed io sono convinto che, al modo stesso che le alte tensioni del vapore resero possibile la locomotiva a vapore, le alte tensioni della corrente renderanno pratica la locomotiva elettrica.

In secondo luogo, perchè la distribuzione in serie, così come quella cui io alludo, porta di necessità che sarebbero per tal mezzo evi-

tati gli investimenti per falsi scambi, i quali rappresentano nove decimi dei disastri che hanno luogo sulle ferrovie.

In terzo luogo, perchè con tale sistema non sembra possibile avere in movimento due treni sulla stessa sezione, senza che i conducenti ne siano tosto avvertiti, *automaticamente*, dagli strumenti indicatori che si trovano su ciascuna locomotiva.

In quarto luogo, perchè i treni in discesa sulle continue ondulazioni della via lavorano per la linea.

Finalmente perchè l'impiego della terza rotaia rappresenta semplicemente un ripiego per il tempo in cui una rete sia esercitata in parte elettricamente ed in parte a vapore; mentre, se tutta la rete fosse elettrica, le due rotaie del binario sarebbero più che sufficienti per il funzionamento dei treni.

A tutto ciò bisogna aggiungere che, allorchè i treni sono fermi o in discesa, non è possibile risentire alcuna scossa anche camminando a piedi nudi sulle rotaie; e che in ogni caso, la zona di rotaie attive è così piccola che, a volerci camminare su, il maggiore e più probabile pericolo è quello di essere investiti dal treno, e non già di ricevere una scossa dalla rotaia.

Detto questo, per giustificare la mia preferenza, e mentre dichiaro che mi affida completamente la saviezza del ministro perchè siano sperimentati assieme, ed in eguali condizioni, tutti i sistemi che possono risolvere, o si presume possano risolvere, l'importante e per noi importantissimo problema della trazione elettrica delle ferrovie, al fine di scegliere poi quel sistema che nella pratica si sarà dimostrato migliore, mi consenta il ministro che io richiami la sua attenzione intorno a due cose.

La prima è: che da quanto egli apprese alla Camera col suo discorso di venerdì, gli esperimenti che chiedono di fare le nostre Società ferroviarie sono quattro, di cui uno doppio col sistema degli accumulatori. A me pare che gli esperimenti riuscirebbero certamente più concludenti se comprendessero tutti e quattro i sistemi di trazione noti e cioè: fili aerei, accumulatori, rotaia in derivazione, e rotaia in serie.

Non occorre, parmi, di dimostrare la praticità e la giustizia di quanto ho detto.

La seconda osservazione è questa. Il servizio ferroviario con la trazione elettrica è,

di conseguenza, un servizio assai più intenso di quello della trazione a vapore. Ora, nella scelta definitiva del sistema d'applicarsi, bisogna sicuramente tener conto del rendimento economico: ma la maggiore economia dovrà sacrificarsi alla sicurezza dei viaggiatori, la quale non può ottenersi se non provvedendo a blocchi ed arresti automatici, indipendenti cioè dalla volontà e dall'azione dell'uomo.

E con questo ho finito.

Io non faccio alcuna proposta perchè il ministro ha dimostrato tale larghezza di veduta, tale equità e saviezza d'intendimenti, che ogni proposta sarebbe inutile. Però sento il dovere di brevemente dire perchè vagheggiavo che gli esperimenti di trazione elettrica fossero banditi dallo Stato e non dalle Società e tanto meno da privati, facendoli possibilmente coincidere con le onoranze che si faranno per Volta.

Innanzi tutto perchè credo questo il modo più facile per evitare complicazioni, noie, fastidi, sorprese di spese e di diritti più o meno campati in aria. Poi, perchè se gli esperimenti saranno fatti dalle Società, si andrà probabilmente a costituire una quinta ruota del carro che è bene evitare. E finalmente, perchè se gli esperimenti saranno fatti dai privati, protremo trovarci impigliati in tale gineprajo da non sapere come uscirne o dal quale usciremo colle ossa peste.

Se invece è lo Stato che fa tali esperimenti, impone lui il programma, determina lui le condizioni dei risultati tecnici; si sa fin da principio dove si va a cascare. Lo Stato, infatti, determinerebbe non soltanto che l'esperimento avesse luogo PER TUTTI fino allo scadere del primo ventennio delle concessioni, senza sottintesi o transazioni per alcuno, ma comincierebbe con lo scartare le linee di forte traffico, come per esempio la Colico-Chiavenna, e tutte quelle di grande importanza, limitando gli esperimenti a piccoli tronchi, fuori mano, in modo da non oltrepassare possibilmente i 40 chilometri, con limitato numero di stazioni, per spendere poco e non dar noia ad alcuno.

Supponiamo, onorevoli colleghi, che un dato sistema riesca alla prova un empiaastro (mi perdonino la parola, ma essa rende esattamente la situazione), che cosa accade? Che il traffico se ne risente. Si ha un bel dire che se un sistema non riesce dovrà essere subito rimosso; ma il subito è relativo; e in quel

tale tempo relativo bisognerà subire l'empiaastro con danno del traffico e del pubblico.

Detto ciò, ed in qualunque modo si faccia, io sono tranquillo perchè, lo ripeto, ho piena fiducia nel ministro il quale, ne son certo, in una questione così complessa ed in cui sono in giuoco tanti interessi, saprà appigliarsi a quel partito che meglio soddisfi l'interesse vero del paese. (*Benissimo! Bravo!*)

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

**Pantano.** L'onorevole Afan de Rivera iniziò il suo discorso deplorando di non essere stato, l'altro giorno, presente quando si cominciò la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, e fu sollevata la questione relativa all'Ispettorato ferroviario e al famoso contratto con la casa Ganz di Buda-Pest: questione intorno alla quale l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fu cortese di ampia risposta, che tuttavia, in molta parte della Camera, ignara della questione, sollevò molti dubbi e alcune incredulità.

Ora, trattandosi di un argomento di altissima importanza economica, perchè, qualunque possa dirsi ormai una cosa seppellita, tuttavia è un antecedente che può avere ripercussioni nell'avvenire, a me pare che l'onorevole Afan de Rivera, in questa circostanza, dovrebbe dire come realmente andò tutto questo affare del compromesso fra l'Ispettorato e la casa Ganz, affinché il paese e la Camera possano prenderne quella cognizione che è di somma utilità per l'interesse del paese.

Mi auguro che l'onorevole Afan de Rivera non abbia nulla in contrario per accogliere questa mia preghiera.

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

**Piovene.** Io mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una semplice interrogazione la quale concerne gli articoli terzo e quarto della legge 15 agosto 1897.

Il primo di questi articoli stabilisce che, per colmare il disavanzo verificatosi al 31 dicembre 1896 nella Cassa pensioni del personale delle ferrovie delle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, si imponeva una sopratassa sulle tariffe dei treni diretti, omnibus e misti secondo una differente percentuale, e più un aggravio maggiore sui trasporti e sul carico e scarico delle merci.

L'articolo quarto poi, dopo aver detto che la stessa legge, agli effetti dell'articolo terzo, andrà in vigore decorsi tre mesi dalla sua pubblicazione per il servizio interno, e dopo cinque mesi pel servizio cumulativo internazionale, stabilisce la durata dell'applicazione della legge stessa al 31 dicembre 1898.

La legge ebbe la sua attuazione secondo le norme prescritte; ed ora, avvicinandosi il termine stabilito per la durata della sua applicazione, io vorrei sapere dalla cortesia dell'onorevole ministro quali siano i suoi intendimenti in proposito.

**Afan de Rivera.** Domando di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Accenni il fatto personale.

**Afan de Rivera.** L'onorevole Pantano disse nella discussione generale, alla quale io non era presente, ed oggi ha ripetuto alla Camera, che, quando io era ministro dei lavori pubblici, non diedi la mia approvazione ad uno schema di convenzione fra il Governo e la Società proprietaria delle strade ferrate meridionali ed esercente la rete Adriatica, e ad uno schema di contratto fra la Società stessa e la Casa Ganz di Budapest per fare un esperimento di trazione elettrica.

Ora io debbo rispondere all'onorevole Pantano che tutto questo è vero, come già affermò l'onorevole ministro nella seduta di venerdì.

Esisteva veramente uno schema di convenzione fra la Società Adriatica e il Governo per una concessione gratuita di 60 anni delle forze idrauliche dell'Adda per un esperimento di trazione elettrica, sistema Ganz, sulle linee della Valtellina; e c'era anche uno schema di contratto fra la Società e la Casa Ganz. Ora io non ho difficoltà di dichiarare alla Camera, che mi onoro di non aver messo la mia firma nè a quella convenzione nè a quel contratto: e ne dico subito le ragioni.

Esaminando dal lato finanziario la concessione, si aveva questo risultato: che alla fine dei 60 anni, a conti fatti, si veniva a regalare alla Società, per un semplice esperimento, qualche cosa come 90 milioni. E poi in quella convenzione vi erano certi articoli, i quali, stabilendo la prelazione, avrebbero finito per creare un vero e proprio monopolio del sistema Ganz per tutta l'Italia; monopolio che a me non parve regolare e che non volli ammettere.

Detto ciò, dichiaro pure all'onorevole Pan-

tano che *errare humanum est*: si fanno tanti affari e tutti certamente non s'indovinano. Questa convenzione non è stata approvata neppure dal mio successore: quindi è un affare finito.

**Pantano.** Ma l'Ispettorato, senza il consenso del ministro, aveva approvato il contratto.

**Afan de Rivera.** Questo io non so. Ad ogni modo, quando sono venuti da me per avere la mia firma, io l'ho negata.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole mio amico Afan de Rivera è ritornato sopra una questione che io credeva esaurita nella discussione generale. Comprendo però che egli, non trovandosi allora presente ed essendo stato mio predecessore, abbia inteso il bisogno di parlarne in occasione di questo capitolo. Io non posso entrare nelle questioni tecniche per due ragioni: primo, perchè non ho la conoscenza tecnica dell'onorevole mio amico Afan de Rivera; secondo, perchè le questioni tecniche si risolvono per mezzo degli uffici tecnici.

Il mio amico desidera che siano studiati i diversi sistemi che finora si sono provati circa la trazione elettrica.

Egli è vero che, se potessimo studiare tutti questi sistemi, sarebbe una bella cosa anche perchè l'Italia, come già dissi altra volta, può in avvenire ritrarre vantaggi grandissimi dalla utilizzazione delle sue forze naturali per la trazione elettrica. Ma l'onorevole Afan de Rivera sa meglio di me che, per mettere in opera l'esperimento dei vari sistemi di trazione elettrica, occorrono molti quattrini, ed il mio collega del Tesoro non mi seguirebbe facilmente sopra una tal via; nè io mi ci metterei senza prima rifletterci bene, dappoichè io pure sono molto tenero del bilancio dello Stato.

Quindi bisogna fare di necessità virtù; e se non può lo Stato far tutto, bisogna che le Società esercenti aiutino l'opera dello Stato.

Naturalmente gli esperimenti si dovranno fare (e di questo è certamente convinto anche l'onorevole Afan de Rivera) sempre su linee di minor traffico appunto perchè, non riuscendo l'esperimento, la perdita non sia grave e non debba anche lo Stato risentirne dannose conseguenze.

Ad ogni modo io posso affermare che gli

esperimenti sui diversi sistemi saranno fatti per quanto più è possibile, e speriamo che a qualche cosa di bene possano riescire.

Per quanto poi concerne l'esperimento che intende fare l'Adriatica del sistema Ganz con la terza rotaia, io non faccio contestazioni in proposito: la questione è riservata interamente ad una Commissione tecnica ed ai Corpi consultivi dello Stato.

L'onorevole Pantano è ritornato sopra una questione che egli sollevò già nella seduta di venerdì: mi pareva che dopo le mie esplicite osservazioni non vi fosse più motivo di discorrerne. Tuttavia anche per questa parte io debbo rettificare qualche cosa detta dagli onorevoli amici Pantano ed Afan de Rivera.

Non si trattava allora di un contratto, ma di uno schema, di un progetto di contratto, e la cosa è molto differente. Perchè il contratto, come tutti sanno, è la forma di atti concreti e d'impegni sostanzialmente assunti, crea diritti e doveri, mentre uno schema di contratto non crea nè diritti, nè obblighi, non impegna affatto. E nel caso citato dagli onorevoli colleghi si era precisamente allo stadio di un semplice schema di contratto; non è ora il momento di entrare nelle diverse particolarità di quello schema, sebbene io creda che non vi si trovi qualche cosa di ciò che ha accennato l'onorevole Afan de Rivera.

Ad ogni modo quello che posso affermare è questo: che il contratto non ha avuto seguito, che è allo studio semplicemente come schema presso il Comitato delle ferrovie, che il Governo non è impegnato in niente, e che io mi riservo di decidere quando i Corpi consultivi avranno detta la loro parola.

Intanto apertamente dichiaro che, qualunque possa essere il risultato di questi studi presso il Comitato delle ferrovie, saranno da me sempre mantenuti incolumi gli interessi dello Stato, null'altro che gli interessi dello Stato. (*Bravo! Benissimo!*)

Anche l'onorevole Piovene ha preso occasione da questo titolo per chiedere quali siano le intenzioni del Governo circa i provvedimenti da prendere per gli istituti di previdenza, cui si riferisce la legge da lui indicata. Gli rispondo subito: fra pochi giorni presenterò due disegni di legge: uno per provvedimenti interinali allo scopo di fornire i mezzi necessari alle Casse degli istituti di previdenza, e l'altro pei provvedi-

menti definitivi riguardanti la sistemazione di esse.

**Presidente.** Veniamo ora alla discussione del capitolo 59. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 873,653.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marescalchi Alfonso.

**Marescalchi A.** Prendo occasione da questo capitolo per fare alcune brevi raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Le comunicazioni ferroviarie col Piemonte e la Liguria di tutta quella parte d'Italia che sta fra Ancona e Piacenza, e che comprende le Marche, la Romagna e l'Emilia, corsero testè pericolo di un gravissimo danno per la soppressione di quell'unico treno diretto che parte la notte da Bologna e giunge a Torino la mattina. Questo pericolo agitò tutte le rappresentanze delle diverse Provincie interessate, e fu solamente evitato per l'energia, cui rendo sincero omaggio, dell'onorevole ministro e dell'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Però tutto ciò costituisce un sintomo molto allarmante, e prova che le Società non considerano la questione degli orari dal lato dell'interesse del pubblico, ma soltanto da quello del loro particolare tornaconto.

Infatti esse si fanno la concorrenza con questi orari fino al punto da essere lietissime quando un treno non giunge in tempo, e possono fare immediatamente partire l'altro per non far prendere ai viaggiatori la coincidenza stabilita.

L'animo nostro quindi non è sgombro dal timore che, per l'avvenire, possano rinnovarsi simili tentativi, appunto perchè vediamo la resistenza opposta dalle Società nell'accordare altri due treni che lo stesso Governo ha riconosciuto necessari, e specialmente l'accelerato 310 che dovrebbe partire da Bologna nel pomeriggio e giungere a Torino nelle prime ore della sera.

Inoltre le società, quando l'anno scorso, con grande sforzo, accordarono un piccolo vantaggio per le comunicazioni fra l'Emilia e la Liguria, l'aggiunta cioè di una vettura che facesse servizio diretto nel treno notturno da Bologna a Genova, riconobbero necessaria l'istituzione di un treno diretto Bologna-Genova, necessarissimo alle comunicazioni fra tutta la parte adriatica e la Liguria; tanto più necessario dal momento che il di-

rettissimo Firenze-Venezia è fatto per comodo dei *touristes*.

Ora io voglio raccomandare all'onorevole ministro che solleciti l'attuazione di questi due treni assolutamente indispensabili.

Giacchè mi trovo a parlare, un'altra raccomandazione voglio fare all'onorevole ministro. Nella stazione di Milano, molto praticamente, è stato istituito un ristorante di terza classe; ora io desidererei che l'onorevole ministro spingesse le società ferroviarie ad impiantare questi ristoranti in tutte le principali stazioni, specialmente in quelle che hanno un grande transito. Non è per amore della città che io rappresento, ma perchè realmente è un grande centro facendo ad essa capo quattro grandi linee, che io prego il ministro di riconoscere la necessità della istituzione di un ristorante di terza classe nella stazione di Bologna, dove sostano molte persone le quali non possono certamente procurarsi il lusso di accedere al ristorante di prima classe. Io raccomando caldamente questa cosa, modesta sì, ma tanto utile alla maggioranza dei viaggiatori.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Buono.

**Del Buono.** La questione di cui voglio intrattenere il ministro non interessa la Camera; è una questione del tutto locale, ma che pure ha diritto di essere studiata e risolta. Lungo la linea, che da Pisa va a Roma, è la stazione di Campiglia Marittima dalla quale parte un treno che conduce i passeggeri a Piombino da dove poi, per mezzo del piro-scafo, vanno all'isola d'Elba.

Io ho raccomandato molte volte all'onorevole ministro un provvedimento che valga ad impedire un fatto che quasi tutti i giorni si lamenta; cioè che questi passeggeri siano obbligati a pernottare a Piombino per attendere la corsa del giorno dopo.

Il fatto sta così. Il treno 215 che parte da Pisa alle 11 e minuti, arriva a Campiglia alle 14.3, mentre il trenino locale che si distacca da Campiglia per Piombino parte alle 14.30 perchè (non c'è che quello!) deve ritornare alle 15.3 da Piombino per prendere la coincidenza del treno 214 che parte da Roma.

Ora succede che il trenino molte volte, anzi quasi mai, a meno che non si tratti di pochi minuti, non aspetta il treno di Pisa e

parte vuoto per Piombino, e in conseguenza parte vuoto anche il piro-scafo per l'Elba.

Perciò gli elbani, popolazione molto interessante io credo, restano senza posta. Io ho raccomandato altre volte siffatta questione al ministro il quale, nella sua cortesia, durante la stagione estiva provvide aggiungendo una coppia di treni sul percorso Campiglia Piombino.

Venuto però l'orario invernale, la nuova coppia di treni fu soppressa; ed oggi succede nuovamente che spesso l'isola d'Elba, per le ragioni prima dette, rimane senza comunicazioni.

Sarebbe interessante che si potesse profittare della seconda corsa del piro-scafo, vale a dire quella delle 16, perchè è l'ora in cui il mare, nel canale di Piombino, dà maggior tregua; altrimenti rimarrà il danno lamentato fino ad oggi: vale a dire quello di vedere un'isola, come l'Elba, abbastanza importante, quasi ogni giorno priva di posta. Non ho altro da dire.

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

**Daneo.** Io avevo presentato una interrogazione al ministro dei lavori pubblici a proposito del disastro dei Giovi. Ma avendo il ministro differito questa interrogazione al bilancio, ho preso occasione da questo capitolo 59 per svolgere la mia interrogazione che, come la Camera ricorderà, concerneva appunto il gravissimo scontro ferroviario avvenuto il giorno 11 agosto del corrente anno nella galleria dei Giovi, le cause che lo determinarono, e i provvedimenti che intende il Governo di prendere per impedire ulteriori disastri.

L'opinione pubblica a Genova crede che responsabili di questo disastro sieno il Governo e la Società; più il primo che la seconda. Quando però parlo del Governo, mi corre obbligo di dichiarare, per ragione di giustizia, che certamente io non posso far risalire tale responsabilità all'attuale ministro dei lavori pubblici perchè da poco tempo, anzi da pochi giorni, egli aveva assunto quel dicastero allorchè il disastro avvenne. Anzi non ignoro come l'onorevole ministro che regge oggi il dicastero dei lavori pubblici, informato delle trasgressioni regolamentari che si compievano nel passaggio della galleria dei Giovi, ingiungesse prontamente alla Mediterranea di provvedere. Ma dico che la

responsabilità spetta al Governo ed alla Società perchè noi tutti dobbiamo ricordare come quella linea, da molti anni, fosse esercitata con una potenzialità di circa mille vagoni ogni ventiquattro ore, e in tanti anni mai un inconveniente era accaduto. Ma allora si rispettavano i regolamenti e le più elementari norme di prudenza; regolamenti e norme che il giorno 11 agosto, e prima di quel giorno, furono completamente dimenticate.

