

XII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1898

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari:

Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):	
Polizia degli animali (FORTIS)	Pag. 366
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Bilancio della marina (RANDACCIO)	346
Prestito per il Governo di Creta (FRANCHETTI).	352
Dimissioni (rinnovate) del deputato COLAJANNI.	330
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Bilancio dei lavori pubblici	386
Oratori:	
BACCI	348-49
CASCIANI	361
CAVAGNARI	339
COLARUSSO	344
COSTA-ZENOGLIO	356
CURIONI	353
CHIMIRRI	346
DEL BUONO	349
DE MARTINO	343-44
DE NOBILI	357
DI CAMMARATA	363
DI SAN DONATO	359
DI SANT'ONOFRIO	360
FARINA E.	337-60
FASCE	342
GARAVETTI	350
GIRARDINI	361
GUERCI	358
IMPERIALE	336
LACAVA, ministro dei lavori pubblici	340-43 341-45-47-49-51-52-63
LUPORINI	362
MORANDO	353
OLIVA	360
PASOLINI	352
PENNATI	356
RAMPOLDI	355
ROMANIN-JACUR	343
SQUITTI	346
VALLE A.	358

Interrogazioni:

Potere giudiziario di Cicagna:	
Oratori:	
BONARDI, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia	Pag. 330-31
CAVAGNARI	330
Cooperative di consumo:	
Oratori:	
BONARDI, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.	332
FARINA E.	333
Inondazioni nella provincia di Catanzaro:	
Oratori:	
CHIMIRRI	334
LACAVA, ministro dei lavori pubblici	334
MARSENGO-BASTIA, sotto-segretario di Stato per l'interno.	334
Monumento a Giuseppe Mazzini:	
Oratori:	
GATTORNO	335
MARSENGO-BASTIA, sotto-segretario di Stato per l'interno.	335
Insequestrabilità degli stipendi:	
Oratori:	
MARESCALCHI A.	335
VENDRAMINI, sotto-segretario di Stato per le finanze	335
Lavori per le provincie di Arezzo e Pesaro-Urbino:	
Oratori:	
LACAVA, ministro dei lavori pubblici	367
SEVERI	368

La seduta comincia alle ore 14.

Fulci Nicolò, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato; indi legge il seguente sunto di

Petizioni.

5628. La Camera di Commercio di Potenza fa voti perchè la durata del sussidio

chilometrico per le ferrovie secondarie sia estesa da 40 a 70 anni.

5629. Il municipio di S. Pietro Apostolo (Catanzaro) fa istanza per l'aggregazione di quel Comune al Mandamento di Tiriolo.

5630. Il deputato Andrea Costa presenta la petizione dei signori Romeo Calli e Franco Baldi, rispettivamente presidente e segretario della Società operaia di mutuo soccorso di Imola, con cui, a nome della Società stessa, esprimono il voto che sia presto largita intera amnistia ai condannati politici.

Congedi.

Presidente. L'onorevole Grippo ha chiesto un congedo di giorni 8.

(È concesso).

Dimissioni del deputato Napoleone Colajanni.

Presidente. Comunico ora alla Camera la lettera direttami dal deputato Colajanni in seguito all'annuncio che la Camera non aveva accettato la sua dimissione.

« Illustrissimo signor presidente della Camera dei deputati.

« Con sincero rammarico devo pregarla di ripresentare alla Camera le mie dimissioni. Forse potrò errare nella valutazione dei motivi che mi consigliano tale insistenza, ma io credo mio dovere precipuo verso gli elettori restituir loro il mandato affidatomi, perchè ne dispongano come meglio credono.

« Insistendo nella presa determinazione, non intendo venir meno alla deferenza verso la Camera; la quale, spero, vorrà mostrarmi indulgente, apprezzando al giusto la mia condotta.

« Con la viva preghiera di voler farsi interprete della mia riconoscenza presso tutti i deputati, che mi dettero prova della loro benevolenza e cortesia, me le protesto, ecc.

« N. Colajanni. »

Sono molto dolente di questa determinazione dell'onorevole Colajanni, ma, poichè egli insiste così recisamente, non credo che sia più il caso di non accettare la sua dimissione.