E di vero basterà accennare a questi semplici fatti: prima c'era una stazione-telegrafica ai Giovi, e i treni i quali giungevano all'imbocco della galleria si fermavano, se non avevano abbastanza forza di trazione facevano fuoco, essendo impedito di far fumo nella galleria; e questa stazione telegrafica fu soppressa. Non basta: c'era il binario morto sul quale appunto dovevano fermarsi i treni, e il binario fu completamente tolto; c'era il binario di salvamento, e ora non esiste più. Inoltre era prescritto che tutti i treni non dovessero avere un peso superiore a quello stabilito; e non soltanto questa norma fu abbandonata, ma i capi stazione ed i funzionari della Società avevano un premio per ogni vagone che riuscivano ad aggiungere al treno e ad avviare nella galleria, oltre quelli, dirò così, regolamentari. E non basta ancora. Scelto e sufficiente era, un tempo, il personale di manovra, allenato e retribuito convenientemente, in ragione, cioè, del lavoro difficile e faticoso. E tutto questo fu mutato. Il personale è scarso, in parte nuovo e male pagato. E che dire del materiale vecchio, sgangherato, che si usava ora da quella linea?

Ora, onorevole ministro, è naturale che con tutte queste misure di previdenza nulla sia accaduto prima, ed è naturale altresì che, avendo adoperato carbone non atto al transito della galleria dei Giovi, sia accaduta la grave disgrazia che lamentiamo, come sono naturali le violente parole con cui fu stigmatizzata da tutta la cittadinanza genovese.

A proposito del carbone, ho letto un comunicato della Società Mediterranea col quale si scusa di non essersi potuta provvedere di buon carbone Cardiff, a causa dello sciopero dei minatori inglesi. Io non credo giusta questa considerazione; ma ad ogni modo, se il carbone era deficiente, a me sembra chiaro, e credo che parrà anche al ministro, che doveva essere, questa, una ragione di più per moltiplicare le norme di prudenza, o almeno

per tener ferme quelle che si adottavano prima, quando il carbone era migliore.

Ma non basta. Io ho letto in questi giorni ciò che fu detto nell'assemblea della società della Mediterranea. Ecco le precise parole: « Prima di pensare ai particolari dell'esercizio, con l'animo addolorato ricordiamo la collisione dei treni avvenuta la sera del di 11 agosto ultimo scorso al piano orizzontale dei Giovi. Fu questo un sinistro che per il modo per il quale si svolse e per le gravi conseguenze che si ebbero, va annoverato fra i maggiori che si verificarono in questi ultimi anni in Italia. »

E si aggiunge: « Abbiamo cercato con ogni diligenza di renderci ragione del come il disastro abbia potuto avvenire. Si tratta disgraziatamente di uno di quei casi a cui le grandi industrie pur troppo vanno soggette e che sono il risultato di un complesso di circostanze imprevedibili e diremo quasi fatali. »

Ebbene, vorrei poter dire che la società Mediterranea ha perfettamente ragione; ma i fatti la smentiscono. La Camera e l'onorevole ministro hanno udito le cause che originarono il disastro. Mi sia ora consentita l'esposizione di alcuni altri fatti e di ricordare alcuni rapporti, i quali certamente sono conosciuti dal ministro ed anche dall'Ispettorato, e che dimostrano a luce meridiana come questa disgrazia non sia stata, come si vuole ora dire, fatale ed imprevedibile, ma che anzi era preveduta, e che certamente non sarebbe accaduta se la Società avesse osservato le più elementari regole della prudenza.

Il 4 luglio del corrente anno, l'impiegato del basso personale Santini, riferiva in un suo rapporto che il treno 2 composto di quindici veicoli subiva cinque minuti di ritardo sotto la galleria dei Giovi, perchè aveva un peso di 35 tonnellate di eccedenza.

Il 9 dello stesso mese, un rapporto firmato Rossi diceva: « Col treno 1748, eravamo giunti alla metà della galleria dei Giovi, quando avvertimmo un forte slittamento per l'atmosfera molto umida. Ci fermammo due minuti, quindi si riprese la marcia; ma stante il combustibile molto cattivo che saturava l'ambiente di gaz irrespirabile, tutto il personale di macchina perdeva i sensi. Appena giunti fuori della galleria, trovandomi con poca acqua nella caldaia, e pensando anche allo stato in cui si trovavano i compagni, diedi l'avviso di chiudere i freni e mandai il fuochista Artusio

a vedere i compagni; erano sdraiati sulla macchina quasi asfissati; poi venne il signor capo stazione che domandava dove fosse il fuochista Boetti.

Si poté capire che era caduto in galleria: allora mandarono i guardiani col carrello, e lo trovarono là dove il treno si era fermato.

Il Boetti riferiva che era disceso per respirare, e che le sue forze non bastavano più a permettergli di risalire sulla macchina. Il treno subiva un ritardo di 23 minuti. »

Un altro rapporto firmato Buffa dice che il treno 111 subiva cinque minuti di ritardo nel solito tragitto, per 26 tonnellate di eccedenza nel peso e pel pessimo combustibile.

Un altro rapporto dello stesso giorno, firmato Bianchi, denunciava che il treno 3154, del giorno precedente, subiva tra Pontedecimo e Busalla un ritardo di 9 minuti, causa la cattiva qualità del combustibile accertato anche dal capo deposito.

Sempre nello stesso giorno il treno due da Pontedecimo a Busalla, composto di 26 pezzi, subiva tre minuti di ritardo per forte slittamento in galleria, e a cagione dell'irrespirabile atmosfera. Questo rapporto è dei macchinisti Tamagno e Ghio.

Sempre lo stesso giorno, un rapporto firmato Girardi supplica si faccia stacciare la sabbia e designa l'abuso di adoperare la sabbia più volte bagnata; il che contribuisce allo slittamento del treno e all'asfissia del personale. Ma vi è di più: un giorno un macchinista addetto al servizio dei Giovi disse ai suoi superiori che assolutamente non sarebbe partito se non si provvedeva migliore combustibile, e se non si fossero prese tutte le precauzioni volute dal regolamento. Ebbene; sa il Governo, sa la Camera quale risposta si ebbe questo macchinista? Fu messo dieci giorni agli arresti con perdita della paga.

*Voce a sinistra.* Era militarizzato?

**Daneo.** Militarizzato, precisamente. (*Commenti*).

Ora io non ripeterò qui le roventi parole dette dai miei concittadini in quell'occasione. A me basta di avere citati questi fatti che sono abbastanza eloquenti e sono la più fiera condanna di chi doveva vigilare e provvedere, e non vigilò e non provvide. La Società e il Governo sapevano giorno per giorno, direi quasi ora per ora, quanto accadeva nella galleria dei Giovi, e mai come in questa occa-

sione si verificò più musulmana indifferenza, stigmatizzata dai Consigli provinciali e comunali della Liguria.

Solamente mi consenta la Camera che io legga il decreto del prefetto il quale fa fede che tutto quello che io ho affermato è stato riconosciuto anche ufficialmente.

Ecco il decreto del prefetto:

« Preoccupato del terribile disastro ferroviario avvenuto il giorno 11 corrente nella antica linea dei Giovi, per ragioni di ordine pubblico ed in base alle vigenti leggi di pubblica sicurezza e comunale-provinciale, ordino la sospensione del servizio ferroviario nel tratto linea Pontedecimo-Busalla. La sospensione durerà fino a tanto che codesto onorevole Ispettorato non abbia dichiarato per iscritto: (faccio notare come sia grave che, in un fatto la cui responsabilità spettava di giudicare all'Ispettorato, dovesse intervenire il prefetto).

1° che il materiale di macchine, carri e carrozze sia in condizioni di fare convenientemente il servizio; (il che, dunque, prima non era: e da ciò la responsabilità del Governo, dell'Ispettorato, e delle Società;

2° che il carbone adoperato è tale da dare affidamento di buon servizio);

3° che fu provveduto perchè la formazione dei treni non sia superiore alla potenzialità della linea e dei mezzi di trazione;

4° che l'Ispettorato constatò il regolare funzionamento di tutti quei mezzi che sono in attuazione per evitare disastri: quali stazioni di segnalamento, apposizione della sabbia per crescere l'attrito delle ruote nelle rotaie ecc. »

E anche qui è dunque chiaro che tutte queste cose, prima del decreto prefettizio, mancavano.

Dunque io posso concludere che da quei fatti risulta come la responsabilità sia stata del Governo, dell'Ispettorato, della Società e che assolutamente non è esatto quanto la Società afferma: che cioè il disastro fu cagionato da cause che non si potevano prevedere.

Ora io mi rivolgo all'onorevole ministro e lo prego di volerci dire quali siano state, secondo lui, le cause che hanno prodotto questo grave disastro. E noi desideriamo vivamente, come siamo certi che lo desiderano la Camera ed il Governo, che si faccia luce piena ed intera intorno a questo fatto, per-

chè sarebbe veramente deplorabile che si infiltrasse il dubbio ed il sospetto che le gravi responsabilità non sono colpite.

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

**De Nava.** Il capitolo 59 che ora discutiamo provvede alla spesa del personale dell'Ispettorato; e le brevi osservazioni che io avrò l'onore di esporre, si riferiscono proprio al personale dell'Ispettorato ed all'ordinamento suo. Queste osservazioni le credo tanto più opportune, inquantochè nel bilancio dei lavori pubblici c'è una nota di variazione del ministro, il quale propone una modificazione all'ordinamento dell'Ispettorato.

Ora l'Ispettorato il quale ha avute tante e, io aggiungo, così giuste critiche, tanto nei tempi passati quanto in questa discussione, credo che sia bene formi oggetto delle nostre discussioni nel suo ordinamento: inquantochè se vi è intendimento da parte del Ministero di riformarlo, è bene che noi l'agevoliamo, l'incitiamo, e possibilmente lo consigliamo nell'opera che vuol compiere.

L'altro giorno l'onorevole Pantano attaccò l'Ispettorato, ma mi permetta di dirgli che lo criticò in un modo generico: credette cioè di poterlo attaccare nell'opera dei suoi funzionari. Ora l'Ispettorato non esercita la sua funzione in modo diverso da tutte le altre Amministrazioni governative. È vero che c'è un decreto che l'ordina in una certa maniera autonoma; ma lo stesso decreto dice però che esso dipende direttamente dal ministro; sicchè non vi è affare importante dell'Ispettorato che non debba essere sottoposto al ministro.

Se quindi colpe ha avuto l'Ispettorato, è evidente che le hanno avute anche i ministri che si sono succeduti alla direzione dei lavori pubblici: e non bisogna attribuire alle persone facenti parte dell'Ispettorato più di quello che loro spettano.

L'onorevole Pantano attribuiva poi, mi pare, una gran parte di quello che noi deploriamo all'opera di colui che oggi presiede a quel servizio.

Ma onorevole Pantano, pensi che chi presiede oggi all'Ispettorato non è a quel posto che da pochissimo tempo: e se debolezze vi sono state da parte dell'Ispettorato verso le Società ferroviarie, io credo che tutta la Camera deve riconoscere che non sono state maggiori negli ultimi tempi.

Anzi, in questi ultimi tempi, si è cercato di cambiare strada e di ritornare all'esatta osservanza delle leggi e delle convenzioni ferroviarie. Così i ministri che hanno immediatamente preceduto l'attuale hanno fatto, e do lode all'onorevole Lacava di seguire questa via.

Dunque siamo giusti nel distribuire lodi e biasimi, e non diciamo che si deve alle persone ciò che io credo si debba principalmente attribuire all'ordinamento dell'Ispettorato. Questo ordinamento è stato oggetto di amare critiche da molti anni, e giustamente. Nel 1885 la legge delle convenzioni non disse nulla del modo in cui doveva essere ordinato; si contentò di istituirlo. Fu un decreto reale quello che ordinò l'Ispettorato e ne determinò le attribuzioni. Ora avvenne che, sia per la forma come l'ordinamento fu predisposto, sia per l'incalzare degli avvenimenti, l'Ispettorato fu assorbito quasi completamente nell'opera delle costruzioni ferroviarie e nell'amministrazione dei fondi di riserva stabiliti dalle convenzioni, e dimenticò completamente che sua funzione essenziale era la vigilanza sull'esercizio. Io credo che la Camera si meraviglierà nello apprendere che fino ad un anno fa nell'Ispettorato non vi era una divisione apposita intitolata dalla vigilanza dell'esercizio. Le funzioni di vigilanza erano ripartite nelle diverse sezioni, e mancava assolutamente un concetto organico che ne dirigesse l'azione. L'amministrazione dei fondi di riserva e quella delle costruzioni assorbivano, come ho detto, completamente l'opera dei funzionari dell'Ispettorato: lochè forse era inevitabile, perchè bisogna ricordare che, dal 1885 sino a qualche tempo fa, si spendevano centinaia di milioni per nuove costruzioni, e nello stesso tempo si spendevano molti quattrini per i fondi di riserva e basterà ricordare i 134 milioni dell'allegato alle convenzioni per opere sulle strade già costruite.

Ora l'onorevole ministro, nella sua nota di variazione al bilancio, propone che l'Ispettorato generale delle strade ferrate si spartisca in due direzioni generali: una direzione generale dell'esercizio, una direzione generale delle costruzioni. Io dichiaro subito che do ampia lode e plauso illimitato a questa proposta, la quale dimostra che il ministro intende affermare che funzione principale dell'Ispettorato è la vigilanza sull'esercizio.

Però mi permetta il ministro di domandarli alcuni schiarimenti: dappoichè questo suo intendimento rischia di diventare inefficace ed infruttuoso, se ad esso non seguono altri provvedimenti per renderne possibile l'attuazione.

Mi spiego. Ho detto che la ragione per cui non si è veramente esercitata la vigilanza è che l'Ispettorato, sia centrale sia locale, è stato assorbito specialmente dall'amministrazione dei fondi di riserva; oltrechè dalla sorveglianza sulle costruzioni di ferrovie nuove.

Queste ultime sono ormai quasi esaurite, o almeno sospese, ma io ora domando all'onorevole ministro: l'amministrazione dei fondi di riserva delle ferrovie a quale delle direzioni generali sarà affidata? alla direzione dell'esercizio, o a quella delle costruzioni? Dico subito che, per ragione logica, l'amministrazione dei fondi di riserva deve essere data alla direzione dell'esercizio.

Evidentemente, il giudicare se vi è, o no, da fare una riparazione per danno di forza maggiore; se c'è bisogno, o no, di riparare un veicolo; se si deve, o no, sostituire una carrozza; se si deve aumentare il numero delle carrozze e via dicendo, è cosa che si può fare da colui che vede da vicino l'esercizio e giudica le necessità.

Però, se ciò è logico ed indispensabile, ne potrà seguire precisamente quello che io deploro che sia avvenuto fino ad oggi: vale a dire che, distratto dalle occupazioni che si riferiscono all'amministrazione dei fondi di riserva, colui che è preposto alla direzione dell'esercizio, non si occuperà di tutto ciò che forma il vero esercizio.

E questo tanto più avviene, inquantochè (la Camera mi consenta di dirlo) questa amministrazione dei fondi di riserva è tutto ciò che si può immaginare di più complicato nell'amministrazione dello Stato. Si ha a che fare non con una, ma con due burocrazie. Alla burocrazia dell'amministrazione dell'Ispettorato si è aggiunta quella ancor più pesante delle Società ferroviarie. Siamo arrivati a questo: che due Società private, come sono le due Società Mediterranea ed Adriatica, hanno una burocrazia più impacciante di quel che non sia la burocrazia dello Stato.

Conosco progettini di piccolissima entità, di poche migliaia di lire, i quali sono rico-

nosciuti indispensabili al buono esercizio ferroviario tanto dall'Ispettorato quanto dalle Società, e che passeggiano per mesi e mesi, dai compartimenti alla Direzione generale, della Direzione generale all'Ispettorato locale, dall'Ispettorato locale a quello centrale, senza vederne mai l'approvazione. Se è così, e se c'è questo ingranaggio burocratico, desidererei avere dal ministro l'assicurazione che a questo primo ordinamento dell'Ispettorato ferroviario succederà una semplificazione dell'amministrazione dei fondi di riserva; semplificazione indispensabile, se si vuole che colui che è direttore dell'esercizio, faccia veramente la vigilanza che a lui sarà affidata.

C'è una seconda cosa che io debbo domandare al ministro. Crede egli che la vigilanza sull'esercizio si possa esercitare soltanto modificando l'ordinamento dell'Ispettorato centrale, cioè, facendo sì che vi sia un direttore generale dell'esercizio al centro? Io credo che non basti: perchè la vigilanza sull'esercizio bisogna esercitarla sul posto; bisogna, cioè, che, corrispondente a questa funzione nel centro, vi sia una funzione attiva nella periferia.

I diversi circoli debbono essere investiti di un potere sindacatore per esercitarlo rispetto alle Società ferroviarie. Ora, i circoli, diciamolo schiettamente, non sono in grado di esercitare questa alta e non facile funzione. Non sono in grado, per la non grande capacità di alcuni di quelli che debbono esercitarla; non lo sono pel numero del personale che hanno a loro disposizione. Uno dei più gravi errori è quello di avere affidato tali funzioni a impiegati di grado non elevato. Costoro, che debbono sorvegliare l'andamento di Società presiedute da uomini che hanno 25 o 30,000 lire di stipendio, altissime relazioni, e, diciamolo pure, altissime influenze, sono funzionari che hanno quattro o cinque mila lire di stipendio. Non dico che per ciò non possano essere persone rispettabili, e capaci, come lo sono molti di essi; ma egli è che, finora, il Governo non li ha circondati di quel prestigio, di quell'autorità, di quel grado, per cui essi abbiano, rispetto alle Società, l'autorità morale che occorre per adempiere bene la loro missione. Inoltre, i circoli sono fatti in modo che non c'è il personale sufficiente per dividerli in due rami: cioè, quello che deve servire all'amministrazione dei fondi

di riserva, e quello che deve servire alla vigilanza sull'esercizio; vigilanza la quale deve essere esercitata diuturnamente, mediante funzionarii che siano in condizione di vedere giorno per giorno l'andamento del servizio.

Io vorrei domandare ai miei colleghi se abbiano mai visto qualche ispettore governativo fermo, lì, nelle stazioni, a ricevere i reclami o girare sui treni ad osservare il movimento ed il traffico. Fanno, sì, qualche atto di controllo; ma saltuariamente, non come una funzione determinata e permanente, quale si potrebbe esercitare mediante i delegati alle stazioni, come c'erano nel vecchio ordinamento del commissariato e che ora non esistono più. Pertanto io domando che il ministro mi dia questa assicurazione: che cioè alla ripartizione logica, giusta, delle due direzioni generali corrisponda, da una parte, la semplificazione dell'amministrazione dei fondi di riserva; dall'altra parte, un riordinamento degli uffici di circolo i quali, soltanto così, potranno adempiere alla funzione loro. La quale funzione non ho bisogno di dire alla Camera quanto sia grave ed importante. Non vorrei abusare della benevolenza dei colleghi: ma mi consentano di accennare (sarò brevissimo ed avrò finito) a quattro funzioni che l'Ispettorato ha finora, suo malgrado, in gran parte trascurate. La prima funzione è quella che concerne la manutenzione delle linee, cioè la manutenzione del patrimonio delle strade ferrate. È evidente che le Società ferroviarie non hanno alcuno interesse di fare una buona e regolare manutenzione: perchè, siccome per le convenzioni va a loro completo carico, esse cercano in tutti i modi di sbarazzarsene. Ad evitare che il patrimonio delle strade ferrate patisca danno, è necessaria quindi una oculata vigilanza sulla manutenzione. Io mi appello ai colleghi della Camera, per esempio all'onorevole Daneo che poco fa ha parlato, per dire in quale stato sia tenuto, per citarne uno, il fabbricato della stazione di Genova. Se così si fa in una delle più importanti stazioni del Regno, chi può affermare che una vigilanza esista?