Perciò ne prendo atto e dichiaro vacante il Collegio di Castrogiovanni.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Cavagnari, al ministro di grazia e giustizia « sul modo col quale si è esplicata l'azione del potere giudiziario nel mandamento di Cicagna. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

Bonardi, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. L'interrogazione dell'onorevole Cavagnari è concepita in termini così generici, che per verità non mi è dato di potergli rispondere in modo esauriente. L'azione del potere giudiziario, non solamente nel mandamento di Cicagna, ma anche negli altri Mandamenti, è principalmente affidata al pretore.

Ora, il pretore di Cicagna, per quanto risulta al Ministero, è persona intelligente, attiva, e che adempie esattamente i suoi doveri, e contro di lui non giunse mai alcun reclamo.

Per questa ragione io non saprei quale scopo possa avere l'interrogazione dell'onorevole Cavagnari.

Mi è venuto il dubbio che alluda forse alla mancanza o alla insufficienza del numero dei Carabinieri Reali in quel Mandamento; ma ho sentito ieri, su tale proposito, la sua interrogazione al mio egregio collega del Ministero dell'interno, e mi pare che se ne sia dichiarato soddisfatto. Dunque non so a che cosa voglia alludere; e in tale stato di cose non posso rispondergli altro che, da quanto risulta a noi, l'azione del potere giudiziario nel mandamento di Cicagna, non offre luogo a censure.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. L'azione del potere giudiziario nei mandamenti, secondo l'onorevole sottosegretario di Stato, sarebbe limitata al pretore. Io credo invece che essa si estenda a tutti gli uffici dei tribunali e delle Corti e perfino della Corte di cassazione. Cosicché la mia interrogazione, per quanto abbia un senso generico, non può considerarsi limitata all'azione del pretore, il quale anzi, in questa parte, ha una posizione molto secondaria. Di più, parlandone ieri coll'onorevole ministro, io aveva accennato per sommi capi quali erano gli argomenti sui quali desideravo intrattenermi.

Citerò qualche dato, perchè da questo

l'onorevole sotto-segretario possa dedurre, come io ne dedussi prima di ora, se le condizioni di quel mandamento siano regolari e soprattutto se non sia insufficiente l'azione degli uffici d'istruttoria per i processi penali.

Nel 1892, per non andare oltre, noi avemmo il caso di un omicidio che allora, in sede di istruttoria, fu ritenuto come casuale: più tardi, a distanza di qualche anno, per cause accidentali, si venne a scoprire che quell'omicidio era colposo, e uno solo degli imputati come complice (perchè gl'imputati principali si sono allontanati) fu in questi giorni inviato alle Assise.

Nel 1896, sempre nello stesso mandamento ma in altro Comune, una giovane donna fu rinvenuta finita a colpi di scure in un bosco; la voce pubblica designava l'autore; si procedette ed in sede d'istruttoria si fece luogo a non procedere per la solita insufficienza di indizi.

Nel 1897 avvenne un altro omicidio nel comune di Lorsica; anche di questo la voce pubblica designava l'autore; l'imputato venne inviato innanzi ai giurati ma uscì dal processo sano e salvo per insufficienza di prove. Nello stesso 1897, un povero operaio fu trovato in un burrone dove l'avevano portato morto; si istruì il processo e di dieci arrestati cinque furono lasciati in libertà e cinque saranno inviati alle Assise: e anche di questo l'esito è molto dubbio.

Presidente. Onorevole Cavagnari...

Cavagnari. Perdoni, onorevole presidente, bisogna che citi alcuni fatti.

Nel 1898 il povero sindaco di un Comune...

Presidente. I cinque minuti sono passati, onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Mi limiterò quanto potrò, ma la materia è abbastanza grave.

Un povero sindaco viene svegliato di soprassalto dallo scoppio di una bomba sopra il tetto della sua casa. È designato dalla voce pubblica il reo; si manda innanzi al tribunale e viene assolto e l'appello interposto dal Pubblico Ministero non viene assecondato.

Ultimamente un altro operaio venne colpito da un'arma da taglio e ne morì. L'imputato è lasciato...

Presidente. Ma insomma, io debbo far osservare il regolamento.

Cavagnari. passeggiare liberamente in modo da avere tutto il tempo di allontanarsi dal paese.