Una seconda vigilanza che manca è quella sul materiale rotabile. Le Società non hanno interesse a riparare i veicoli, perchè le riparazioni sono a loro carico, ed hanno interesse invece a dir sempre che occorrono vei-

coli nuovi, i quali sono a carico della Cassa degli aumenti patrimoniali. E qui è opportuno che la Camera tenga presenti alcune cifre che sono importanti, poichè si parla sempre di nuovi veicoli da costruirsi, e non si nota (leggo soltanto pochissime cifre) che mentre nel 1885 noi avevamo soltanto 1871 locomotive, 5340 carrozze e 30 mila carri, alla fine del 1896 (e trascuro gli acquisti fatti nel 1897 e quelli che ora si propone di fare nel 1898 e nel 1899) il patrimonio era aumentato in questa guisa: le locomotive erano arrivate a 2566, le carrozze a 7380 e i carri a 48 mila circa. Come si vede, l'aumento, se non grande, non è spregevole.

Ora io do lode al ministro di aver predisposto una somma di parecchi milioni all'acquisto di nuovi veicoli; ma non è questo il solo provvedimento cui bisogna pensare. Bisogna pensare anche alle riparazioni dei carri i quali, come accennava pure l'onorevole Nofri l'altro giorno, giacciono a parecchie migliaia nelle officine. Bisogna pensare anche alla rinnovazione del materiale rotabile.

La Camera sa che nelle Convenzioni c'è un fondo di riserva appunto per rinnovare il materiale rotabile reso inservibile dall'uso. Questo fondo di riserva ha una forte dotazione, tanto è vero che ha potuto prestare parecchi milioni agli altri fondi di riserva. Orbene: nelle Convenzioni fu stabilito che le locomotive, le carrozze e i carri non si potessero rinnovare se non dopo un determinato periodo di anni, cioè dopo che avessero raggiunto una determinata età. Ma come succede nello stato civile degli uomini, anche gli stati civili di queste vetture sono spesso falsi: e come ci sono uomini giovani secondo la fede di nascita ma che in fatto sono vecchi e viceversa, così vi sono, permettetemi il paragone, vetture di vecchia età che servono tuttora e vetture giovani, che non hanno ancora gli anni di servizio, ma che dovrebbero rinnovarsi, mentre pur troppo le vediamo correre ancora sulle strade ferrate, senza nostro conforto. Ora è bensì vero che con una Convenzione del 1888 fu stabilito che si potessero rinnovare le vetture anche quando non avessero raggiunto l'età limite, e fu questa una savia interpretazione della legge: ma però anche dopo ciò permane sempre nelle Società la resistenza alla rinnovazione del materiale.

Infatti udite queste altre poche cifre. Di

quelle locomotive vetture e carri che ho accennato più su, quante ne sono state sostituite? Di locomotive soltanto 74, di carrozze 370, di carri 700.

Ora domando: è giusto che così scarso sia il numero dei veicoli sostituiti, quando noi vediamo ogni giorno vetture che pur troppo dobbiamo sperimentare insufficienti allo scopo, anzi addirittura inservibili?

Dunque, seconda vigilanza, grave ed importante, è questa sul materiale ruotabile.

C'è poi una terza vigilanza rispetto al materiale ruotabile: quella cioè dell'utilizzazione dei carri, la quale dovrebbe essere bene ordinata ed invece manca completamente. E se l'Ispettorato sorvegliasse sul serio, e facesse osservare ciò che, rispetto all'utilizzazione, nelle convenzioni è stabilito, molti inconvenienti sarebbero eliminati.

Invece non è così perchè mancano l'organizzazione ed il sistema.

Accennerò poi ad un'altra funzione di vigilanza: quella sugli orari. Qui non è soltanto il numero e l'attività dei funzionari che mancano, ma fa anche difetto l'ordinamento.

Dopo lunghe discussioni innanzi ai tribunali, si era finito col concludere che si trattava di materia penale, e la Cassazione con molte sentenze aveva confermato ciò, ed aveva dettato anche il procedimento da seguire.

Venne però un giorno in cui le Società le quali prima avevano detto che le contravvenzioni erano di carattere penale quando lo Stato diceva che erano di carattere amministrativo, con una lunga memoria vollero sostenere che erano di carattere amministrativo quando lo Stato, in seguito a quelle sentenze, diceva che erano di carattere penale.

La Cassazione ci pensa su e dice anche che non hanno carattere penale; ma amministrativo, anzi contrattuale. Secondo la Cassazione pertanto ogni volta che avviene una contravvenzione all'orario, bisogna convocare il collegio arbitrale, per vedere se vi sia o no la violazione del patto.

Io mi inchino riverente al verdetto della Cassazione, ma domando se sia possibile andare avanti così. Bisogna una buona volta stabilire questa procedura.

Su questo punto attendo una dichiarazione dell'onorevole ministro, e se egli creda che occorra un provvedimento legislativo.

Giacchè il Ministero mi pare disposto a presentare molte leggi, presenti anche questa sugli orari ferroviari.

In fine c'è un'ultima e importantissima funzione sulla quale non dirò nulla, sebbene di molta importanza, ed è il personale. Non dirò nulla perchè, una correttezza che mi sembra doverosa, impone di aspettare la relazione della Commissione d'inchiesta che ci si promette fra qualche giorno.

Dopo ciò ho finito tutto quanto si riferisce al personale di ruolo ed all'Ispettorato; dirò un'ultima parola che si riferisce al personale straordinario.

Purtroppo l'Ispettorato, fra gli altri difetti suoi, ha anche questo, che quasi metà del personale è straordinario, raccogliaccio, formato quando la legge delle convenzioni fu approvata. Non credo di dire con ciò cosa spiacevole, ma certamente non tutto quel personale fu scelto bene.

Ora si è andata facendo una certa eliminazione. È indubitato ad ogni modo che funzioni di questo genere vederle attribuite a personale straordinario, non è cosa nè corretta, nè giusta. Bisognerà che la Camera influisca su questo, e che l'onorevole ministro prenda un provvedimento, tanto nell'interesse del personale quanto più specialmente in quello del servizio pubblico.

Mi auguro che il ministro mi dia assicurazioni in proposito. Io sono disposissimo ad incoraggiarlo nelle riforme, che si propone di fare, ma bisogna che queste riforme siano organiche, logiche, complete, altrimenti non si riuscirà ad ottenere che il servizio ferroviario risponda ai bisogni del paese. (*Benissimo! Bravo!*)

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

**Curioni.** Non ho che una breve interrogazione da fare al ministro.

Nel mese di luglio scorso, nel giornale ufficiale, ho visto pubblicato un Decreto ministeriale col quale l'onorevole Lacava istituiva apposite Commissioni, per togliere le diverse controversie esistenti fra lo Stato e gl'impresari di opere pubbliche, e per additare possibilmente a transazioni.

L'idea dell'onorevole Lacava, d'istituire tante Commissioni autonome speciali quante fossero le controversie che si presentassero per una transazione, a me pareva un miglioramento della iniziativa lodevolissima, se-

condo il mio modo di pensare, già adottata dall'onorevole Prinetti; ma, dopo la pubblicazione di quel Decreto, per quanto a me risulta, coteste Commissioni non avrebbero punto funzionato. Dico per quanto a me risulta, e sarò lietissimo se il ministro mi assicurerà che questa provvida istituzione, che ha già fatto buona prova in altri tempi, potrà continuare a produrre buoni risultati. E non ho altro da dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Frascara Giacinto.

**Frascara Giacinto.** Io devo semplicemente rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una raccomandazione a riguardo delle ferrovie secondarie in genere, e in ispecie di quella che si può chiamare la Cenerentola delle ferrovie secondarie, vale a dire della Velletri-Terracina. Difatti questa ferrovia è esercitata in modo deplorabile. Quasi ogni anno il servizio rimane interrotto per quindicine di giorni di seguito. Basti ricordare che quest'anno per un lungo tratto, di oltre 300 metri, rimasero per molto tempo le traversine sospese alle rotaie, essendo stato trasportato il terreno sottostante. Questi fatti deplorabili dipendono specialmente dal modo come la linea venne costruita. La linea venne pagata dallo Stato oltre sedici milioni, mentre si sa positivamente che la Mediterranea, per costruirla, spese una somma che non supera gli otto milioni. Parrebbe, quindi, naturale che essa dovesse pensare ad eseguire quei lavori che occorrono per consolidare la linea e soprattutto per consolidare l'armamento, ma nonostante le reiterate istanze rivolte dai Comuni, dalla Provincia e da tutti g'interessati, nulla finora poté essere ottenuto. Se ne occuparono il Consiglio provinciale di Roma e diciotto dei Comuni interessati, ma al reclamo non venne dato ascolto.

Per questa ragione prego l'onorevole ministro di occuparsi di questa condizione di cose; tanto più che gli enti interessati possono anche accampare diritti, inquantochè concorsero alla spesa di costruzione della linea con oltre un milione. E poichè sono su questo tema mi sia lecito di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla questione generale delle linee secondarie.

**Presidente.** Ma, onorevole Frascara, pensi che siamo al capitolo: « Personale. »

**Frascara Giacinto.** Se l'esercizio di queste

linee secondarie rende poco, credo che ciò sia dovuto al modo come procede l'esercizio stesso.

È noto che di tutto il movimento, di tutto il reddito dei viaggiatori in uno Stato, solo il 10 per cento è dovuto alle grandi linee e il 90 per cento è dovuto al movimento locale delle piccole linee; e le statistiche dimostrano ancora che il 70 per cento del reddito dei viaggiatori è dovuto a viaggi inferiori ai 100 chilometri.

Ora, invece, l'esercizio delle linee locali in Italia procede in modo da soffocare assolutamente il movimento locale. Difatti gli orari sono quasi tutti compilati in modo da impedire le coincidenze con le linee principali, e i treni composti di merci e viaggiatori, non possono corrispondere in alcun modo alle esigenze del traffico locale. Ora poichè il maggior reddito dei viaggiatori delle ferrovie non è dato dalle grandi linee ma dalle piccole, e il reddito fornito dai viaggiatori in Italia costituisce una perdita di 85 milioni l'anno..

**Presidente.** Onorevole Frascara, sia breve e si attenga all'argomento, mi raccomando!

**Frascara Giacinto** .. richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro affinché egli che ha dimostrato così buone intenzioni per ristabilire una efficace sorveglianza dell'Ispettorato sull'esercizio, voglia far sì che tema principale di questa sorveglianza sia il movimento locale.

E lo prego ancora una volta di ricordarsi della povera linea Velletri-Terracina la quale è veramente la Cenerentola fra tutte le linee secondarie, che già per loro stesse sono, come ho già detto, così infelici.

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

**Barzilai.** Rivolgerò all'onorevole ministro una domanda che concreterò in brevissime parole, a riguardo della nota di variazione presentata in questo capitolo. Si stabilisce il riordinamento del personale superiore dell'ispettorato e si promette il prossimo definitivo riordinamento del personale inferiore. Ora Ella onorevole Lacava, è il quinto ministro che fa la stessa promessa con lo stesso avverbio *prossimamente*. Io vorrei dalla sua cortesia una dichiarazione e una parola più chiara e più esplicita di quest'avverbio, il quale, oramai, ha perduto il suo valore per essere stato applicato da cinque suoi predecessori.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Anche in questo capitolo, come l'illustre nostro presidente ha detto, si è andati al di là dei limiti. Ad ogni modo io raggrupperò le mie risposte secondo le diverse manifestazioni fatte dagli oratori che hanno parlato.

All'onorevole Del Buono, che mi raccomandava di cercare di mantenere l'orario invernale dei treni uguale all'orario estivo, prometto che me ne occuperò particolarmente. Avverto intanto che la questione degli orari è la più complicata, perchè non è facile poter eliminare gli inconvenienti apportati da un dato orario, senza metterlo in corrispondenza con altri orari che sono quelli di coincidenza o di partenza.

Spesse volte, guardando così un orario, si dice subito che potrebbe essere migliorato per questa o per quell'altra ragione, ma non si bada alle difficoltà maggiori che s'incontrano, perchè, ritardando o accelerando un treno, non si trova più la coincidenza. Ad ogni modo io studierò la questione sollevata dall'onorevole Del Buono.

L'onorevole Marescalchi ha sollevato una questione intorno ad alcuni treni che riguardano la regione emiliana con il porto di Genova e la città di Torino.

Lo ringrazio di quanto ha detto. Egli conosce già che il treno del mattino è stato mantenuto tale quale era, e che corrono ancora pratiche fra l'Ispettorato e la Società Adriatica per quello che parte nelle ore pomeridiane e che deve essere accelerato più di quello che è attualmente. Mi auguro che queste pratiche possano riuscire secondo i suoi desideri.

Quanto al treno per Genova, è già cosa fatta.

Lo stesso onorevole Marescalchi mi ha fatto anche una raccomandazione per i ristoranti di terza classe.

Appena sono venuto al Ministero, uno dei primi miei atti è stato quello d'interessare le Società a mettere dei ristoranti di terza classe nelle stazioni principali e specialmente in quelle di transito; poichè era persuaso non essere possibile che la gente meno abbiente, che transitava per alcune stazioni, potesse accostarsi ai ristoranti che servono alle prime classi.

È troppo evidente la ragione per cui essa non si poteva accostare e quindi finiva per passare una triste giornata.

Io mi sono occupato di ciò direttamente colle Società e qualche cosa si è fatto. Non dubito quindi che nelle stazioni principali, fra non molto saranno istituiti dei ristoranti di terza classe.

In parecchie stazioni vi è la difficoltà del locale, ma si farà il possibile per gli opportuni adattamenti.

L'onorevole Frascara ha richiamato la mia attenzione sulle condizioni della linea Velletri-Terracina e da questo richiamo è passato a giuste ed importanti considerazioni intorno al traffico locale. Egli ha toccato una questione veramente gravissima, perchè io sono il primo a riconoscere che il traffico locale può dirsi la base del traffico generale. Ma purtroppo sono infinite le circostanze per cui il nostro traffico locale non corrisponde come dovrebbe, e convengo anch'io con l'onorevole Frascara che noi dobbiamo introdurre molti miglioramenti. C'è tutta la questione degli impianti nelle stazioni, mancano binari, mancano qua e là piani caricatori e tante e tante altre cose piccole e grandi; ma il tutto purtroppo si riduce, onorevole Frascara, ad una questione di bilancio. Ora io mi propongo, come ho già detto altra volta, di presentare alla Camera un disegno di legge concernente un aumento della Cassa patrimoniale per quattro milioni all'anno, che nei sette anni mancanti ancora a raggiungere il primo termine delle congiunzioni, fanno la cifra di ventotto milioni. Sarà qualche cosa, faremo quello che si potrà; ed io non perderò certamente di vista le condizioni del nostro traffico locale e particolarmente mi occuperò di quelle della Velletri-Terracina, soddisfacendo così, sempre nei limiti consentitimi dal bilancio, ai desideri manifestati dal collega Frascara.

L'onorevole Barzilai desidera sapere quando potrà essere sistemato il personale inferiore dell'Ispettorato ed il personale straordinario. Se l'onorevole Barzilai vorrà dare un'occhiata al disegno di legge che sottoporro alla Camera nel mese prossimo, troverà che nell'organico stabilito per aver effetto col bilancio 1899-900, è risoluto il problema a cui egli s'interessa. Cosicchè la questione degli straordinari e del personale inferiore avrà presto una soluzione. Ed ora passo alle que-

stioni sollevate dagli onorevoli Curioni, De Nava e Daneo.

L'onorevole Curioni, facendo plauso alla istituzione di alcune Commissioni autonome, ha mosso il dubbio che possano queste non funzionare. Io ho nominate due Commissioni presiedute dal mio egregio collaboratore il sotto-segretario di Stato, una che si occupa delle transazioni che purtroppo si hanno al Dicastero dei lavori pubblici per le molte questioni e liti che si verificano; e questa Commissione è composta, come l'onorevole Curioni sa, oltre che del presidente onorevole Chiapusso, del direttore generale del ramo a cui la questione si riferisce; di un membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di un delegato dell'Avvocatura erariale, scelti volta per volta per ogni singola questione. L'altra Commissione, presieduta pure dall'onorevole sotto-segretario di Stato, si occupa dell'ammissione e dell'esclusione degli impresari, materia questa importantissima dipendendone la sorte dei lavori e delle tante liti cui purtroppo essi danno origine. Entrambe queste Commissioni sono autonome ed io sono deferente alle loro risoluzioni, tanto più che il mio egregio collaboratore, l'onorevole sotto-segretario di Stato, adempie benissimo al suo compito. Assicuro l'onorevole Curioni che queste Commissioni si adunano almeno due volte la settimana ed anzi hanno già risolto parecchie questioni, che seguono il loro ulteriore corso presso il Consiglio di Stato e presso gli altri corpi consultivi.

Vengono ora le due questioni più gravi che si siano affacciate in questa discussione, e che sono state sollevate dagli onorevoli De Nava e Daneo. Ringrazio l'onorevole De Nava delle cortesi parole che ha rivolto al mio indirizzo, e dell'approvazione che ha dato alla riforma che intendo portare nell'Ispettorato. Egli mi ha domandato alcune notizie sul modo con cui questa riforma dovrà essere compiuta. Anzitutto essa non si limiterà certamente al decreto che ha diviso l'Ispettorato in due direzioni generali, perchè ciò costituirebbe un'innovazione di nome anzichè di sostanza. Nella discussione generale rilevai per sommi capi la ragione della distinzione fra costruzioni ed esercizio; esse consistevano principalmente nel fatto che appunto la mole degli affari tra questi due rami era la causa dell'insufficiente azione

dell'Ispettorato. La riforma che mi propongo di fare andrà fino alle ultime conseguenze. I fondi patrimoniali e di riserva resteranno all'esercizio e non potrebbe essere diversamente, perchè, come ha rilevato l'onorevole De Nava, quei fondi sono appunto destinati alle linee in esercizio.

Ma giustamente egli ha detto: badate che se le cose restano così, si avrà una complicazione di più nell'Ispettorato; bisogna semplificare il sistema. Ebbene, io tengo a semplificare, per quanto è possibile, il servizio dei fondi di cui è parola. L'altra riforma più grave è quella dei Circoli. Siamo d'accordo, onorevole De Nava, i Circoli hanno le attribuzioni di vigilanza da lei enumerate, ma era anche troppo accentrato il servizio presso l'Ispettorato centrale, per cui gl'ispettori di Circolo non avevano l'autorità e l'efficacia necessaria. Questa questione è stata oggetto di studio, e sarà tenuta in conto nella riforma dell'Ispettorato. Gl'ispettori di Circolo sono quelli che debbono più di tutti sorvegliare e controllare; ed io darò loro la maggiore autorità, affinchè la sorveglianza e il controllo siano efficaci. Ho già studiato la proposta di ripristinare i delegati delle stazioni, che esistevano ai tempi del Commissariato, e posso assicurare fin d'ora che essi saranno compresi nel nuovo organico, di cui ho fatto cenno.

L'onorevole De Nava ha toccato quattro punti, che riflettono l'esercizio, cioè la manutenzione, il materiale mobile, il rinnovamento del materiale, gli orari.

In occasione della mancanza di carri e vagoni nel porto di Genova, io dissi che avevo ordinato un'ispezione simultanea in tutta la rete Mediterranea. Questa ispezione portò i suoi frutti, poichè gl'ispettori di Circolo percorsero tutta la rete e trovarono molte cose, che non erano ben fatte; il materiale non bene utilizzato; molti carri e vagoni inutilizzati, perchè le riparazioni, invece di farsi nelle officine, si sarebbero dovute fare sui binari mercè le squadre di riparazioni, e via dicendo. Un'altra questione gravissima e complicatissima è quella degli orari. Io vedrò se e quanta parte dello studio degli orari si possa dare ai Circoli, o quanto meno procurerò che intervengano nella discussione degli orari, più che non siasi fatto in passato. L'onorevole De Nava ha toccata un'altra questione, molto delicata poichè si tratta di un responso

della Corte di Cassazione, alla quale il ministro si inchina. È avvenuto per essa che il Governo non sappia come rimediare ai ritardi ferroviari che pur troppo sono all'ordine del giorno. Il ministro non può fare altro, che richiamare l'attenzione delle Società su questi ritardi, i quali molte volte sono giustificati e molte volte no. Cosa può fare oggi il ministro? L'onorevole De Nava ha detto che la Cassazione ha fatto questione di interpretazione di contratto civile, e come tale perciò si dovrebbe ricorrere al giudizio arbitrale, ma per avere la soluzione di una questione dal collegio arbitrale occorrono dei mesi: si immagini se io mandassi all'arbitrato tutte le contravvenzioni per ritardi che avvengono così spesso, l'arbitrato dovrebbe sedere da mattina a sera per le contravvenzioni, ed ognuna di queste dovrebbe aspettare 4 o 5 mesi per essere risolta. Io mi propongo di presentare alla Camera un disegno di legge che possa risolvere questa questione nel miglior modo possibile.

Per quanto poi riguarda (ed è l'ultima parte delle risposte all'onorevole De Nava) il personale straordinario, come ho detto, io me ne sono già occupato, e la sua sistemazione si farà con l'organico, che, come ho detto, presenterò nel prossimo dicembre. Credo che queste mie dichiarazioni lo abbiano soddisfatto.

Ed ora vengo in ultimo alla questione sollevata dall'onorevole Daneo, oggetto anche di una interpellanza all'ordine del giorno: intendo parlare del disastro della galleria dei Giovi.

Ormai quel disastro è a tutti noto, ed io quasi direi che aggiungerò poche cose, perchè è da tutti conosciuto. Dirò che prima del disastro, il quale avvenne, come sapete, l'11 agosto, il ministro dei lavori pubblici per mezzo dell'Ispettorato ebbe occasione di richiamare l'attenzione degli uffici sociali sulla galleria dei Giovi ove erasi verificato ripetutamente il pericolo di asfissia. Vi dirò anzi che leggendo in alcuni giornali che vi erano stati casi di asfissia nella galleria dei Giovi richiamai nel luglio l'attenzione dell'Ispettorato su questi fatti, e l'Ispettorato, alla sua volta, ne scrisse all'ufficio di Genova che richiamò l'attenzione degli uffici sociali per provvedere. Ciò nel mese di luglio: accaduto il disastro ordinai immediatamente due inchieste, una amministrativa compiuta dal-

l'ispettore superiore Fossati, e due ispettori di circolo, Saccardo e Rota; e un'altra inchiesta, che dirò chimica, per esaminare il combustibile, affidata a due professori d'Università, il Tassinari e il Piutti, che mi feci indicare dal mio collega il ministro dell'istruzione pubblica. L'autorità giudiziaria investita del fatto, avendo richiesto al Ministero dei lavori pubblici i precedenti corsi fra l'Ispettorato e gli uffici sociali e la relazione sull'inchiesta da me fatta, io mandai questa relazione e tutti questi precedenti al mio collega, il guardasigilli.

Cadono così di peso tutte le dicerie che il Ministero avesse nascosto le inchieste o che non volesse darvi seguito. Io non dovevo, nè potevo pubblicarle, appunto perchè il procedimento giudiziario è ancora segreto. I risultati delle due inchieste furono comunicati per sommi capi alla Società Mediterranea, come è prescritto dal Capitolato d'esercizio, affinchè possa fare le sue osservazioni a difesa, avendo essa il diritto di difendersi.

Le due inchieste hanno rilevato alcuni fatti che possono ritenersi come cause efficienti del disastro, ma io non posso ora indicarli, nè esaminarli, perchè, come ho detto, pende un giudizio penale di responsabilità tuttora segreto; ed è consuetudine costante del Parlamento nostro non pubblicare atti, la cui notorietà può turbare il retto funzionamento della giustizia; e anche perchè non sono pervenute al Ministero le contro-osservazioni della Società, avendo fin oggi ricevuto da essa comunicazione soltanto dell'inchiesta sociale.

Signori, gli atti delle inchieste sono qui ed io li comunicherò quando l'autorità giudiziaria avrà detto la sua ultima parola.

Accennerò intanto i provvedimenti da me presi per eliminare la possibilità di ulteriori pericoli nell'esercizio della linea dei Giovi. I provvedimenti sono i seguenti:

1. Limitazione del numero dei treni sulla linea dei Giovi, in modo che due treni non si trovino mai sullo stesso binario pel tratto di linea in forte pendenza.
2. Riduzione del carico dei treni.
3. Uso del miglior combustibile.

A rimediare al danno che per queste disposizioni sarebbe venuto al porto di Ge-

nova dalla limitazione della potenzialità della linea dei Giovi e a migliorare le condizioni delle linee affluenti a Genova si sono presi provvedimenti speciali e sono i seguenti:

In corso di esecuzione: l'impianto del sistema del blocco elettrico tra Genova e Ronco, e l'impianto di tre binari tronchi nella stazione di Acqui.

Lavori approvati e che saranno subito cominciati: completamento e riordino degli apparecchi centrali di manovra a Sampierdarena; binario provvisorio di salvamento allo sbocco Sud della galleria di Busalla; rialzamento del binario detto della Coscia, da Genova a Sampierdarena, e allargamento del viadotto di Sampierdarena.

Sono in progetto e allo studio questi altri provvedimenti: il binario definitivo di salvamento allo sbocco sud della galleria di Busalla, il prolungamento del binario d'incrocio alla stazione di Cassine, la ventilazione artificiale delle gallerie di Busalla col sistema dell'Ingegnere governativo Saccardo, che io qui nomino a cagion d'onore, perchè ha inventato un sistema che si sta applicando per esperimento nella galleria del Gottardo, e si applicherà, fra breve, in tre gallerie della linea Bologna-Firenze.

Innanzi di dar fine a questa mia risposta aggiungo che prima e dopo quella dolorosa circostanza, dico anche questo a cagione d'onore, l'azione di tutti i funzionari governativi fu regolare e corretta, avendo essi, come ho ricordato, formalmente richiamati in precedenza gli uffici sociali competenti ad adottare provvedimenti atti ad evitare pericoli che essi prevedevano; dico pericoli, non accidenti, come quello che disgraziatamente avvenne, perchè tutti sappiamo che nel lunghissimo periodo da che è in esercizio la vecchia linea dei Giovi, non si era mai avuto esempio della retrocessione di un treno intero con due locomotive. Credo così di avere sufficientemente risposto all'onorevole Daneo sul disastro dei Giovi.

**Daneo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ella sa che non si può parlare più che una volta sullo stesso argomento.

**Daneo.** Non debbo dire altro se non che prendo atto di quanto ha dichiarato l'onorevole ministro; che comprendo il suo riserbo, ma d'altra parte mi duole di non potermi di-

chiarare soddisfatto. Presenterò quindi analogo interpellanza.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Faccia come le piace.

**Presidente** Così rimane approvato il capitolo 59 in lire 873,653.

Capitolo 60. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 90,000.

Capitolo 61. Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 21,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti.

**Galimberti.** Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo perchè sono così poco convinto dell'utilità dell'Ispettorato ferroviario che, tanto per cominciare a risparmiare sul suo conto, avrei voluto proporre la soppressione di questa spesa. Ma l'onorevole De Nava mi ha data una spiegazione molto convincente: cioè che fino ad oggi l'Ispettorato non si è mai occupato degli orari e del servizio di transito. Ha detto, però, che se ne occuperà per l'avvenire; ed io prendo atto di questa dichiarazione fatta dall'onorevole De Nava riguardo al passato, e confidando che il Ministero vorrà occuparsi affinché tanta negligenza non si verifichi in avvenire, mi astengo dal fare la proposta radicale, della soppressione di queste 18,000 lire di spesa, come inutili, proposta che, del resto, sono certo la Camera avrebbe respinta. Invece sottoporro al ministro alcune osservazioni, che io aveva già presentate a lui sotto forma di interrogazione insieme con altri rappresentanti della provincia di Cuneo, osservazioni sopra gli orari che sono da noi in modo così strano regolati per l'opera così poco vigilante dell'Ispettorato, che, oggi lo so finalmente, non credeva d'esercitare alcuna sorveglianza. Mi appello, poi, alla equità del ministro, se non convenga portarvi rimedio.

L'onorevole ministro conosce la linea Cuneo-Mondovi; è una linea di poco più che venti chilometri e per percorrerla la ferrovia impiega un'ora e mezza, di guisa che tra ferrovia e locomozione ordinaria si può dire che piccola assai è la differenza di tempo. Un quarto treno, quello estivo, fu soppresso

perchè si disse, che la linea non dà il prodotto chilometrico voluto; e su questo punto richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè mi pare, che l'Ispettorato non abbia esaminato bene i conti e scoperto il giuoco della Società, che accoppia linee produttive con altre improduttive, tirando una somma sola e affermando poi che il reddito voluto non sussiste.

Perciò il Consiglio provinciale di Cuneo ed i sindaci riuniti chiesero che si conservassero, se non i quattro treni, almeno i treni più comodi per le popolazioni: ebbene, fu appunto il treno più utile e più necessario, che fu soppresso! Onde io dico alla Società: mi meraviglio che abbiate ancora un numero di viaggiatori vostro malgrado rilevante, mi meraviglio (poichè s'avrebbe sempre un prodotto chilometrico di 4 o 5 mila lire) che possiate guadagnare tanto con i vostri orari! Non lamentatevi di non avere il reddito chilometrico voluto, perchè, con simili orari, fatti apposta per allontanare i viaggiatori, non l'avrete mai.

Si rispose: noi conserviamo il primo treno, (il treno che parte da Cuneo la mattina alle 5 e arriva verso le 7, cioè, di notte in questa stagione, a Mondovì, dove nessuno a quell'ora sa cosa fare) perchè quel treno è in coincidenza cogli altri della riviera. Ma non tien conto la Società, non tien conto l'Ispettorato, che quella linea non ha per fine la coincidenza cogli altri treni, perchè con altri treni è dato di poter pervenire a Savona, a Genova, al mare; bensì la linea è stata costruita appositamente per gli scambi delle due città popoluogo.

Il mantenere quindi treni inutili e per servizio ipotetico di gente, che può servirsi di altre linee a detrimento dei viaggiatori costanti, locali, è cosa dannosa alla Società e al transito.

Non parlerò, poi, del treno lumaca Cuneo-Torino: vuol sentire il ministro in che modo si è provveduto a istituire un treno così detto accelerato fra Cuneo e Torino? È qualche cosa che rasenta la burla, anzi è una vera burla, fatta ai viaggiatori e più ancora all'Ispettorato, che dovrebbe sindacare il servizio.

Le stazioni fra Cuneo e Torino erano dodici; la Società ne aggiunse due e divennero quattordici; poi, ne sopprime, per una corsa,

due, e questo è stato il treno accelerato! Io non domanderò al ministro un treno diretto, perchè la Società porterebbe le fermate da quattordici a venti, poi ne sopprimerebbe sei e così noi avremmo il treno diretto!

Crede il ministro, che si debba continuare ad essere sordi ai provvedimenti reclamati costantemente, invariabilmente in nome del commercio, dell'industria, cui si reca tanto danno, scemando contemporaneamente il reddito ferroviario?

Nel passato l'Ispettorato non si occupò mai del servizio di transito; ebbene, si ripari a ciò per l'avvenire. E noti che tale negligenza dell'Ispettorato diede luogo a voci sul conto del suo capo, che io non raccolgo perchè contro assenti, e perchè certamente caluniose, ma che non sarebbero nate se quel funzionario facesse il suo dovere.

Il ministro vuol dividere l'Ispettorato in due rami; benissimo, ed abbia la mano un po' più felice nella scelta dei capi. E poichè vuol stabilire un ramo apposito di vigilanza per il servizio di transito, procuri che faccia il capo realmente il suo dovere.

Rammerò, altresì, al ministro di sollecitare la costruzione del ponte sul Gesso nella linea Cuneo-Limone, che, con un ritardo al compimento, dovrà pagarsi un'indennità all'Impresa della galleria del Tenda, e la quale potrebbe servire invece al prolungamento del tronco da Limone-Vievola a Tenda.

È necessario che il ministro vigili perchè i lavori siano spinti innanzi, sia nello interesse del pubblico, sia nell'interesse dello Stato, perchè è lo Stato che dovrà pagare.

L'accento alla linea Cuneo-Limone mi suggerisce la domanda al ministro se desidera ancora di studiare per persuadersi che tale linea debba proprio andare a terminare in un campo. Molte cose si son fatte in Italia, molte bene e moltissime male, ma il fatto di una linea che è costata allo Stato tanti e tanti milioni per terminare nel deserto di un campo, questo fatto nella storia ferroviaria di nessun paese, di nessuna nazione, si trova, ed io spero che il ministro Lacava non vorrà approvarlo, chè, se non si vuol finire in uno sperpero ridicolo, bisognerà ben pensarci e provvedere.

**Presidente.** Onorevole ministro, vuole rispondere?

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Per quanto riguarda la soppressione di un treno sulla

linea di Cuneo, è vero quanto ha detto l'onorevole Galimberti.

Ma io feci studiare quale di questi quattro treni potesse essere soppresso; e risultò che la soppressione del secondo portava minor somma d'inconvenienti. Giacchè la soppressione di un treno ha sempre degli inconvenienti; e questo io non lo posso negare.

Nell'interesse di Mondovì, io riconosco per primo che, trattandosi di una questione di orario locale, l'onorevole Galimberti ne sa moltissimo, anzi, più di me. Ma ciò di cui posso assicurarlo è questo: che tornerò a fare studiare, e poi studierò personalmente la questione, per vedere se, invece del secondo treno, se ne debba sostituire qualche altro. E così credo di aver risposto alla prima domanda fatta dall'onorevole Galimberti.

Per quanto poi riguarda la questione, molto più grave, alla quale egli in ultimo ha accennato, quella, cioè, che si riferisce alla continuazione della linea Cuneo-Limone, dirò che so anch'io che quella linea finisce in un campo; e certamente una ferrovia non può finire in un campo; ma deve finire o in un grosso centro di popolazione o in un centro di commercio.

Egli sa, però, che c'è una legge la quale ferma le costruzioni; e, finchè questa legge non sarà modificata, io mi trovo nella condizione di limitarmi a comprendere la necessità che c'è di continuare questa linea, per lo meno, fino a Tenda, dove almeno si ha un luogo abitato.

Non dimenticherò (ecco quello che posso dire all'onorevole Galimberti), non dimenticherò quella linea.

Una terza questione egli ha sollevato: quella del ponte.

Me ne occuperò: perchè adesso non saprei qual'è la condizione in cui questo ponte si trova; e sarà mia cura di prendere i provvedimenti che saranno necessari.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 61 in lire 21,000.

**Capitolo 62.** Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 7,500.

**Capitolo 63.** Spese di stampa, lire 13,000.

**Capitolo 64.** Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 8,000.

**Capitolo 65.** Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie, lire 17,000.

**Capitolo 66.** Spese casuali, lire 30,000.

**Capitolo 67.** Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata - Legge 15 dicembre 1892, n. 710 (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

**TITOLO II. Spesa straordinaria.** — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — **Capitolo 68.** Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,330.

**Capitolo 69.** Assegni al personale del Genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547 (*Spese fisse*), lire 164,000.

**Capitolo 70.** Sopraelevazione di due lati del fabbricato del Ministero dei lavori pubblici, lire 80,000.

*Opere edilizie in Roma.* — **Capitolo 71.** Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, numero 6980, serie 3ª (*Spesa ripartita*) lire 2,500,000.

**Capitolo 72.** Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno, stabilito dalle leggi 14 maggio 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6980 (art. 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (art. 3), lire 1,000,000.

**Capitolo 73.** Prosecuzione del via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (art. 2 della legge 20 luglio 1890, numero 6980, serie 3ª, ed art. 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria.*

**Capitolo 74.** Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria.*

**Capitolo 75.** Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (articolo 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458), lire 500,000.

**Capitolo 76.** Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (art. 2 della legge 20

luglio 1890, serie 3ª, art. 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, ed art. 2 della legge 6 agosto 1893, n. 458, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12), lire 4,000,000.

Onorevole Barzilai...

Voci. Non c'è.

**Presidente.** È approvato questo capitolo 76 in lire 4,000,000.

*Opere varie.* — Capitolo 77. Ampliamento, sistemazione ed arredamento dell'Università di Napoli e degli istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339), lire 450,000.

*Spese per lavori pubblici.* — *Strade.* — *Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — (Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale). — Capitolo 78. Sistemazione del tratto fra la Borgata Beguda ed il principio della rampa di accesso al nuovo ponte sul fiume Stura, lungo metri 1361.85, nella strada nazionale n. 31 (Cuneo), lire 4,100.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti.

**Galimberti.** Debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Egli certo conoscerà le condizioni della strada di Valle Stura per la quale erano stati assegnati fondi destinati al rettilineamento del tratto fra Gaiola e Demonte.

È una questione che non riguarda soltanto la locomozione, ma anche la difesa nazionale, perchè questa strada mette in comunicazione diretta con le fortificazioni di Vignadio e il Ministero della guerra, interessato, deliberò di concorrere nella spesa.

Le condizioni di questa strada sono pessime, perchè ad un certo punto c'è un ponte di legno, che non so se abbia potuto resistere alle piogge di questi giorni.

Domando, quindi, all'onorevole ministro se non intenda addivenire al più presto all'anzidetto rettilineamento di questa strada da tanti anni reclamato, e che fu sempre promesso da tutti i ministri dei lavori pubblici, senza che la promessa sia stata mai mantenuta. Anzi è stata mantenuta a rovescio, perchè la somma che era stata iscritta per questi lavori, è stata stornata per lavori di altre strade che non hanno certo l'importanza di questa a cui ho accennato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Alfredo Baccelli.

**Baccelli Alfredo.** Questo capitolo mi porge

occasione di rinnovare all'onorevole ministro dei lavori pubblici una raccomandazione che già altre volte ho fatta ai suoi predecessori.

Da Orte a Roma il Tevere corre per settanta chilometri senza incontrare alcun ponte. Da dodici anni si è fatta proposta di costruirne uno fra Montorso e Poggio Mirteto, che riunirebbe due regioni popolose e cospicue per traffico. Ma sorsero dapprima difficoltà per parte della provincia di Perugia. Appianate queste difficoltà, si minacciano ritardi per parte della provincia di Roma, e così il ponte ancora non si costruisce.

**Prego,** quindi, l'onorevole ministro di voler interporre la sua autorità perchè gl'indugi siano rotti, e quest'opera che è reclamata per utilità pubblica sia finalmente compiuta.

Aggiungo che essa non è soltanto d'interesse provinciale, ma tocca anche interessi più larghi per ragioni strategiche. Se ne interessi, dunque, il ministro, e faccia il possibile perchè lo Stato concorra nelle spese di costruzione.

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

**Lacava,** ministro dei lavori pubblici. Prego gli egregi colleghi di fare le loro osservazioni sui capitoli ai quali le loro osservazioni si riferiscono, altrimenti non vi sarà più ordine nella discussione. E questo lo ha già avvertito il presidente. Non se lo abbia a male il mio amico Baccelli, ma egli su un capitolo che riguarda la Valle Stura, ha parlato di una strada di Perugia.

**Baccelli Alfredo.** Non c'è capitolo analogo. Anche gli altri anni si è fatto così.

**Lacava,** ministro dei lavori pubblici. Allora bisognava parlarne nella discussione generale. Ma ad ogni modo le rispondo che il ponte del quale ha parlato è importantissimo, perchè riunisce due Province, e che io mi occuperò della cosa e prenderò gli opportuni provvedimenti.