Onorevole sotto-segretario di Stato, in tutto questo svolgersi di tempo e di processi il giudice istruttore credo sia stato visto una volta sola in quei luoghi. Tutte le volte che avviene un fatto di questa natura....

Presidente. (Con forza) Onorevole Cavagnari, io non posso lasciarla continuare.

Cavagnari.... il giudice istruttore affida l'istruttoria al pretore. E voi sapete che, per quanto i pretori possano essere dotati di qualità eccellenti, pure non sempre, per le molteplici loro attribuzioni, possono attendere seriamente alle istruttorie; sicchè di frequente si passano dal pretore al vice-pretore. Per la qualcosa, sia per insufficienza di personale nell'ufficio di istruttoria, sia anche perchè dal Ministero vengono sempre raccomandazioni che non si facciano spese....

Presidente. Onorevole Cavagnari, Ella usurpa il tempo che spetta ai suoi colleghi.

Cavagnari. Ho finito. Per accedere al desiderio dell'onorevole presidente, mi limito a raccomandare all'onorevole sotto-segretario di Stato di voler provvedere che questi inconvenienti abbiano a cessare.

Bonardi, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.* Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Bonardi, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.* Ho detto con qualche fondamento che l'interrogazione doveva essere meglio determinata, perocchè mentre la medesima fa cenno unicamente del mandamento di Cicago, l'onorevole Cavagnari ha parlato invece del giudice istruttore addetto al Tribunale di Chiavari, dell'istruzione dei processi penali in genere e perfino di Corti di appello e di Corti di cassazione.

Egli è entrato in particolari, adducendone molti, ma molto inesattamente.

Si è lamentato perchè nel processo così detto *delle bombe* gli imputati sono stati assolti dal Tribunale. Ma ne ha colpa forse il giudice istruttore? Poteva esso impedire che gli imputati, provando che si poteva entrare anche per altra via nella casa del sindaco, riuscissero a destare dei gravi dubbi nell'animo dei giudici?

Citò il fatto di un operaio ferito e morto dopo il ferimento, lagnandosi che contro il feritore non si sia spiccato mandato di cattura, tantochè ha potuto fuggire. Ma non aggiunse che il ferito è morto per un flemone preesistente e non in causa della ferita, la

quale invece è stata giudicata tale da apportare semplicemente l'incapacità al lavoro per un tempo inferiore ai dieci giorni.

Ha citato infine un altro fatto, quello dell'assassinio di un certo Laonzo. Ma su questo i giurati sono chiamati a giudicare ai primi del prossimo dicembre, ed oggi quindi non è lecito farne tema di discussione alla Camera.

L'onorevole Cavagnari dice che in quel mandamento l'istruttoria penale non è bene esercitata, e siccome questa dipende dal giudice istruttore presso il Tribunale, così, se fosse vero quanto egli dice, non dovrebbe essere bene esercitata neppure negli altri mandamenti del circondario in cui ha sede quel Tribunale. Invece io posso dirgli che il giudice istruttore che funzionò in quel Tribunale, fino a poco tempo fa, e cioè durante i processi penali da lui accennati, non fu mai censurato ed anzi ultimamente è stato promosso vice presidente di Tribunale in una delle più cospicue città d'Italia.

Ciò esclude che quel giudice istruttore si sia condotto male nell'esercizio delle sue funzioni.

L'onorevole Cavagnari accennò anche alla insufficienza delle trasferte nelle istruttorie penali. A questo riguardo credo opportuno di informarlo che domani stesso sul *Bollettino Ufficiale* del Ministero di grazia e giustizia verrà pubblicata una circolare riguardante appunto le trasferte nei giudizi penali.

In essa è detto che il Ministero esige che siano giustificate le trasferte del giudice istruttore fuori della residenza, non per gretto spirito di economia, ma perchè sia, a' termini del Codice di procedura penale, comprovato che la trasferta è richiesta da cause d'urgenza e di gravità effettivamente dimostrate.

Speriamo che le istruzioni contenute in questa circolare valgano a togliere, se eventualmente ci fossero, anche gli inconvenienti lamentati circa l'azione del potere giudiziario del Mandamento di Cicagna.

Cavagnari. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Ma insomma, questa pretura di Cicagna ci deve proprio portar via tutti i quaranta minuti delle interrogazioni! (*Viva ilarità*)... Accenni il suo fatto personale.

Cavagnari. Io non ho inteso di attaccare nè la persona del giudice istruttore, nè quella

del pretore; ho detto semplicemente che il servizio procede male, e questo può avvenire anche indipendentemente da quei funzionari.

Io ho indicati gli inconvenienti; raccomando che si provveda ad eliminarli.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Emilio Farina, ai ministri di grazia e giustizia e di finanza « per sapere se intendano precisare il significato della legge che esenta le Cooperative di consumo, nello scopo di togliere il pretesto a litigi rovinosi per le Cooperative. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

Bonardi, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. Il Governo condivide coll'onorevole interrogante la sollecitudine a favore delle vere Società cooperative di consumo ed è esso pure impensierito della giurisprudenza che le riguarda e che talune volte mette in angustia i rappresentanti di queste benemerite Società. Non credo però che a questi inconvenienti si possa rimediare con articoli dichiarativi di legge, con interpretazioni antentiche, le quali, come il Governo teme, possono prestare il fianco a nuove questioni, a nuove liti.

Imperocchè l'onorevole interrogante sa meglio di me che le Società cooperative, specialmente nei riguardi del dazio di consumo, hanno avversari potenti e fra questi l'agente daziario da una parte, gli altri esercenti dall'altra. Questi, che hanno tutto l'interesse di impedire, di ostacolare il privilegio concesso dalla legge del 1870 alle Cooperative, anche se si facesse una legge più perfetta, troverebbero sempre il modo di contendere e di contestare il diritto delle Società medesime. In tale condizione di cose non resta che di rimettersi al giudizio dell'autorità giudiziaria, la quale va man mano formando una giurisprudenza costante.

E conviene rimettersi a questo giudizio specialmente nelle questioni d'ordine giuridico; quali sono quelle, ad esempio, sulla legalità delle Società, sul punto se siano cooperative o meno; sul loro carattere civile e commerciale; sulla loro natura quando sono costituite esclusivamente da soci poveri od anche da soci abbienti; sul loro scopo, se assolutamente di beneficenza o d'altro genere: insomma su tutto quel cumulo di questioni d'ordine giuridico che sarebbe lungo

l'enumerare e che si affaccia alla mente dinanzi a questa interrogazione.

Per fortuna i giudicati dei tribunali e della Cassazione suprema a tale riguardo vanno oramai affermandosi in modo uniforme, e le Società cooperative possono ormai regolarsi con norme costanti e sicure.

Per quanto poi si riferisce alle questioni, direi così, d'ordine tributario e fiscale, se cioè siano o no esonerate dal dazio consumo, su taluni generi o altro, a questo riguardo io richiamo l'attenzione dell'onorevole interrogante sull'ultimo disegno di legge presentato alla Camera in questi giorni dal ministro delle finanze, onorevole Carcano, d'accordo con tutti i suoi colleghi, formante l'allegato A delle modificazioni alle leggi sulle tasse di consumo e di produzione e sui tributi locali.

L'articolo 9 di quell'allegato dispone, che l'esenzione stabilita dall'articolo 17, primo comma, del testo unico delle leggi sul dazio consumo, non comprende il dazio delle carni e del vino in bottiglie. Con questa disposizione si risolve la tanto dibattuta questione, se siano o meno esonerate le Società cooperative dalla tassa di macellazione e dal dazio sui vini di lusso. Rimando l'egregio collega interrogante alla relazione premessa dall'onorevole Carcano a quel disegno di legge nella quale sono molto chiaramente esposti i motivi che suggerirono al legislatore il privilegio accordato alle Società cooperative e la ragione per la quale il Governo crede che non debbano essere compresi nell'esonero le carni ed i vini in bottiglia.