Rispondo poi all'onorevole Galimberti che la somma di lire 4100 iscritta nel capitolo 78, si è riconosciuta necessaria in aggiunta alle lire 25,000 stanziato nei bilanci 1895-96 e 1897-98, perchè l'opera richiede una maggiore spesa.

L'appalto dei lavori intanto è stato disposto, e appena perverrà il contratto, si ordinerà la consegna all'impresario ed il pronto intraprendimento dell'opera.

**Baccelli Alfredo.** È il proseguimento di questa.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Questo posso dire, per quanto riguarda l'attuale bilancio; per quello che riguarda l'avvenire ne terrò conto, appena sarà presentato il prossimo bilancio.

**Presidente.** Con ciò rimane approvato il capitolo 78.

Capitolo 79. Costruzione di una casa cantoniera doppia presso il ponte Salcetro nel tronco dal miglio 61 al ponte San Marco della Nazionale 54 (Avellino), lire 11,000.

Capitolo 80. Sistemazione e consolidamento di un tratto di metri 229.80 tra le migliare 61-62 nel tronco dal miglio 61 al ponte San Marco della Nazionale 54 (Avellino), lire 30,000.

Capitolo 81. Lavori per la difesa del ponte sul fiume Calore nel tronco da Avellino a Porta di Ferro - Nazionale 54 (Avellino), lire 19,500.

Capitolo 82. Sistemazione dell'alveo nella parte a monte del ponte Nerolella e riparazioni al ponte stesso. Tronco dal ponte Nerolella al cimitero di Sant'Andrea di Conza - Nazionale 55 (Avellino), lire 15,000.

Capitolo 83. Costruzione di una casa cantoniera doppia al chilometro 27 + 438 nella diramazione da Gogna a Montecroce della Nazionale 1 (Belluno), lire 13,900.

Capitolo 84. Deviazione di un tratto fra le progressive 40,959.30 e 41,356.54 oltre la frana detta di Fontanelle - Nazionale 9 (Belluno), lire 23,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pini.

**Pini.** Ho chiesto di parlare intorno alla soppressione del capitolo 85, non per chiedere ragione di questa soppressione, poichè le ragioni sono dette nella relazione allegata al disegno di legge; e nemmeno ho qualche dubbio sulla risposta che il ministro mi farà, di presentare fra breve la legge speciale di cui fa cenno la relazione, per completare anche questo lavoro. Dico che non ho alcun dubbio, perchè implicitamente egli questa risposta l'ha data al collega Majorana, quando si discuteva il capitolo 22 di questo stesso bilancio.

Ma questa certezza che ho di avere una promessa favorevole dal ministro, non mi dispensa dal fare brevi osservazioni intorno alla soppressione del capitolo stesso.

La legge speciale che si promette, prov-

vederà a questo come a tanti altri lavori, ma per ciò che riguarda il capitolo 85 osservo che questa volta si è seguito un procedimento diverso dalle altre, poichè l'omnibus, chiamiamolo così, di leggi speciali, che per la contabilità dello Stato dovevano essere votate a parte, perchè eccedevano le 30 mila lire, veniva per solito anteposto alla discussione del bilancio, ed in sede di bilancio si trovava subito il primo versamento quadriennale, di cui faceva cenno l'onorevole signor ministro rispondendo all'onorevole Majorana.

Ora non si è seguita questa procedura, ed essendosi portato in discussione il bilancio attuale con la soppressione del fondo, la conseguenza è questa, che quando anche la legge venga presentata con una certa sollecitudine, evidentemente il primo stanziamento non potrà iscriversi che nel bilancio 1899-900. Ora a me preme di avvertire, che le gravi condizioni del ponte che formava oggetto del capitolo 85 furono segnalate da me fino dal giugno 1897 con una interrogazione diretta al ministro d'allora, onorevole Prinetti, il quale promise di assumere informazioni, e le assunse. Si ebbe un rapporto del Genio civile, col quale si affermava che con una trentina di mila lire il lavoro si poteva compiere. Il ministro, fedele alla promessa fatta, iscrisse nel bilancio il relativo capitolo; ma aveva fatto i conti senza il meccanismo burocratico del suo Ministero, che è dei più complicati, perchè una pratica deve prima essere esaminata dall'ingegnere di riparto, poi collaudata dal capo del Genio civile, poi va avanti all'ispettore del Circolo, ed infine arriva alla Direzione generale.

Per effetto di questi congegni burocratici accadde che dopo molto tempo si venne a sapere, che non era possibile fare quel ponte con 30 mila lire, ma che ci volevano 50 o 55 mila lire per rifarlo di nuovo. Certamente non ne faccio appunto all'onorevole ministro che ora presiede a quel Dicastero, ma voglio segnalare il fatto che bisogni gravissimi sono trascurati, e per lungo tempo, a causa di un meccanismo che non funziona, e alla fine poi ci si riduce a questo, che si debbono spendere danari in quantità grandissima e aumentare di molto la spesa solo perchè non si è provveduto in tempo debito. Io non dirò della importanza di questo ponte, basterà che accenni al fatto che non è possibile di ricostruirlo altrove, presentandosi altrimenti differenze di

rampe difficoltosissime e una sezione così ristretta da costituire un pericolo permanente. Infine io noto all'onorevole ministro che si tratta di un ponte che collega la Provincia, anzi la città di Bologna, con uno dei principali valichi appennini; che la strada che vi passa è una strada strategica di somma importanza, e che se domani, per le condizioni gravissime in cui versa questo ponte, e per l'impepetuosità della corrente, quel ponte fosse asportato, non sarebbe possibile limitare la spesa soltanto alle 124 mila lire prevedute, ma si dovrebbe provvedere anche a mantenere le comunicazioni fra la Toscana e Bologna e quindi la spesa aumenterebbe. L'onorevole ministro risponderà che questa legge sarà presentata, ma io non posso fare a meno di chiedergli che cerchi, se gli sia possibile, nel bilancio di assestamento, con lo storno di qualche fondo, di anticipare l'esecuzione di questa opera che è d'interesse nazionale. Io son sicuro che Ella farà quanto potrà, e son sicuro che presenterà la legge prestissimo e che appalterà i lavori appena sarà in grado di poterlo fare. Quantunque sia sicuro che la risposta del ministro mi tranquillerà, avrei però preferito che si fosse presentato il complesso delle leggi speciali per la spesa quadriennale.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Io comprendo l'importanza del ponte di cui ha parlato l'onorevole Pini.

Quando parlammo privatamente di questa questione, gli feci rilevare che da parte del Ministero dei lavori pubblici non vi era modo di poter sopperire ad una spesa di 124 mila lire.

Come l'onorevole Pini sa, le spese straordinarie che superano le 30 mila lire, non possono essere approvate che con legge speciale, e questa legge sarà presentata al Parlamento fra giorni, e contemplerà anche la spesa necessaria per eseguire i lavori richiesti dall'onorevole Pini. Oltre a questo non posso promettergli altro.

Non è possibile lo storno cui egli accennava, perchè per stornare una somma c'è bisogno del Parlamento; il Ministero da solo non può farlo.

Nè l'onorevole Pini si deve lamentare del genio civile che ha portato il progetto a 124 mila lire, perchè se fosse rimasto quale era e

si fossero eseguiti i lavori fino all'importo di lire 30,000, non sarebbero stati efficaci.

Io non posso quindi che replicare quanto gli ho detto personalmente, che cioè proporrò una somma destinata per quest'opera, e per ciò che riguarda l'appalto lo solleciterò nei limiti del possibile.

Badi però che per poter fare l'appalto bisogna che la legge sia approvata, nè si può farlo tanto tempo prima, perchè mancherebbe il modo di provvedere ai pagamenti in termine utile; senza dire che la Corte dei Conti giustamente si opporrebbe.

Ad ogni modo io farò di tutto per dare le disposizioni dell'appalto, quando questo, secondo le leggi ed i regolamenti, potrà essere fatto.

**Presidente.** Il capitolo 84 è approvato. Il capitolo 85 è soppresso.

**Capitolo 86.** Sistemazione della traversa di Vestone nel tronco da Barghe al Caffaro della Nazionale 16 (Brescia), lire 9,000.

**Capitolo 87.** Spostamento di un tratto presso il ponticello n. 33 nel tronco da ponte Zittola a ponte Ravindola della Nazionale 51 (Campobasso), lire 12,500.

**Capitolo 88.** Miglioramento e riparazione di opere d'arte nel tronco del ponticello San Leonardo al quadrivio di Monteverde della Nazionale 52 (Campobasso) lire 22,000.

**Capitolo 89.** Allacciamento della strada Nazionale n. 70 alla stazione ferroviaria di Randazzo (Catania), lire 24,000.

**Capitolo 90.** Costruzione del tratto di allacciamento della strada Nazionale n. 65 alla stazione ferroviaria di Francavilla Angitola (Catanzaro), lire 12,800.

**Capitolo 91.** Rettifica di un tratto fra il podere di Frassignano e quello di Croce nel tronco dal miglio 32 al confine Forlivese della Nazionale 42 (Firenze), lire 28,700.

**Capitolo 92.** Correzione di due risvolte entro l'abitato del villaggio di Pallerone nel tronco da Aulla al ponte di Soliera della Nazionale n. 38 (Massa), lire 1,100.

**Capitolo 93.** Ricostruzione e costruzione di muri di sostegno misti di controriva e di opere d'arte nel tronco da Mistretta a Santo Stefano di Camastra della Nazionale 71 (Messina), lire 25,500.

**Capitolo 94.** Lavori di miglioramento concernenti parapetti, cunette, ecc. nel tronco da Passo Pisciaro a Sella Mandrazzi della Nazionale 72 (Messina), lire 8,000.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole di Sant'Onofrio.

**Di Sant'Onofrio.** Per effetto dell'apertura della linea Messina-Cerda, un tratto della strada Nazionale 72, da Milazzo a Salicà, è passato fra le strade provinciali. La strada Nazionale comincia presso la stazione di Castoreale-Novara-Furnari, ed un consorzio dei comuni di Castoreale, Novara Sicilia, Mazzarà, Basicò, Montalbano, Furnari e Tripi, hanno dovuto anticipare la spesa per la costruzione della strada di accesso alla stazione.

Ora l'articolo 11 della legge sui lavori pubblici dice così: « quando fra due punti del territorio le comunicazioni possono farsi più agevolmente, parte per istrada ordinaria e parte per via ferrata, potrà essere classificato fra le nazionali quel tronco soltanto di strada ordinaria che congiunge uno dei due con la stazione più vicina alla ferrovia. » Cosicché la strada di accesso alla stazione fa necessariamente parte della strada nazionale, perchè appunto il tronco di essa strada che va a Randazzo comincia precisamente alla stazione. Siccome questo tronco ha perduto il suo naturale sbocco, che era il porto di Milazzo, così io prego l'onorevole ministro a volere esaminare la questione e studiare se realmente, come io ritengo, abbiano ad essere rimborsati questi Comuni delle spese non indifferenti che essi hanno anticipato per la strada di accesso. Noi parliamo sempre di voler facilitare i Comuni, di volerli sgravare di spese non dovute, ma poi li obblighiamo il più delle volte a spendere ciò che veramente non enterebbe nella loro competenza.

Io confido quindi nell'opera illuminata dell'illustre mio amico Lacava perchè voglia con benevolenza esaminare questa questione, tanto più che in questi giorni egli ha dovuto ricevere un reclamo dei Comuni interessati.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** La questione sollevata dal mio amico onorevole Di Sant'Onofrio riguarda anche parecchi altri Comuni, i quali si trovano nelle condizioni dei Comuni di cui egli ha parlato.

Io gli dirò due cose: c'è al Ministero la Commissione presieduta dal nostro collega

Clementini, che esamina quali strade nazionali debbano passare fra le provinciali, e quali strade provinciali classificarsi nazionali.

Questa è la prima cosa che volevo rispondere all'onorevole collega, al quale del resto assicuro che la Commissione nominata si occuperà pure della strada da lui accennata. La seconda cosa è che la controversia riguardante il contributo dato dai Comuni per le strade che verranno dichiarate nazionali, se cioè sia il caso che della spesa sopportata debbano i Comuni stessi esser rivaluti, formerà argomento di speciale esame per parte dell'Amministrazione, e mi propongo farla esaminare a tempo opportuno dal Consiglio di Stato.

**Presidente.** Così resta approvato il capitolo 94.

Capitolo 95. Variante a monte del ponticello n. 159, e consolidamento di una frana presso il casotto tra i chilometri 47 e 48 nel tronco da Caltavuturo e Petralia Sottana della Nazionale 70 (Palermo), lire 11,400.

Capitolo 96. Consolidamento del tratto attraversante la frana Campanaro nel tronco Montepecoraro-Monasterace della Nazionale 66 (Reggio-Calabria), lire 30,000.

Capitolo 97. Costruzione della terza briglia nel vallone Incudine nel tronco da Citanova a Gerace Marina della Nazionale 67 (Reggio-Calabria), lire 7,000.

Capitolo 98. Consolidamento di un tratto nella località Macchiusa tra le progressive 33 + 965 e 34 + 136 nel primo tronco della Nazionale 38 (Reggio Emilia), lire 9,400.

Capitolo 99. Rettifica di un tratto compreso tra le progressive 4849.35 e 5632.15 nel tronco da Contursi al ponte Acqua Nerolella della Nazionale 55 (Salerno), 22,600 lire.

Capitolo 100. Ricostruzione in ferro del ponticello sul Rio Reghena lungo la Nazionale 6 (Udine), lire 10,000.

Capitolo 100-bis. Ricostruzione del ponte sul fiume Sentino nella strada Nazionale 44 (Perugia), lire 30,000.

Capitolo 100-ter. Deviazione e difesa del tratto compreso fra i ponticelli n. 86 e 87 danneggiato per corrosione della scarpata dalle acque del fiume Liri, e ricostruzione del

ponticello n. 88 della luce di metri 0.60, lungo la strada Nazionale 50 (Aquila), lire 21,600.

Capitolo 100-*quater*. Sistemazione e consolidamento di alcune tratte in frana lungo la Nazionale 55 (Avellino), lire 30,000.

Capitolo 100-*quinquies*. Opere di consolidamento nella casa cantoniera Labucina, costruzione di una nuova casa cantoniera in contrada Dispensa alla progressiva 9 + 908, e lavori di consolidamento nei chilometri 6, 7, 8, 11, 12 e 17 del tronco fra Caltanissetta e Benesiti della strada Nazionale 73 (Caltanissetta), lire 16,600.

Capitolo 100-*sexies*. Opere di miglioramento delle case cantoniere esistenti nel tronco dalla barriera Noce a Caltanissetta della Nazionale 73 (Caltanissetta), lire 7,600.

Capitolo 100-*septies*. Costruzione di case cantoniere nella località Valle Oscura e Rimpello, opere di miglioramento a quella esistente denominata San Giovanello, ed imbrigliamento del Rivo Rimpello nel tronco Benesiti Misericordia della Nazionale 73 (Caltanissetta), lire 15,000.

Capitolo 100-*octies*. Consolidamento di un tratto della strada Nazionale n. 51 presso il ponticello n. 87 (Campobasso), lire 17,000.

Capitolo 100-*novies*. Restauro a diverse opere d'arte nel secondo tronco della Nazionale n. 53 (Campobasso), lire 25,000.

Capitolo 100-*decies*. Spostamento di un tratto del tronco tra ponte Zittola e ponte Ravindola della Nazionale n. 51 presso il ponticello n. 25 (Campobasso), lire 14,200.

Capitolo 100-*undecies*. Costruzione di un ponticello di metri 0.80 di luce alla progressiva 280, con una cunetta in muratura a monte della strada Nazionale n. 52 (Foggia), lire 2,550.

Capitolo 100-*duodecies*. Costruzione di briglie in muratura nel fosso Fontana presso l'abitato di Volturara a difesa di un tratto della strada Nazionale n. 52 (Foggia), lire 11,100.

Capitolo 100-*terdecies*. Costruzione di due briglie nel Vallone canale di Pozzo Nuovo presso Motta Montecorvino, lungo la strada Nazionale n. 52 (Foggia), lire 12,200.

Capitolo 100-*quatuordecies*. Ricostruzione del ponte n. 12 sul Rio Mulinello lungo la strada Nazionale n. 68 (Trapani), lire 19,000.

Capitolo 100-*quindecies*. Ricostruzione del ponte sul torrente Buschis e sistemazione dei

relativi accessi lungo la strada Nazionale n. 5 (Udine), lire 7,500.

*Lavori per la sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — (Spesa dipendente dalla legge 27 giugno 1897, n. 246). — Capitolo 101. Opere di consolidamento della frana denominata Micone, nel tronco da Forno al valico appennino della Cisa, lungo la strada Nazionale n. 37 (Parma), lire 50,000.

Capitolo 102. Ricostruzione del ponte sul Rio Maggiore, della strada Nazionale n. 40 (Bologna), lire 29,600.

Capitolo 103. Deviazione nella località Matecagna fra le progressive chilometriche 32.447 e 33.027.20, della strada Nazionale n. 16 del Caffaro (Brescia), lire 15,500.

Capitolo 104. Sistemazione del passaggio provvisorio nella valle del torrente Padrongianus, lungo la strada Nazionale n. 75 (Sassari), lire 16,000.

Capitolo 105. Sistemazione della strada Nazionale n. 39 per ovviare alle frane nella località Archi di Volcascio e Molinetto (Massa), lire 56,100.

Capitolo 106. Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Bosso, nella strada Nazionale n. 44 (Pesaro), lire 60,000.

Su questo capitolo 106 ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

**Celli.** Due parole soltanto per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la costruzione di questo ponte sussidiario sul torrente Bosso nella strada nazionale n. 44 (Pesaro).

L'onorevole ministro sa certamente che la somma stanziata in bilancio non è sufficiente alla costruzione del ponte. Io gli raccomando caldamente perchè voglia sollecitare la iscrizione in bilancio di una somma supplementare ed adeguata, perchè in verità si tratta di un lavoro urgente, e che le ultime piene hanno reso assolutamente indispensabile.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Il progetto di costruzione di questo ponte è in corso di esame, ed io lo solleciterò.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni si intende approvato il capitolo 106.

Capitolo 107. Sistemazione tra il ponte delle Pertiche e l'abitato di Mentoules della strada nazionale n. 26 (Torino), lire 26,000.

Capitolo 108. Consolidamento della frana

Canistro fra le opere di arte n. 202 e 203 nella strada nazionale n. 50 (Aquila), lire 50,000.

Capitolo 109. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 18,200.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali. — Spese dipendenti da leggi speciali. —* Capitolo 110. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia), per memoria.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 6).

Capitolo 111. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari), lire 316,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 8).

Capitolo 112. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso), lire 90,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 10).

Capitolo 113. Opere di consolidamento nei tratti terzo e quarto della strada nazionale Termini-Taormina (Catania), lire 60,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 14).

Capitolo 114. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino), lire 60,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 33).

Capitolo 115. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno), per memoria.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, Strada n. 50).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Clementini sul capitolo 115.

**Clementini.** Colla legge 30 giugno 1896 si votarono i fondi per la costruzione delle opere stradali elencate nella tabella A annessa alla legge; ora in tale tabella fra le strade nazionali era contemplata la strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno), fissandone la spesa per un quinquennio in lire 230 mila.

Nel bilancio 1896-97 erano iscritte per questa strada lire 30 mila, che non furono però spese, perchè l'appalto relativo si è fatto

solo quest'anno, però non capisco perchè nel bilancio attuale non si faccia alcuno stanziamento e si ricordi quest'opera solo per memoria.