Il ristretto campo di una interrogazione non mi consente di dire di più. Trattasi di una materia così vasta, e che formò già oggetto di studi tanto da parte del Governo quanto da parte di molti deputati, fra cui mi basti il ricordare gli onorevoli Villa e Maffi, di materia che diede luogo già ad interpellanze, ordini del giorno, e disegni di legge, ed io non potrei riassumere tutto in poche parole. Se la Camera però volesse entrare nell'ordine d'idee indicato dall'onorevole interrogante, ed avesse a ritenere che vi sia bisogno di meglio chiarire il disposto dall'articolo 5 della legge del 1870, essa avrà una prossima occasione di far ciò quando discuterà l'articolo 9 dell'allegato A dei provvedimenti finanziari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

Farina Emilio. La risposta fornitami dall'onorevole sotto-segretario di Stato in forma così cortese è riuscita assolutamente esauriente. Io credo che il nuovo disegno di legge, che sottrae alla esenzione di cui godono le Società cooperative per il dazio di consumo quella parte che costituiva un privilegio, sia un provvedimento molto savio ed equo; ma appunto perchè con esso si fanno rientrare le cooperative nel diritto comune e si toglie loro qualunque sorta di privilegio, mi par giusto che fino da ora venga impedito l'abuso che gli agenti daziarii fanno di una parola che si trova nella legge del 1870.

Essa dice infatti che « non sono tenute al pagamento del dazio le Società cooperative legalmente costituite che provvedono i generi e li distribuiscono esclusivamente fra i soci per scopo di beneficenza. »

Ora persone che s'ispirano a concetti di legislazione molto ma molto antiquati intendono queste parole « scopo di beneficenza » nel senso che vere cooperative siano solamente quelle che danno soccorsi e non quelle che promuovono il bene materiale e morale; soprattutto quel bene che si riverbera in un aumento di dignità personale nei soci; insomma intendono che il beneficio della legge si accordi soltanto a quelle cooperative che facciano elemosine; mentre fra tutte le forme di beneficenza, l'elemosina è precisamente quella che meno corrisponde all'indirizzo della società moderna.

La legge, sebbene abbia molti anni di vita, è chiarissima; perchè nella relazione con la quale fu presentata alla Camera si chiari che quelle parole significavano « mancanza di lucro; » e quando il ministro di allora, l'onorevole Sella, fu invitato, dall'onorevole Macchi, a meglio chiarire il senso delle parole « scopo di beneficenza, » rispose che per iscopo di beneficenza s'intendeva assolutamente la distribuzione dei generi fatta a prezzo di costo, esclusa l'idea del lucro. E in questo intendimento invitava la Camera a votare l'articolo di legge, e la Camera infatti lo approvò.

Ora è precisamente per il desiderio che gli agenti daziarii si ispirino al rispetto di questa disposizione di legge, che io ho rivolto l'interrogazione all'onorevole ministro;

perchè una cooperativa, che ha due o tre mila lire di capitale, che è trascinata in tribunale, vinca pure la causa, avrà fatto tante spese che parte del suo capitale sarà scomparso. Ed a me pare che, se la magistratura, dopo ventinove anni che la legge esiste, non ha ancora dato una chiara interpretazione a questa disposizione di legge; sarebbe il caso, anche senza attendere l'occasione di una legge nuova, che l'onorevole ministro provvedesse in modo che questo dubbio di interpretazione fosse eliminato: e ciò nell'interesse delle vere cooperative che meritano il più grande interessamento del Governo e segnano un vero progresso nella via della civiltà.

Presidente. Ora verrebbe un'altra interrogazione dello stesso onorevole deputato Emilio Farina al ministro delle finanze, ma si è intesi di rimetterla a domani.

Verrebbe poi una interrogazione dell'onorevole Cavagnari al ministro di agricoltura e commercio, ma l'interrogante vi ha rinunciato.

Viene quindi l'interrogazione dell'onorevole Chimirri ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « sui danni gravissimi arrecati dalle piogge torrenziali e dallo straripamento dei fiumi, alle strade e alle campagne nella provincia di Catanzaro e come intendano provvedere per ripristinare prontamente le comunicazioni interrotte, e per venire in aiuto dei danneggiati poveri, e dei contadini rimasti senza tetto. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io credeva veramente che l'onorevole Chimirri avrebbe riportato questa sua interrogazione al bilancio; ma, poichè egli lo desidera, rispondo subito.

Gravi sono stati i danni avvenuti nelle Calabrie, come in altre regioni. Ho mandato persone sopra i luoghi perchè mi facessero delle relazioni complete e particolareggiate sui danni avvenuti. Appena queste mi saranno pervenute, provvederò: se vi sarà la disponibilità dei fondi sul bilancio, questi saranno impiegati appunto a riparare quei danni; qualora questa disponibilità non vi fosse, prometto all'onorevole Chimirri che il Governo presenterà un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole Chimirri ha facoltà

di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Chimirri. Non dubito che l'onorevole ministro dei lavori pubblici provvederà perchè siano riattivate con la maggiore sollecitudine le comunicazioni interrotte e riparati i danni gravissimi, che le piogge torrenziali dei passati giorni cagionarono alle strade ferrate e alle strade nazionali nella provincia di Catanzaro.

I danni alle proprietà private sono incalcolabili; intere contrade, ricche di uliveti di vigne, di agrumeti, vennero devastate.

Tra i ponti travolti dalla furia dei torrenti ve ne sono alcuni che l'Amministrazione provinciale si era rifiutata di ricevere in consegna, perchè mal costruiti. Il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici obbligò la Deputazione provinciale a riceverli: la rovina di quei ponti prova che quell'Amministrazione aveva ragione di protestare.

Occorre soprattutto affrettare il traforo sotto la città di Catanzaro.

I viaggiatori, che giungono alla stazione di Corace, sono obbligati a traversare per circa due chilometri l'alveo del fiume.

Rosano. Coi buoi.

Chimirri. Precisamente; la traversata si fa con carri tirati da buoi; e quando il fiume è gonfio non si guada senza pericolo; l'onorevole Rosano ne sa qualche cosa.

Rosano. Chiedo di parlare per fatto personale. (*Si ride*).

Chimirri. Sono tre anni che si va avanti così; non è possibile lasciare in queste condizioni l'accesso alla principale città della Calabria. È urgente affrettare il compimento del traforo, che metterà fine a così grave inconveniente.

La mia interrogazione era anche diretta all'onorevole ministro dell'interno per invitarlo a venire in soccorso dei danneggiati poveri e specialmente delle famiglie di contadini, le cui case furono abbattute dalla bufera o dai torrenti.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Marsengo-Bastia, sotto-segretario per l'interno. Non appena si ebbe notizia dei danni causati da nubifragi ed alluvioni nella provincia di Catanzaro, si chiesero subito informazioni al prefetto per conoscere l'entità dei danni ed i bisogni di soccorso. Finora però si eb-

bero soltanto notizie parziali, che si riferiscono principalmente al comune di Cortale, dove furono distrutti i seminati e portate via addirittura le strade.

Attendiamo ora ulteriori notizie e, appena queste saranno giunte, il Ministero dell'interno, nei limiti del possibile, verrà in soccorso di quelle popolazioni. Credo che l'onorevole Chimirri con ciò possa dichiararsi soddisfatto.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Gattorno al presidente dei ministri « sulla ritardata esecuzione del monumento a Giuseppe Mazzini. »

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

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. Con decreto del 4 novembre 1897 venne costituita la Commissione per il monumento a Mazzini. In seguito il senatore Monteverde si dimise da membro di questa Commissione e più tardi moriva il compianto onorevole Cavallotti, altro membro della predetta Commissione. Si dovette quindi surrogarli. Accettò il posto del presidente, il senatore Fabrizio Colonna, e quello del compianto Cavallotti il deputato Ettore Sacchi. La Commissione provvederà quanto prima all'esercizio completo delle sue funzioni; intanto posso assicurare l'onorevole Gattorno che i fondi, destinati a questo monumento, ammontanti a 155,000 lire, si trovano disponibili fra i residui passivi del tesoro.

Questi fondi sono costituiti per 100,000 lire dalla generosità di Sua Maestà il Re, per 50,000 lire dal Ministero dell'interno; le altre 5000 lire sono poste a disposizione della Commissione.

Assicuro l'onorevole Gattorno che la Commissione quanto prima assumerà l'esercizio delle sue funzioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

Gattorno. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno della sua cortese risposta; ma gli faccio notare che io avevo diretto l'interrogazione non a lui, ma al presidente del Consiglio. (*Si ride*).

Non posso poi dichiararmi soddisfatto, perchè egli non ha realmente risposto alla mia domanda. Io chiedevo per qual ragione non era ancora stata data esecuzione alla legge.

L'onorevole sotto-segretario di Stato si è appigliato a due morti e così è finito tutto (*Si ride*). Ma io gli faccio osservare che sono ormai dieci anni che, per iniziativa popolare, a capo della quale si pose il nostro collega Imbriani, si è decretata l'erezione di un monumento a Giuseppe Mazzini.