È vero che l'articolo 2 della detta legge dispone che gli stanziamenti saranno fatti secondo il corso dei lavori, ma ciò nonostante io credo che anche quest'anno avrebbe dovuto stanziarsi qualche somma relativa all'esercizio presente che durerà fino al 30 giugno 1899, potendo avvenire che prima di tale epoca il primo tronco ora appaltato fosse compiuto e l'altro non potesse iniziarsi per mancanza di fondi. Attendo dalla cortesia dell'onorevole ministro, schiarimenti in proposito.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Questa strada, come l'onorevole Clementini sa, fu dichiarata nazionale con la legge 10 febbraio 1881 e si compone di 13 tronchi di cui parte sono nella provincia di Udine e parte nella provincia di Belluno. Di questi tronchi restano a costruirsi solo gli ultimi due.

Il tronco da Somprade alle Acque Rosse è in corso di costruzione; per esso si ritengono sufficienti le lire 130,000 autorizzate dalla legge 30 giugno 1896, e il fondo dei residui basta per dare tutto il possibile sviluppo ai lavori fino al 30 giugno 1899. Quanto alla costruzione del tredicesimo ed ultimo tronco, la legge 30 giugno 1896 non ha accordato i fondi, e perciò debbo limitarmi ad assicurare l'onorevole Clementini che quando si studieranno i provvedimenti per la continuazione dei lavori stradali straordinari, le sue premure per l'ultimazione di quest'importante linea non verranno dimenticate.

**Presidente.** Resta così approvato il capitolo 115.

Capitolo 116. Strada provinciale di seconda serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza), (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, Strada n. 8), per memoria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Coletti.

**Coletti.** Permettetemi, onorevoli colleghi, che prenda occasione dalla discussione di questo capitolo che riguarda i lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenzute dallo Stato, per raccomandare con brevi parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler rimediare, con quel mezzo che riterrà più opportuno, ad una vera e propria ingiur-

stizia che si commette a danno della provincia di Aquila pel completamento della strada provinciale detta del Turano, in quel di Carsoli.

La legge del 23 luglio 1881 n. 333, al n. 201 dell'elenco terzo annesso alla tabella B non contempla di detta strada che la parte scorrente in provincia di Perugia, mentre il tratto di circa cinque chilometri in provincia di Aquila non vi è compreso.

I precedenti ministri dei lavori pubblici, onorevoli Prinetti e Pavoncelli, nella loro lealtà dovettero convenire che tale omissione era evidente effetto di dimenticanza o di errore materiale; ma aggiungevano che ciò non ostante per rimediarsi occorreva un nuovo provvedimento legislativo.

Io mi permetto invece di sostenere che questo non occorre. Basta infatti riandare all'origine ed allo scopo della legge 1881 per persuadersene.

Come giustamente faceva rilevare la rispettabile Deputazione provinciale di Aquila in una sua recente deliberazione, la relazione della Commissione parlamentare che precedette la ripetuta legge, nelle osservazioni generali, faceva risaltare che intendimento precipuo del Governo era quello di far affluire le strade ordinarie, come rivi minori, alle stazioni di ferrovia per agevolare con questo mezzo quel largo scambio di prodotti, che solo può essere sorgente di vitalità e di traffico. Nella parte speciale poi, riflettente la strada in esame, è chiaramente ed espressamente considerato che la medesima « aprirà un nuovo sbocco al circondario di Rieti su quello di Avezzano, raggiungendo presso Carsoli la provinciale di serie detta di Tagliacozzo, » non senza soggiungere: « questa strada naturalmente interessa pure la provincia di Aquila nel territorio del quale penetra per la lunghezza di circa tre chilometri. »

Da quanto sopra ho detto lo spirito della legge è chiaro ed evidente; essa vuole che anche il breve tronco della strada del Turano, scorrente sulla Provincia di Aquila, faccia parte integrale della provinciale di Turano, affinchè non venga a mancare il fine di utilità che si era proposto, e cioè lo sviluppo industriale, commerciale ed agricolo delle due Provincie limitrofe.

Può un deplorabile errore materiale ed una disgraziata dimenticanza occorsa nella redazione del numero 201 dell'elenco III, an-

nesso alla tabella B, infirmare tutto ciò? Io non lo credo, ed oso sperare, anzi ne sono certo, che del medesimo parere sia Lei, onorevole ministro Lacava.

Nè mi si accusi di soverchia presunzione se vengo ad opporre la mia opinione a quella degli onorevoli Prinetti e Pavoncelli, certo di me molto più competenti in simile materia, perchè essa è suffragata anche dal parere dell'onorevole Finali già ministro anche lui dei lavori pubblici.

Questi con la ministeriale dell'8 ottobre 1890, diretta alla Provincia di Aquila, riconosceva formalmente su pareri conformi così dell'Ufficio del Genio civile di Aquila, come del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che dovesse considerarsi come provinciale e come parte integrante della strada del Turano, il breve tratto che si svolge nella Provincia di Aquila, alla quale doveva intendersi esteso il beneficio dell'indicata legge 23 luglio 1881.

Con la medesima ministeriale invitavasi la rappresentanza di quella Provincia a provvedere subito per la sua classificazione, e per la compilazione del progetto di andamento generale del tratto suindicato, in conformità delle disposizioni racchiuse nel Real Decreto 20 marzo 1884, n. 2156, che approva il regolamento per l'attuazione della legge 23 luglio 1881 in quanto riguarda le opere stradali.

Dopo averle, onorevole ministro Lacava, citato l'opinione su tale questione di un suo illustre predecessore, basata sui pareri conformi di uffici e consessi tecnici, non occorre che io stia più oltre a tediare con le mie parole.

Il Governo nel dare esecuzione ad una legge non deve dimenticare nè far mancare quel fine di utilità cui la medesima intese di provvedere.

Se la strada di Turano, per la quale è stato speso oltre un milione, dovesse rimanere per pochi chilometri e per qualche migliaio di lire, proprio sul confine, senza sbocco, non servirebbe allo sviluppo di quei bisogni industriali, commerciali ed agricoli per i quali si volle costruire; e l'ingente somma già spesa per la sua parziale costruzione sarebbe completamente buttata al vento.

Nella relazione della Commissione presentata nella tornata del 28 novembre 1880

sulla legge più volte citata, sono posti in tutta evidenza questi concetti:

1. che la detta strada debba aprire un nuovo sbocco al Circondario di Rieti su quello di Avezzano;

2. che debba raggiungere presso Carsoli la provinciale di serie detta di Tagliacozzo;

3. che finalmente interessava anche la provincia di Aquila nel territorio della quale penetra per la lunghezza di circa tre chilometri.

I precedenti parlamentari di una legge offrono il migliore criterio della sua retta interpretazione, e quindi sono certo che a questi ispirandosi, l'onorevole ministro, senza necessità di altri provvedimenti legislativi, consideri, senza ulteriore ritardo, come parte integrante della provinciale del Turano anche i pochi chilometri che si svolgono nella provincia di Aquila.

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

**Giunti.** Io devo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla viabilità in Calabria e specialmente nella provincia di Cosenza.

La Calabria ha due strade ferrate litoranee, cioè la ferrovia sul Tirreno e la ferrovia sul Jonio.

Non ha comunicazioni interne che scarse o mal fatte e non compiute ancora. Ora è necessario che si faccia qualche cosa acciocchè queste comunicazioni interne siano più rapide, e sieno completate al più presto possibile, perchè sono di somma urgenza.

L'onorevole ministro comprenderà l'importanza di quanto dico quanto rifletterà che una gran parte dell'interno della Calabria, per andare alle due linee ferrate di cui ho parlato, deve servirsi o di vie mulattiere o di vie rotabili lunghissime, per attraversare le quali non bastano ore ed ore: perciò la agricoltura, il commercio e l'industria ne vengono grandemente a soffrire.

Richiamo specialmente l'attenzione dell'onorevole Lacava su due strade della provincia di Cosenza: Lungro-Belvedere e Normanno-Scalaea.

Queste due strade sono segnate per memoria, ma io devo ciò non ostante insistere acciocchè si faccia presto a completare i lavori di dette strade.

La Lungro-Belvedere è di capitale importanza perchè congiunge le due linee ferrate,

cioè a dire la linea tirrena e la linea ionia, e può anche essere utilissima al trasporto del sale di Lungro e riescire vantaggiosa all'erario.

Di questa strada non resta a costruire che un tronco. Per questo vi è una lite coll'attuale Impresa, e se non si troverà modo di definire o di troncare questa lite in modo plausibile non si arriverà mai a finire la strada di cui è cominciata la costruzione da ben 20 anni.

L'altra strada Normanno-Scalaea si trova presso a poco nelle medesime condizioni, perchè non v'è che un solo tronco da completare, ma anche qui vi sono indugi e non si arriva mai a finirla.

Perciò io mi permetto di richiamare di nuovo l'attenzione del ministro su queste due strade importantissime della nostra provincia.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Giunti ha ragione nel dire che la provincia di Cosenza ha bisogno di mezzi di comunicazione. Ma non è la sola: altre ve ne sono che si trovano nelle stesse condizioni e il Ministero dei lavori pubblici, nei limiti del bilancio, fa di tutto per proseguire i lavori con ogni alacrità. Se trova sulla strada numero 116 la iscrizione *per memoria*, non è perchè questa si rimandi, ma è perchè vi sono dei residui disponibili e tali da poter sviluppare sufficientemente i lavori.

Come egli ha detto, vi è una questione coll'impresa costruttrice, ed io avrei voluto appaltare il resto della strada, ma mi si è fatto osservare, che, se si modificasse lo stato di fatto, l'Amministrazione potrebbe essere pregiudicata nelle questioni che ha coll'impresa. Tuttavia, animato dal desiderio di far presto, ho interessato l'Avvocatura erariale, affinché mi desse il suo parere legale, se, non ostante queste liti che si hanno coll'impresa, si possa continuare nei lavori, anche a danno dell'impresa stessa.

Questo prova il desiderio che ho di condurre innanzi la costruzione di una strada, che io per primo riconosco essere di grande importanza per la Calabria, e specialmente per la provincia di Cosenza.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 116.

Capitolo 117. Strada provinciale di 2ª

serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5117. Strada n. 9).

Capitolo n. 118. Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

**Lucifero.** Io non dubito che quello che l'onorevole Lacava ha risposto all'onorevole Giunti risponderà anche a me, rispetto alla mancanza di una cifra per questo capitolo. È quindi pel desiderio vivissimo di sapere quanta somma sia disponibile per la costruzione di essa strada che io gli rivolgo questa preghiera ed un'altra, quella cioè che siano mandati subito agli appalti quei tronchi di questa strada che riguardano il circondario di Cotrone, che è proprio quella parte destinata di ogni strada e che riguarda Comuni che non hanno comunicazioni con gli altri del circondario e della Provincia.

Un'altra preghiera d'ordine generale voglio rivolgere all'onorevole ministro prima di finire, ed è questa.

Le strade della legge del 1881, che si vanno costruendo dallo Stato, sono poi consegnate alla Provincia, quando la costruzione è terminata. Questa consegna avviene ordinariamente in contraddittorio fra i rappresentanti della Provincia e quelli dello Stato. Senonchè quelli dello Stato impongono l'accettazione della strada alla Provincia, anche quando gli ingegneri provinciali trovano che le strade non sono accettabili; le Provincie fanno le loro proteste, ma la consegna avviene lo stesso.

Allora avviene anche qualche cosa di peggio, come è avvenuto nella provincia di Catanzaro per le ultime traversie atmosferiche: i ponti che non si erano voluti accettare, crollano; le strade che si erano ritenute non accettabili, sono portate via, e la Provincia deve del suo provvedere alla ricostruzione, senza che lo Stato creda, e in ciò mi pare abbia torto, che per la legge del 1881 abbia il dovere di riparare o di concorrere al riparo.

Io prego quindi l'onorevole ministro La-

cava, con quella equità che presiede a tutti gli atti suoi, di provvedere anche a questo, affinché i rappresentanti del Genio civile non esorbitino nelle loro pretese; discutano ed accettino le giuste osservazioni della Provincia, e, ove i danni che le Provincie subiscono siano stati preveduti da proteste legalmente espresse, esse Provincie non siano costrette a pagare quello che avevano già previsto che avrebbero indebitamente pagato.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Prima di rispondere all'onorevole Lucifero, chiedo scusa all'onorevole Coletti di non aver risposto alle sue osservazioni, ma un po' la colpa è anche sua, perchè non era sul capitolo, sul quale ha parlato, che doveva fare le sue osservazioni.

**Coletti.** Non c'era il capitolo.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Ad ogni modo dirò che la questione da lui sollevata è già allo studio, poichè c'è una domanda fatta dai Comuni interessati circa la costruzione di quel tronco di strada di cui ha parlato.

Vengo ora all'onorevole Lucifero. Egli ha chiesto di sapere quale è la somma che ancora resta da stanziare per la strada a cui egli ha accennato, e ha parlato di una questione che riguarda la consegna delle strade alla Provincia.

Per quanto riguarda la prima cosa, dirò all'onorevole Lucifero che l'appalto del tronco, a cui egli si è riferito, è in corso per 500 mila lire; ma per il resto io debbo confessargli che occorrono lire 1,770,000 mila, mentre la legge del 1896 non provvede altri fondi.

Certamente, se la strada è stata incominciata, deve essere terminata; ma bisogna attendere una nuova legge che stabilisca altre somme per queste e per altre strade.

Quanto alla seconda questione, essa è una *verata quaestio*, perchè non è la prima volta che le Provincie si lamentano delle consegne fatte dallo Stato di strade di serie, e che i delegati delle Deputazioni provinciali si rifiutano di ricevere, perchè le strade non sono complete e vi manca ora una cosa, ora un'altra.

Veramente c'è qualche fondo di verità in tutto questo, bisogna confessarlo, onorevole Lucifero, perchè talvolta si consegnano dallo Stato alle Provincie delle strade, le quali hanno bisogno ancora di lavori che dovreb-

bero essere fatti a spese dello Stato e non delle Provincie.

Io cercherò di riparare in qualche modo a questo stato di cose, richiamando l'attenzione degli ingegneri capi del Genio civile su di esso, e raccomandando loro di non procedere alla consegna delle strade che non sono ancora complete.

Ecco quanto io posso rispondere all'onorevole Lucifero.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 118.

Capitolo 119. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 120. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 120,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).

Capitolo 121. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso), lire 220,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 122. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 123. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 124. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

Capitolo 125. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 126. Strada da Sant'Agata al-

l'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 127. Strada da Rotonda per Viganello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), lire 96,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 128. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).

Capitolo 129. Strada del ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripabottoni alla nazionale Sanitica presso Centocelle (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71).

Capitolo 130. Strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 131. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romano.

**Romano.** Due raccomandazioni in brevissime parole.

Anzitutto io credo opportuno, nell'interesse della Provincia nella quale è il mio collegio, di prendere atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro all'onorevole Lucifero, riconoscendo che l'Ufficio del Genio civile impone alle volte certe consegne che non si dovrebbero fare.

Spero quindi nella equanimità dell'onorevole ministro perchè vengano risolte amichevolmente le vertenze che pendono tra lo

Stato e la mia Provincia a questo proposito.

Vengo poi a parlare della strada di cui è oggetto questo capitolo.

Insisto perchè sia completata la diramazione per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata, e dico completata perchè a questa diramazione manca soltanto l'ultimo tronco, cioè da Colletorto a Fortore verso la Capitanata. Tale completamento è indispensabile, in quanto Colletorto ha i suoi terreni di là dal Fortore, ed ha tutte le sue relazioni colla provincia di Foggia. Quindi spero che il ministro verrà tener conto della mia preghiera ed ordinare gli studi per indi far procedere alla costruzione del reclamato tratto stradale, che è veramente urgente.

Insisto inoltre perchè sia appaltato e costruito il tratto tra il Liscione e la strada provinciale Frentana: anche questo tratto è urgente, perchè già è costruita parte della strada, che è rimasta sospesa sopra un fiume. La parte alla quale alludo è quella che dalla Nazionale nei pressi di Larino, arriva al ponte Liscione sul Biferno. Anche il ministro ha riconosciuto l'urgenza di questo lavoro, perchè con lodevole premura ha già appaltato le opere suppletive a detto tratto stradale, già costruito.

Ora fare tutta questa spesa, che non è di lieve momento, e rimaner lì sarebbe rendere tutta la spesa inutile, quindi il completamento di questo tronco s'impone di per sé; e s'impone anche per un'altra ragione, in quanto questo piccolo tratto dal Liscione alla strada provinciale Frentana è destinato a mettere in comunicazione tutti i Comuni di là dal Biferno col capoluogo. Inoltre l'urgenza è stata riconosciuta anche dal Consiglio provinciale di Campobasso, il quale fece molti anni sono una graduatoria, e nel primo gruppo di essa mise fra le altre la strada provinciale 73 e la strada provinciale 78. Ed io ho nominato a disegno la strada 78 per quello che devo dire, e richiamo qui tutta l'attenzione del ministro, perchè si tratta di un dato di fatto, che egli non può conoscere. Questo tratto è costituito da due tronchi: uno che è comune alle strade 73 e 78, e che dal Liscione arriva al torrente denominato Difesa; l'altro che dalla difesa va fino alla Frentana. Il primo tronco è più costoso, ma fa parte della strada 73, per la quale ci sono

fondi sufficienti; il secondo fa parte della strada 78, che non ha fondi speciali.

Ora è giusto che per questo piccolo tratto resti inutile una intera strada? La risposta non può essere dubbia, ed io ho fede che l'onorevole ministro vorrà appaltare prontamente tutti e due i tronchi, provvedendo per la piccola parte che si riferisce alla 78, o coi residui, come si farà e giustamente, per molte altre strade, od abbreviando il quinquennio di un anno, come già si è fatto per altre opere urgenti.

Se l'onorevole presidente me lo permette, farò anche un'osservazione al capitolo 142, su cui sono iscritto. Si tratta di un altro tronco di strada che rimane sospeso, cioè da Sammartino in Pensilis al Tratturo nazionale, già in corso di costruzione, e che dovrebbe arrivare ad Ururi per essere utile. Questo tronco fa parte della strada n. 40, legge 1875, ed i fondi ci sono ad esuberanza. Non credo dunque di pretendere molto insistendo perchè sia presto appaltato il tronco Tratturo-Ururi, e si compiano gli studi per prosiegua e completamento della strada, cioè pel tratto Ururi-Orotello al torrente Iona, che è il punto ove la 40 s'incontra con l'altra strada provinciale n. 79.

E qui per terminare come forse avrei dovuto cominciare, dico che insisto perchè, in massima, siano completati tutti i tronchi che sono già costruiti e che non hanno raggiunto l'innesto rispondente ai pubblici bisogni, pei quali vennero creati.

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

**Presidente. Parli.**

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Anzitutto, è bene intenderci, onorevole Romano, giacchè Ella ha preso atto delle dichiarazioni da me fatte all'onorevole Lucifero.

Io ho detto all'onorevole Lucifero, e replico, che vi è qualche cosa di esatto nella sua affermazione: cioè, che, quando si consegnano dallo Stato alle Provincie delle strade di serie, spesso non sono complete. Ma ciò non intendo applicarlo alla provincia di Campobasso.

L'onorevole Romano sa che la provincia di Campobasso si trova in questa condizione, e non è la sola a trovarcisi, che le strade, costruite con ogni regolarità, dopo qualche tempo dalla consegna alla Provincia, per le condizioni telluriche, finisce che si guastano.

**Romano.** Chiedo di parlare.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Allora non è più lo Stato, che deve rifare le strade. Che cosa ho detto io all'onorevole Lucifero? Che si dà, qualche volta, il caso che si vogliono consegnare d'ufficio alle Provincie alcune strade di serie, che non sono completamente costruite. Ma dove la consegna è avvenuta regolarmente, e dove la strada, costruita bene, viene poi, per avvenimenti straordinari, ad essere peggiorata o distrutta, non è lo Stato che deve rifarla. Questo ho voluto rispondere all'onorevole Romano, non perchè non ammetta che nella provincia di Campobasso abbia potuto accadere ciò che ho dichiarato rispondendo all'onorevole Lucifero; ma perchè egli non generalizzi un fatto che può essere accaduto in una sola Provincia.