Il presidente del Consiglio di quel tempo credette di avocare a sè quella iniziativa e presentò un disegno di legge che venne unanimemente approvato; ma da dieci anni a questa parte nulla si è fatto.

Io non domandava dei fondi perchè non volevo nemmeno mettere in dubbio che il Governo li avesse fatti sparire. Eppoi sono tanto pochi, che ci vorrebbe altro (*Si ride*); ho domandato solamente la esecuzione di quello che la Camera da dieci anni ha deliberato. Confido che, lasciando stare i morti, i vivi daranno esecuzione a quanto la Camera ha stabilito.

Presidente. L'onorevole De Felice è presente?

(*Non è presente*).

Allora si intende ritirata la sua interrogazione.

Viene ora la interrogazione dell'onorevole Alfonso Marescalchi ai ministri delle finanze e di grazia e giustizia « per sapere se intendano ripresentare il disegno di legge sulla inasequstrabilità degli stipendi degli impiegati civili. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sotto-segretario di Stato alle finanze.

Vendramini, sotto-segretario di Stato per le finanze. La interrogazione non ha più ragion d'essere, perchè la legge della quale l'onorevole Marescalchi chiedeva la presentazione fu già presentata al Senato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole interrogante.

Marescalchi A. Sono pienamente soddisfatto di questa risposta alla mia interrogazione che avevo fatto prima che il disegno di legge fosse presentato al Senato; e l'avevo fatta perchè vinto da un senso di impazienza che credo abbia oramai preso tutti noi, poichè siamo ora sollecitati non solo dai debitori ma altresì dai creditori. Quindi è urgente che si risolva una buona volta questa questione.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99.

Capitolo 201. Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, lire 990,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Imperiale.

Imperiale. I gravissimi danni che l'ultimo uragano ha recato al porto di Genova rendono di maggiore e più dolorosa attualità l'argomento che sto per trattare.

Si discuteva ieri se fosse più o meno conveniente che lo specchio acqueo dell'avamposto del porto di Genova, che rappresenta quasi la metà dell'intero porto, dovesse servire soltanto come rada o come deposito di navi. Oggi non si può più discutere, ma si deve provvedere subito, perchè non soltanto l'avamposto, ma tutto il porto di Genova, non rimangano esposti senza difesa alle furiose mareggiate dalle quali il molo Lucedio, che, come tutti sanno, n'è stato gravemente danneggiato, lo riparava.

L'onorevole Fasce ha presentato una interrogazione a questo proposito; e anche a nome suo io esprimo la speranza che le risposte dell'onorevole ministro sieno soddisfacenti e tali da provare che i provvedimenti presi o da prendersi sieno pari alla gravità e alla urgenza del caso.

Ma se urgentissimi sono questi provvedimenti, non meno urgenti e necessari, per quanto di meno immediata possibile attuazione, sono quelli che riguardano la sistemazione definitiva del porto di Genova.

L'argomento meriterebbe un maggior svolgimento ed una più ampia discussione, ma le circostanze attuali e il desiderio legittimo di una pronta votazione del bilancio non lo consentono. Mi limiterò quindi ad alcune brevissime considerazioni e ad una raccomandazione.

La questione del porto di Genova, come tutt'anno, rappresenta un fatto non frequente negli annali della nostra vita economica. I lavori che erano stati deliberati in seguito al munifico dono del duca di Galliera non erano ancora compiuti e già erano riconosciuti insufficienti di fronte all'impreveduto aumento del traffico.

Il Governo, che col solo aumento del tasse portuali, in pochi anni si era completamente rimborsato delle spese fatte per l'adattamento del porto di Genova, riconobbe che erano necessari ulteriori provvedimenti di fronte al nuovissimo caso.

Le Commissioni, nominate nel 1893 e al seguito, fecero studi diligentissimi, specialmente di indagine, e conclusero che di fronte ad un movimento di traffico, previsto per 1903 in 4,800,000 tonnellate, erano necessari un aumento di linee ferroviarie perchè quel attualmente esistenti erano già troppo scarse di movimento o non rispondevano servizio che si richiedeva da esse; un aumento di calate da 6 mila metri lineari, che attualmente sono utilizzabili, a 11 mila metri; un aumento dei materiali da trasporto, e soprattutto una sistemazione generale del porto per lo meno di quella parte che attualmente è quasi inservibile. Per la sola sistemazione del porto si presumeva la spesa di 46 milioni.