Nel capitolo 130 è contemplata la strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salcito, pei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara, a Larino, ecc. Ora, io posso assicurare l'onorevole mio amico Romano che, in questo bilancio, ci sono residui per 332,000 lire; e, nel bilancio prossimo, vi sono lire 263,000.

Questa strada a cui egli ha alluso è composta di diciotto tronchi, di cui tre sono ultimati; due completi, ma richiedono ancora delle opere di sistemazione, che si cerca di fare; due sono in corso di costruzione; gli altri sono tuttavia da iniziare.

Nella esecuzione dei lavori, cercherò di tener presente quanto l'onorevole Romano mi ha detto. Si appalteranno prima quelli più urgenti e più utili, e quelli che sono meno urgenti e meno utili saranno appaltati più tardi, quando ci saranno i fondi.

E, giacchè mi trovo a parlare, prego l'onorevole Romano di osservare che la sua natale Provincia dovrebbe stanziare nei suoi bilanci le quote di concorso stabilite, come sapete, per legge; perchè in casi come questi lo Stato è obbligato a fare le strade, quando trova nei bilanci provinciali le somme occorrenti per le strade stesse.

Terrò, poi, in conto quello che l'onorevole Romano mi ha detto, circa l'altra strada di cui ha parlato.

**Romano.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ma non si può parlare due volte sullo stesso argomento!

**Romano.** Signor presidente, vorrei dare uno schiarimento.

**Presidente.** Onorevole Romano, non si può parlare due volte.

**Romano.** Debbo dare un semplice schiarimento.

Debbo dire che la Provincia ha già provveduto ai fondi per opere stradali, fissando una cifra complessiva in bilancio.

Aggiungo che era inutile di ripartirla per le singole strade, perchè, essendosi fatta la graduatoria precedentemente, come ho avuto l'onore di dire, si è creduto opportuno di lasciare al prudente ed illuminato arbitrio del ministro di farne la distribuzione a seconda del bisogno.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 131.

Capitolo 132. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano alla nazionale del Pentri (Campobasso), (*per memoria*.)

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).

Capitolo 133. Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso), (*per memoria*.)

(Legge 23 luglio 1881 n. 333. Elenco III, n. 79).

Capitolo 134. Completamento della strada di comunicazione diretta, fra i circondari di Frosinone e Gaeta, pei tenimenti di Vallacorsa e Lenola (Caserta), (*per memoria*.)

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

L'onorevole Mancini, iscritto su questo capitolo, non è presente.

Il capitolo rimane approvato.

Capitolo 135. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana [presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza), (*per memoria*.)

Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 136. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza), (*per memoria*.)

Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112)-

Capitolo 137. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza), (*per memoria*.)

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 118).

Capitolo 138. Strada dalla Stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 174).

Capitolo 139. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 214).

Capitolo 140. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 226).

Capitolo 141. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521, *per memoria*.

Capitolo 142. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente, lire 1,500,000.

L'onorevole Gallini iscritto su questo capitolo non è presente.

Il capitolo s'intende approvato.

Capitolo 143. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, numero 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco II) e 9 luglio 1883, n. 1506, lire 150,000.

Capitolo 144. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333. (Elenco III), lire 110,000.

Capitolo 145. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, *per memoria*.

Capitolo 146. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 81,000.

Capitolo 147. Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costru-

zioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 77,000.

Capitolo n. 148. Indennità di trasferte, competenze diverse variabili e sussidi al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 21,000.

Capitolo n. 149. Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali, lire 2,000.

*Sussidi per le strade comunali obbligatorie.* — Capitolo n. 150. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, 12 giugno 1892, n. 267 e 19 luglio 1894, n. 338), lire 1,498,500.

Capitolo n. 151. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

*Acque. — Sistemazione dei principali fiumi veneti* (Legge 24 luglio 1887, n. 4805). *Completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno ed influenti, Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario* (Legge 6 agosto 1893, n. 455) e *sistemazione del fiume Tevere* (Legge 2 luglio 1890, n. 6936). (Spese ripartite). — Capitolo n. 152. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805), lire 400,000.

Capitolo n. 153. Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, n. 4805 - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del Genio civile, assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario, lire 10,000.

Capitolo n. 154. Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 810,000.

Capitolo n. 155. Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta, Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 680,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur sul capitolo n. 155.

**Romanin-Jacur.** Su questo capitolo è necessario che io pure faccia una raccomandazione all'onorevole ministro. Per la sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione, che ha importato un dispendio di circa 9 milioni, non riman-

gono da eseguirsi che alcune opere che chiamerò complementari.

Ma infrattanto si è manifestato un grave fatto, al quale necessita porre pronto riparo, dovuto non ad errori di progetto ma alle condizioni idrauliche della località. Quando si decise di espellere dalla laguna di Chioggia il fiume Brenta, togliendo il deflusso naturale, che avveniva in Bacchiglione, di largo tratto di territorio in parte della provincia di Venezia ed in parte di quella di Padova, si provvide costruendo due grandi botti che sottopassano gli alvei di Brenta e Bacchiglione per addurre le acque direttamente in Laguna di Chioggia.

Si è creduto, con questo provvedimento, di migliorare le condizioni di quel territorio. I lavori principali furono compiuti nel 1896 e da quest'epoca è dato di constatare gli effetti pratici di questo provvedimento.

Per le condizioni della laguna di Chioggia deteriorate per le materie di trasporto che per 56 anni il Brenta vi ha depositate e forse anche per le condizioni idrauliche del porto di Chioggia, la bassa marea non arriva a quello estremo lembo della laguna dove sbocca la botte, sotto l'alveo di Brenta « alle Trezze » che in ritardo, e perciò avviene che il territorio alle cui condizioni si credeva di provvedere non risenta, in condizioni ordinarie, lo sperato miglioramento ma invece sensibile danno.

Nè basta. Il complicato giuoco di canali che si è dovuto inesorabilmente creare, cagiona in una parte di questo territorio (la estrema) a Cà Pasqua, un vero impaludamento dove le acque rimangono stagnanti (specie nella stagione estiva) creando condizioni molto gravi; tantochè i Consigli sanitari hanno dovuto occuparsi di questa faccenda, e si reclamano urgenti provvedimenti nei riguardi dell'igiene; quei luoghi non erano dapprima certo in condizioni molto floride sotto i riguardi della salute pubblica, ma oggi le condizioni sono divenute assolutamente pessime, perchè le acque ristagnano, i pesci muoiono, e le malattie e la mortalità sono aumentate in modo spaventevole. È una zona molto ristretta ma ridotta addirittura pestifera.

Il Governo si è già occupato di questo gravissimo stato di cose; ha studiato il modo di porvi riparo, che fortunatamente c'è, ed è già pronto, per quanto mi consta, il progetto dei lavori da farsi, lavori che importano fortunatamente, poche migliaia di lire.

Io non posso far qui alla Camera una dissertazione tecnica e scendere a particolari; ho detto all'ingrosso di che si tratta. L'argomento è urgentissimo nei riguardi dell'agricoltura e dell'igiene pubblica. Si tratta di territori dove i proprietari ed i Consorzi molto benemeriti hanno impiantato macchine effossorie ed hanno bonificate le paludi a loro spese senza alcun concorso da parte dello Stato o delle Provincie o dei Comuni; mi pare che il Governo sia assolutamente nell'obbligo morale di completare le opere grandissime per la sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione, nelle quali, ripeto, sono stati già spesi molti milioni, spendendo quelle poche diecine di migliaia di lire che occorrono, per eseguire questa piccola opera complementare inesorabilmente collegata, annessa a quelle grandi già eseguite. I fondi già ci sono perchè colle ultime leggi noi abbiamo dato i mezzi occorrenti per potere compiere, com'è necessario, tutti i lavori; prego soltanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici di tener molto conto di questa mia raccomandazione, perchè si tratta di un inconveniente, piccolissimo nei riguardi della spesa, ma gravissimo dal punto di vista dell'agricoltura e dell'igiene ed è più che mai urgente di non frapporre alcun indugio nel provvedere.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Ciò che ha detto l'onorevole Romanin-Jacur è perfettamente vero. Per quanto riguarda i fiumi Brenta e Bacchiglione è già fatto quasi tutto il lavoro. Molto invece resta a farsi pel Gorzone, pel quale un progetto di lire 500,000 so che è stato di recente appaltato, e la consegna è avvenuta, ed i lavori probabilmente sono già incominciati, mentre per un altro progetto di lire 700,000, l'ispettore compartimentale di Venezia ha assicurato, che tra breve lo rimetterà al Ministero, ed io cercherò di affrettarlo.

Egli ha parlato poi di un'altra piccola opera...

**Romanin-Jacur.** Complementare.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** ... che si riferisce al Brenta e Bacchiglione, e riguarda precisamente il Canale morto. Ebbene anche di questa si aspetta il progetto, alla cui compilazione sta provvedendo l'ispettore compartimentale di Venezia, ed io faccio soltanto una riserva, che l'onorevole Romanin-Jacur,

così premuroso dell'interesse dello Stato, vorrà consentire con me, e cioè che si farà quest'opera, ma salvo a stabilire, se la spesa debba essere di competenza dello Stato. Trattandosi di un'opera così necessaria ed urgente, ho ordinato che si prepari il progetto il più presto possibile, ma però colla detta riserva; e sono sicuro che egli per il primo l'accetterà.

**Romanin-Jacur.** Ringrazio.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 155.

Capitolo 156. Completamento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario indicato al numero 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, numero 455, lire 200,000.

Capitolo 157. Personale addetto ai lavori di completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno e suoi influenti, Gorzone, Brenta-Bacchiglione, Aterno e Sagittario, indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, numero 455 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 50,000.

Capitolo 158. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, numero 6936), lire 400,000.

Capitolo 159. Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, numero 6936 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 37,500.

*Spese comuni ad acque e strade.* — Capitolo 160. Concorsive sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 e dalle piene ed alluvioni del 1886 (Leggi 20 luglio 1890, numero 7018, 30 dicembre 1892, numero 734 e 21 gennaio 1897, numero 30 (Spesa ripartita), lire 450,000.

Capitolo 161. Lago di Bientina, lire 41,000.

Capitolo 162. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 6,000.

Capitolo 163. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 760,000.

Capitolo 164. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 31,000.

Capitolo 165. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 120,000.

Capitolo 166. Torrente di Nola, lire 60,000.

Capitolo 167. Regi Lagni, lire 80,000.

Capitolo 168. Bacino Nocerino, lire 100,000.

Capitolo 169. Agro Sarnese, lire 90,000.

Capitolo 170. Bacino del Sele, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Giuliani.

**Giuliani.** Io avrei desiderato di non infastidire maggiormente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma trovo necessario di dover parlare, poichè vedo che in questo capitolo la somma stanziata anzichè aumentare è diminuita. Quando due anni or sono si discusse, nella tornata del 31 giugno 1896, il bilancio dei lavori pubblici, si parlò del fatto che la terza sezione del bacino del Sele non era ancora stata condotta a termine dopo 22 anni dal suo inizio.

Quella bonifica è costata milioni e sembra che le 120,000 lire stanziate dovessero essere aumentate, invece dopo un'impegno formale assunto dall'ora defunto ministro Perazzi (il quale inviò sul luogo un ispettore che riferì essere giuste le ragioni di quelle popolazioni) noi vediamo ristretta la somma stanziata.

Mi permetto quindi di pregare l'onorevole ministro di considerare le condizioni di quelle contrade dove, specie i forestieri che vi convengono in quantità per osservare le importanti rovine di Pesto, sono sempre presi dalla malaria. Venga l'onorevole ministro, non abbia paura della malaria, sarà ricevuto benissimo, e vedrà come stiano realmente le cose.

Del resto domando solo questo aumento, perchè ho visto che margine vi è, tanto più che ieri si è proposto di dare un milione a Creta e quindi non è lecito il far morire così della povera gente in quella Provincia del Salernitano che pure non è l'ultima per patriottismo, e le domando poi perchè si faccia in modo che a quelli che hanno pagato si dia quello che giustamente domandano; augurandoci intanto che presto sia approvato il benefico progetto di legge sulle bonifiche.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Come l'onorevole Giuliani sa, la bonifica del Sele è regolata dalla legge napoletana 11 maggio 1855. La spesa finora sostenuta per il bacino del Sele è stata di 4 milioni, e convengo che gli introiti per tasse pagate dagli interessati ascende a 3 milioni e 560 mila lire, e quindi la differenza a carico dello Stato è piccolis-

suma. Resta ancora, per portare a compimento la bonifica, una spesa che, per quanto mi consta, ascende a un milione e 100 mila lire.

Le 100 mila lire stanziare bastano, poichè gli appalti fatti sono per 51 mila lire, e gli altri che si potranno fare non sorpasseranno il rimanente della somma. Debbo di più avvertire che questa bonifica trova i suoi fondi nella legge che ho ripresentato al Senato, e che la Camera approvò nella passata Sessione. In quella legge sulle bonifiche vi sono i fondi necessari per il bacino del Sele, e riconosco con l'onorevole Giuliani che questa è una delle bonifiche molto interessanti. Ma, stando adesso al bilancio, la somma di lire 100,000 è sufficiente, perchè, come gli dicevo, non solamente basta per gli appalti fatti per 51,000 lire, ma basterà anche per gli altri che potranno farsi durante l'esercizio.

Credo quindi che dopo queste mie dichiarazioni l'onorevole Giuliani non vorrà insistere sull'aumento di questo stanziamento.

**Giuliani.** Io mi dichiaro soddisfatto, augurandomi che la legge sia presto approvata.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 170.

Capitolo 171. Vallo di Diano, lire 150,000.

**Giuliani.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha la facoltà.

**Giuliani.** Su questo capitolo non voglio chieder nulla all'onorevole ministro; ma devo dar lode all'amministrazione, perchè i lavori procedono bene.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 171.

Capitolo 172. Piana di Fondi a Monte San Biagio, lire 100,000.

Capitolo 173. Lago Salpi, lire 200,000.

Capitolo 174. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 8,600.

Capitolo 175. Agro Brindisino, lire 4,000.

Capitolo 176. Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 30,000.

Capitolo 177. Bonificazione delle Valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 500.

*Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, 30 dicembre 1888, n. 5879 e 30 dicembre 1892, n. 734 (Spese ripartite) --* Capitolo 178. Maremme Toscane, lire 600,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Soggi.

**Soggi.** Come dissi l'anno scorso al ministro

Prinetti quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, così ripeto oggi all'onorevole ministro Lacava, che non domando affatto che questo capitolo sia aumentato di un solo centesimo. Domando, invece, che la somma stanziata per le Maremme Toscane, in lire 600,000, sia spesa in modo da rendere efficaci le bonifiche già fatte fino a questo momento, e che sono costate tanti milioni.

Il canale di Orbetello che è costato tanti milioni allo Stato, doveva portare, secondo il compianto Baccarini, la completa bonificazione del Padule. Ora non solo questa non è fatta, ma tutti i provvedimenti adottati dal Ministero dei lavori pubblici saranno addirittura irrisori, inefficaci, anzi dannosi se non si provvederà a rimboschire la Feniglia di Orbetello, giacchè l'arena di quella Feniglia rende più paludosa quella parte del lago; per guisa che dove si credeva di aver la bonifica oggi si sviluppano miasmi peggiori di quelli che c'erano una volta.

L'ingegnere Franchi del Genio civile, nella sua bellissima relazione, ha segnalato al Governo questo fatto; e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo dico ad onore del vero, è stato concorde nell'ammettere la necessità di questo lavoro, cosicchè credo che esso sarà certamente compreso nella tabella A della legge sulle bonifiche. Intanto prego vivamente l'onorevole ministro Lacava di volere fare tutti i passi opportuni in riguardo.

Altri lavori, che sono stati trascurati addirittura, sono i canali di bonificazione nel piano di Scarlino. Questi canali di bonificazione erano già fatti sino dal tempo di Leopoldo II, ed oggi sono ridotti come se non esistessero; tanto che la palude di Scarlino, che si credeva distrutta, si è in men che non si dice rifatta, ed abbiamo anche là, dove c'era un principio di bonifica, febbri maggiori. Oggi più che mai è necessario di provvedere a che questi miasmi siano in un modo o nell'altro tolti, giacchè l'Amministrazione delle ferriere dell'Elba ha voluto, con lodevolissimo pensiero, tenere tutti i propri operai a Follonica. Ed è più che mai necessario di provvedere anche perchè sappiamo che dal ministro di agricoltura verrà quanto prima ripresentata quella legge sulla bonifica di Follonica, che diventerebbe assolutamente irrisoria se continuassimo a far impaludare il lago. E quello che dico di Scarlino e di Follonica, potrei dirlo pel canale di Castiglione

della Pescaia. Su questo anzi richiamo l'attenzione del ministro, come pure sugli argini del fiume Sovata, per cui da anni sono stanziati 75 mila lire. Il ministro Saracco disse che questa somma era stata stornata per lavori di grande necessità; ed io non lo metto in dubbio; rilevo soltanto che la sospensione di quei lavori ha messo nella più dura condizione tanti bravi contadini, i quali seminano sempre con la quasi certezza di non raccogliere. E il Sovata è uno dei peggiori fiumi, un fiume che quasi tutti gli anni danneggia estese campagne.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, io torno a ripetere che non chiediamo un soldo di più della somma stanziata, ma soltanto chiediamo che i fondi stanziati siano spesi e spesi efficacemente, e questa domanda facciamo anche nell'interesse dello Stato; perchè si comprende agevolmente che opere importantissime, che hanno costato molti milioni, se non sono condotte al loro definitivo compimento, non potranno neppure esser coronate dal successo sperato.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Dirò all'onorevole Socci che la bonifica delle Maremme toscane ha finora costato lire 3,120,000...

**Socci.** Ma spesi male!

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Come fa a dir ciò?

Io affermo, onorevole Socci, che sono stati spesi bene: la bonifica non sarà completa, ma non si può dire che si tratti di una spesa fatta male. Del resto l'onorevole Socci non ha proprio motivo di lamentarsi, perchè della somma che rimane a stanziarsi dopo le leggi del 1881 e del 1888 in lire 1.400,000, si sono stanziati in questo bilancio lire 600,000, e v'è di più un fondo residuo disponibile di lire 390,000.

Ebbene, onorevole Socci, i lavori sono in parte appaltati ed ora è presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici un altro progetto che riguarda l'allargamento del primo diversivo di Ombrone per lire 1,810,000. Aggiungerò ancora che nel disegno di legge per bonifiche, che sta dinanzi al Senato, le Maremme toscane figurano per un altro fondo di lire 4,200,000. I fondi, quindi, non mancheranno. In quanto alla esecuzione io non lascerò di tener presente le raccomandazioni dell'onorevole Socci e le sue osserva-

zioni; ma non posso ammettere che i lavori già compiuti sieno stati fatti inutilmente.

**Socci.** Onorevole ministro, mi sarò spiegato male: io non ho negato che somme ragguardevoli si siano spese; ho detto che, dopo le spese fatte, ci dovremmo oggi trovare rispetto alla Maremma in condizioni molto migliori. Il male dipenderà dal fatto di aver frazionato troppo i lavori; ma questa è la verità.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 178.

Capitolo 179. Bientina, lire 390,000.

Capitolo 180. Burana, per memoria.

Capitolo 181. Agro Romano, per memoria.

Capitolo 182. Orbetello, per memoria.

Capitolo 183. Macchia della Tavola - Valle del Crati, lire 200,000.

Capitolo 184. Paludi Lisimelie, lire 40,600.

Capitolo 185. Paludi di Mondello, per memoria.

Capitolo 186. Paludi di Policastro, lire 15,000.

Capitolo 187. Marina di Catanzaro, per memoria.

Capitolo 188. Lago di Acquafondata, lire 5,000.

Capitolo 189. Agro Telesino, lire 5,000.

Capitolo 190. Valle di Cervaro e Candelaro, lire 252,430.

Capitolo 191. Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333, lire 7.000.

*Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962, 6 agosto 1893, n. 463, 8 agosto 1895, n. 518, e 2 agosto 1897, n. 382.*

Capitolo 192. Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3ª), per memoria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro-De Lieto.

**Vollaro-De Lieto.** Questo capitolo 192 è segnato per memoria, e ciò è giusto perchè avendo la Camera approvato la legge generale sulle bonifiche riguardante le opere contemplate dalla legge del 1882, ed essendo tale legge ancora sottoposta all'approvazione dell'altro ramo del Parlamento, il Ministero non poteva fare alcuno stanziamento. A questo proposito, però, mi corre l'obbligo di ricordare quanto fu detto in quest'aula nella seduta del 9 luglio, pur non infliggendo alla Camera, anche per non essere accoppiato, la ripetizione del mio discorso d'allora. L'onorevole ministro sa che nel progetto che il Se-

nato sta ora esaminando sono contemplate le bonifiche dei laghi di Lesina e Varano. Di queste due bonifiche naturalmente non mi occuperò finchè quel progetto non sarà diventato legge dello Stato; però devo rammentare che di esse fanno parte le due foci che vanno aperte e che non riguardano, come già dissi allora, una questione locale, ma implicano una gravissima questione di igiene, perchè il ritardo nell'apertura di quelle foci produce malaria a quattro Provincie ed a 150 Comuni. La questione non è nuova e fu trattata a più riprese con una parentesi di quattro o cinque anni avendo io creduto inutile di sollevarla quando chiari mi apparivano i motivi che si opponevano alla sua soluzione. Ricordo, come già feci nella seduta del 9 luglio scorso, ciò che nel 1891 il ministro, che era allora l'onorevole Branca, disse: « Per la parte che riguarda le bonifiche dei laghi di Lesina e di Varano è veramente urgentissimo il provvedere perchè vi sono dei fomenti di pestilenza. »

L'onorevole Branca soggiunse allora esser vana la mia insistenza per lo stanziamento di una somma potendo già disporre dei residui della legge del 1882 ammontanti a circa un milione e 700 mila lire e mi promise di eseguire per le prime appunto le opere di cui mi sono occupato. Io sono sicuro che se l'onorevole Branca fosse rimasto al Ministero (ed io non contribuì certo a farlo rimanere), quelle opere sarebbero state compiute; invece esse appena cominciate furono interrotte.

Come nel 1890 la Camera aveva votato un ordine del giorno, con cui si imponeva al Governo di provvedere a queste bonifiche, così nel 1897, dopo un discorso dell'onorevole Pavoncelli, si votò un altro ordine del giorno, dopo il quale il ministro Prinetti si indusse a fare un viaggio nella Capitanata, percorrendo il Gargano in gran parte a piedi, per le condizioni miserevoli in cui si trova quella regione, ed a visitare le bonifiche.

L'onorevole Prinetti si persuase allora della assoluta necessità del taglio delle foci; tanto che nella seduta del 9 luglio scorso disse: « Anzitutto mi associo alla raccomandazione fatta dall'onorevole Vollaro-De Lieto, perchè si tratta (e parlo per avere visto di persona lo stato delle cose) di una questione vitale per il paese. Essa deve essere risolta, perchè, ripeto, è questione vitale per quei paesi, e non è il caso di ammettere che so-

lamente la minaccia di diritti o pretese debba ritardare un'opera assolutamente necessaria. »

E non è a dire che nella visita dell'onorevole Prinetti ed in queste sue parole entrasse la simpatia politica per me, perchè un avversario più costante e feroce di me mai quel Ministero non ebbe.

Il relatore della Commissione soggiunse: « Quello che egli desidera (accennava a me) è giustissimo. Egli desidera che sia fatto il più presto possibile, cioè nel prossimo anno anzi che nel 1899-900. (Perchè chiedo che fosse approvato dalla Camera un emendamento per il quale, il giorno in cui cominciavano gli stanziamenti della legge di bonifica fosse fissato al 1° luglio 1899, ma per queste due foci si provvedesse anche prima). Dunque, egli diceva: « Quando dice che sia fatto al più presto possibile nel prossimo anno, anzi che nel 1899-900, egli dice cosa giustissima; ma pretendere che questo suo desiderio sia espresso in un articolo di legge, mi pare soverchio. »

Naturalmente per delicatezza egli fece questa riserva, ma disse subito: « La Commissione accetta il concetto dell'onorevole Vollaro e prega il ministro di voler provvedere perchè i lavori siano fatti nell'anno prossimo. »

A tutte queste osservazioni l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che godeva e gode, per quanto sia molesta, tutta intera la mia simpatia, per l'amore che porta a quei lavori, disse: « All'onorevole Vollaro dico che conosco purtroppo le condizioni in cui versano quelle popolazioni, e dico che le conosco, perchè fino dai primi anni, in cui sono stato relatore del bilancio (ed è remota l'epoca) dei lavori pubblici, ho trovato sempre che queste bonifiche procedevano con molto ritardo. »

Poi espose una quantità di ragioni per dimostrare che l'economia della legge sarebbe stata turbata se quell'emendamento ne avesse fatto parte, e terminò dicendo: « Pre-disporrò la compilazione del progetto. »

Allora il presidente della Commissione, onorevole Romanin-Jacur, che è quell'uomo coscienzioso che tutti conosciamo, lo interruppe dicendo: « È già pronto. » Infatti l'aveva studiato appunto per la sua qualità di presidente della Commissione. Ma il ministro continuò: « in maniera che l'appalto possa venire alla fine del 1898. » « Voci. Ma se avete dei resi-

dui». Il resoconto dice « *Voci* »; ma fu una sola la voce, la mia. (*Si ride*).

« Vedrò se vi sono residui, se troverò il modo di fare quello, che ha detto l'onorevole oratore, di fare, cioè, che si possano cominciare i lavori tra breve ed anche subito. Prego quindi l'onorevole Vollaro-De Lieto di non insistere nella sua aggiunta e di ritirare la sua proposta. »

Oggi, non che cominciare i lavori, non che bandirsi le aste, nell'ora in cui parliamo, il progetto non è fatto. Ora io domando all'onorevole ministro se sia possibile, se sia giustificabile, se sia umano che 200,000 abitanti, e sono meridionali, e quindi abituati al caldo... (*Interruzione del deputato Schiratti*).

Onorevole amico Schiratti, è inutile che faccia il viso dell'arme, perchè, quando vuole saperlo, i sei milioni e settecento mila lire furono spesi per le bonifiche delle Provincie Venete dai successori dell'onorevole Branca. Ed è questa la ragione, per la quale, dopo otto anni, ho il dovere sacrosanto di levare la voce per domandare al ministro se intenda che questo stato di cose abbia a cessare; imperocchè di quel milione e settecento mila lire restano ancora trecento ottantasei mila lire. Avendo, come era mio dovere, fatto delle indagini, ho saputo che di queste trecento ottantasei mila lire, trecento sei mila sono ancora destinate a provvedere alle bonifiche del Veneto e solo settantamila restano *res nullius*. Ora io prego il ministro che profitti almeno di questa meschina somma per fare una buona volta bandire le aste; perchè i lavori, se cominciati in quest'inverno, eviteranno che nel prossimo estate si ripetano, in più gravi condizioni, gli stessi fenomeni lamentati negli anni precedenti.

Non chiedo dunque a lui che questa semplice promessa, senza pretendere che nel capitolo si stabilisca una somma speciale. (*Bravo! Bene!*)

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Vollaro-De Lieto ha detto il vero circa le condizioni dei due laghi, e specialmente per questa apertura delle foci: i danni per quelle contrade sono gravi, massimamente dal lato igienico. Però io gli faccio rilevare che non è esatto che nessun progetto si sia compilato. Invece i progetti sono fatti ma si stanno riformando, ed io li solleciterò. Ap-

pena finiti, se possono entrare, come vorrei sperare, sul residuo di 70 mila lire, questa somma sarà in gran parte destinata all'inizio dei lavori per l'apertura delle foci.

Circa poi il resto della bonifica, che certamente supera molto le 70 mila lire, come l'onorevole Vollaro-De Lieto sa, è oggetto anche di quel disegno di legge che sta dinanzi al Senato.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 192.

Capitolo 193. Padule dell'Alberese (Legge 8 agosto 1895, n. 518), lire 360,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

**Socci.** Vi rinunzio.

**Presidente.** Allora rimane approvato.

Capitolo 194. Nuove bonifiche a senso delle leggi 5 luglio 1886, n. 3962 (serie 3ª) e 6 agosto 1893, n. 463, lire 825,000.

Capitolo 195. Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna. (Legge 2 agosto 1897, n. 382), lire 227,500.

Capitolo 196. Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna. (Legge 2 agosto 1897, n. 382), lire 95,000.

Capitolo 197. Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con legge 30 dicembre 1892, n. 736 (5ª annualità), lire 522,000.

Capitolo 198. Studi relativi a bonifiche nuove a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3ª) e 6 agosto 1893, n. 463, lire 23,000.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 199. Spese casuali ed eventuali, sussidi a minori opere di bonifica, lire 10,000.

Capitolo 200. Personale del Genio e personale straordinario. Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni, lire 292,470.

*Voci.* A domani!

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

### Interrogazioni e interpellanze.

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

**Lucifero, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se allo scadere del termine stabilito dalla legge, in-

tenda sopprimere la soprattassa sui biglietti e sui trasporti ferroviari, molto gravosa per il commercio.

« Mancini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, presidente del Consiglio, per conoscere se e quando intenda sollevare le condizioni delle carceri giudiziarie di Napoli al livello prescritto dalla odierna civiltà.

« Bianchi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sugli intendimenti del Governo per riparare ai danni gravissimi cagionati ai porti di Oneglia e Porto Maurizio dalla mareggiata del 27 novembre corrente.

« Berio. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sugli intendimenti del Governo per riparare ai danni gravissimi, che una terribile mareggiata della scorsa notte di sabato 26 corrente, ha recato ai porti di Oneglia e Porto Maurizio, per cui necessitano, a giudizio delle persone competenti, urgenti lavori di riparazione, sia col riattamento del molo di levante del porto di Oneglia sfondato con tre larghissime breccie, sia col conveniente prolungamento del molo di ponente del porto di Porto Maurizio, allo scopo di coprire anche il vicinissimo porto di Oneglia da ulteriori libecciate, che comprometterebbero l'esistenza di questi due porti di rifugio, tanto utili alla navigazione in generale.

« Salvo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze sulla minacciata chiusura delle fabbriche di fiammiferi per protestare contro la proposta d'aumento della tassa.

« Loch's. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere come intenda provvedere al nuovo danno sulla ferrovia Genova-Spezia.

« E. Farina. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se, dopo quanto è risultato dalle relazioni della Giunta per le elezioni di Giarre e Regalbuto e dopo

le note circolari da esso ministro emanate ritiene conveniente, coerente e dignitoso pel Governo mantenere in funzione il prefetto.

« Del Buono. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze sulla convenienza di prorogare, anche mediante disegno di legge, ove occorra, il termine stabilito dall'art. 63, 3° comma della legge doganale, secondo il quale le merci nazionali spedite in cabotaggio perdono la nazionalità, dopo tre mesi dal loro arrivo, se non presentate alla dogana di reingresso.

« Del Buono. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle finanze e di agricoltura e commercio per sapere se gli agenti delle Imposte furono autorizzati a tassare la plusvalenza dei valori mobiliari, rendita esistente nel portafoglio delle Casse di risparmio, ancorchè questa plusvalenza non abbia portato alcun aumento di reddito, venendo così a colpire un capitale incerto ed instabile e non il reddito, com'è dalla legge sulla ricchezza mobile tassativamente prescritto.

« Diligenti. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere quando sarà pubblicato il regolamento per la esecuzione della legge sul Monte Pensioni pei medici condotti.

« Rampoldi, Celli, Pennati. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui criteri seguiti nell'indire i lavori per le statue del Palazzo di Giustizia.

« Mazza. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda di presentare un disegno di legge per aumentare lo stanziamento di lire 1,500,000 fissato dalla legge 19 luglio 1894, per soddisfare all'impegno dello Stato di corrispondere ai Comuni che costruiscono le strade obbligatorie il sussidio portato dalla legge 30 agosto 1868.

« Dal Verme. »

« I sottoscritti chiedono di interpellare il presidente del Consiglio per conoscere i propositi del Governo sull'argomento degli inabili al lavoro.

« Stelluti-Scala, Pini. »

**Presidente.** L'onorevole ministro delle finanze ha manifestato il desiderio di rispondere subito all'interrogazione dell'onorevole Lochis.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

**Carcano, ministro delle finanze.** Ho creduto opportuno di rispondere subito all'interrogazione dell'onorevole Lochis, perchè essa mi porge occasione di esporre pubblicamente qual sia lo stato dalle cose intorno alla deplorabile agitazione dei fabbricanti di fiammiferi. Non esito a chiamarla deplorabile, e dai fatti che sto per esporre giudicherete voi se ne abbia ragione.

Nel maggio di quest'anno, venne innanzi alla Camera, fra gli altri provvedimenti di ordine economico, una convenzione per la Regia dei fiammiferi. Per essa l'Erario avrebbe riscossi dieci milioni di lire all'anno, invece dei 7,300,000 circa, che dalla tassa sui fiammiferi attualmente raccoglie.

Nella ultima seduta di luglio il Ministero presente ha ritirato, non tutti i provvedimenti economici, che erano stati presentati dal Ministero precedente, ma uno soltanto degli allegati, e cioè l'allegato D, che conteneva la convenzione per la detta Regia dei fiammiferi. E si è affrettato a far ciò, non perchè avesse già definitivamente giudicato se convenisse più la Regia, o il monopolio, o un ritocco della tassa dei fiammiferi, ma perchè nell'indugio c'era un pericolo, che rendeva necessario il ritiro della convenzione. Invero, fra i patti in essa contenuti, c'era anche una specie di *Catenaccio*; e, dal giorno della presentazione al Parlamento, quella convenzione produceva i suoi effetti; per esempio, da quel giorno nessuna fabbrica di fiammiferi poteva essere più aperta in Italia.

Questa sola circostanza doveva bastare a far decidere il Ministero a ritirare la convenzione. Degli studi fatti poi, non è il caso di parlare ora; ne discuteremo quando verrà in discussione il disegno di legge per modificazioni alle tasse di consumo e di produzione, il quale appunto ha dato motivo a quella agitazione, su cui il deputato Lochis ha opportunamente richiamata l'attenzione della Camera. Ora io debbo soltanto fare una brevissima storia dei fatti.

Dopo il ritiro della convenzione cominciò, fino dal luglio, un agitarsi degli industriali fabbricanti di fiammiferi, e si è veduto un fenomeno veramente singolare. Ci

erano istanze e lettere di fabbricanti, che volevano ad ogni costo la Regia; di altri, che la volevano sotto diversa forma, che chiamavano Consorzio nazionale; di altri, che si dichiaravano con la più viva insistenza per il monopolio di Stato; di altri, che dimostravano invece tutti gl'inconvenienti ed i danni, che sarebbero derivati agli industriali minori se avesse avuto effetto un monopolio, o una convenzione con un certo numero di industriali più forti.

Dirò soltanto, perchè è un fatto che è bene sia risaputo, che quelli, i quali credevano e credono di poter ricavare dalla Regia dei fiammiferi pinguisissimi lucri, non mancarono di offrire al Governo una somma di molto superiore ai dieci milioni, di cui io ho fatto cenno.

Non ostante queste seducenti offerte, il Governo ha creduto preferibile di mostrarsi molto mite, e di evitare la qualifica di feroce tassatore. Ha creduto, cioè, utile ed opportuno di rinunciare a quei molti milioni, che gli venivano offerti, e far sì che non solo guadagnassero i pochi, ma che potessero tutti gli industriali di questo ramo continuare la loro vita.

Il Governo si limitò quindi ad un lievissimo ritocco nella tassa, accompagnato da alcune mitigazioni di quelle asprezze, delle quali gli industriali si lamentavano, e da una piccolissima riduzione nella tariffa, conservando la tassa di un centesimo, anzichè per ogni trenta cerini, per ogni venticinque, ed invece che per ogni sessanta fiammiferi di legno, per ogni cinquanta.

Ma ancor prima che questo disegno di legge fosse noto, bastò il semplice annunzio che il Governo aveva abbandonato l'idea della Regia, voluta da un certo numero di industriali, perchè si accendesse e si estendesse questa agitazione, che arrivò non soltanto alla minaccia, come dice nella sua interrogazione il deputato Lochis, ma alla effettiva chiusura degli stabilimenti.

Voi vedete, onorevoli colleghi, come questo sia stato e sia un gravissimo errore. Sono molto indulgente a non dire di più; potrei usare parole ben più severe, non soltanto per il fatto in sè stesso, ma anche perchè è sintomo di un turbamento nello spirito pubblico, perchè rivela una grande deficienza di rispetto alle nostre istituzioni, e al potere legislativo. Invece di presentare petizioni, in-

vece di far conoscere i loro voti, gli industriali credono, nel loro interesse, di poter ricorrere alla minaccia, e di mettere sul lastrico centinaia, anzi migliaia di operai.

Evidentemente, tutto questo è molto scorretto. Ma io non insisterò di più, perchè ho motivo di credere, o almeno mi auguro con tutto l'animo, che si tratti di un errore ormai passato, di un fuoco già estinto, di un fuoco di fiammifero. Me lo auguro e lo spero, perchè dagli ultimi telegrammi ricevuti so che, per esempio, gli industriali della Toscana, hanno resistito a tutte le tentazioni, ed hanno continuato a mantenere aperte le loro fabbriche. E voglio sperare che anche gli altri industriali rinsaviscono e seguano questo buon esempio.

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

**Lochis.** Ringrazio l'onorevole ministro di aver risposto subito alla mia interrogazione, perchè si tratta di cosa veramente urgente, e che è indispensabile abbia presto fine. Non voglio certamente ora esprimere un'opinione sopra le proposte finanziarie, che sono state fatte dal Governo; non voglio ora giudicare dell'aumento di tasse proposto; ma non posso non disapprovare e stigmatizzare vivamente il modo assolutamente biasimevole, col quale gli industriali lombardi, veneziani e piemontesi hanno preteso di opporsi a queste proposte. (*Bene! — Approvazioni*). Credo che, se entriamo in questo campo, non solo le istituzioni saranno esautorate, ma sarà turbato l'ordine pubblico, sarà turbata la tranquillità, alla quale tutti aspiriamo.

**Zabeo.** Se fossero operai li farebbero arrestare!

**Lochis.** Le parole dell'onorevole ministro lasciano fortunatamente sperare che questa agitazione sia prossima al suo fine. Io mi unisco a lui nel far voti sinceri perchè questo stato di cose cessi, e sia lasciata alla rappresentanza legislativa tutta la libertà di

discutere i provvedimenti, che il Governo ha proposti.

Questa è l'unica via regolare, e non quella di condannare alla miseria e di gettare sul lastrico molte povere famiglie, senza una plausibile ragione, solamente perchè è stata fatta una proposta, che agli industriali non piace. (*Benissimo! — Vive approvazioni*).

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione. Le altre saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Quanto alla domanda d'interpellanza, il Governo dichiarerà poi se e quando intenda rispondervi.

Il deputato Oliva ha ripresentato la sua proposta di legge per una lotteria a favore del Seminario Emiliano per missioni all'estero, proposta che già è stata presa in considerazione nella Sessione precedente; e domanda che sia trasmessa agli Uffici per l'esame e per la nomina della Commissione.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(*È approvata*).

La seduta termina alle ore 19.

*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. EMILIO PIOVANELLI  
Vice-Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma 1898. — Tip. della Camera dei Deputati.