Le conclusioni erano savie, ma le previsioni erano troppo modeste.

Nel 1896 il traffico risultò di 4,500,000 tonnellate; nel 1897 sorpassò questa cifra e nel 1898 ha raggiunto la cifra prevista per il 1903.

E d'altra parte il porto di Genova trova oggi nella identica condizione in cui si trovava nel 1893, quando fu nominata prima Commissione incaricata di studiare e suggerire i mezzi di provvedere all'aumento del traffico previsto per 1903 e che verificò invece nel 1898.

È vero, bisogna confessarlo, che nel 1898 grazie all'onorevole Prinetti, la Camera votò un nuovo concorso per opere dichiarate di urgenza, portuali e ferroviarie, per 17,500,000 lire, ripartite in diciotto esercizi, cioè dal 30 giugno 1898 al 30 giugno 1916. È vero che, dopo molte trattative, è intervenuta una convenzione fra il Municipio di Genova e il Governo, per la quale il Municipio di Genova è stato autorizzato ad anticipare al Governo la somma di 17,500,000 lire, ritenuta necessaria per l'immediata esecuzione dei lavori dichiarati urgenti; e di questa anticipazione (notate bene) il carico dell'interesse è stato addossato al commercio mediante l'imposta di 6 centesimi per tonnellata sulla tassa di ancoraggio. È vero anche che questi ultimi tempi, dopo il solito viaggio attraverso le sirti della burocrazia, parte

questi lavori che erano stati dichiarati urgenti fino dal 1893, è stata appaltata per la somma di 9 milioni; e si spera che anche gli altri progetti, come ha promesso l'onorevole ministro, saranno presto approvati e posti in esecuzione.

È un fatto doloroso però che l'aumento imprevisto del traffico ci ha trovati assolutamente impreparati e ci troverà impreparati ancora per molti anni, ove non intervenga una risoluzione energica la quale tolga lo spettacolo doloroso di una lotta assurda fra il commercio il quale domanda giustamente i mezzi per espandersi, e lo Stato che finisce per considerare come un disastro ogni aumento della ricchezza nazionale.

Di questo fatto non do colpa ad alcuno. Dichiaro anzi che tutti i ministri, che da qualche anno si sono succeduti al dicastero dei lavori pubblici, si sono occupati con grandissimo amore e zelo della questione.

Alcuni anzi hanno avuto parole di affetto per il porto di Genova; l'uno l'ha chiamato il polmone, l'altro il cuore d'Italia. (*Commenti*). Tutti, come vedete, visceri nobili, importantissimi per le funzioni dell'organismo umano.

Ma studiare non è risolvere; e, dopo tanto studio, sarebbe necessaria, una buona volta, una soluzione.

Io pongo il problema sotto il punto di vista meno teorico, più, direi quasi, brutalmente pratico.

Il porto di Genova è, in fondo, un grande ufficio doganale, in cui lo Stato riscuote ora circa 100 milioni all'anno di diritti d'entrata, cioè la metà della somma che riscuote in tutto il Regno, e tre milioni circa di diritti portuali; e più riscuoterebbe se il porto fosse adattato al sempre crescente movimento del traffico.

D'altra parte è a considerarsi che le spese che si sono fatte per il porto di Genova sono sempre state largamente compensate dal solo aumento dei diritti portuali, senza parlare degli aumenti delle dogane. Basta citare un fatto, che cioè le dogane, nel 1878, rendevano 28 milioni ed ora ne rendono circa cento; i diritti portuali allora rendevano 700 mila lire, ora rendono tre milioni.

È certo dunque che il Governo potrebbe rimborsarsi anche nell'avvenire di tutte quelle somme che volesse spendere per il porto di

Genova e per la sua sistemazione definitiva. Quindi tutte queste spese entrano non soltanto nella categoria delle spese obbligatorie, ma anche in quella delle spese produttive. E farei torto all'onorevole ministro se volessi enumerare tutte le ragioni per le quali queste spese sono anche urgentissime. Osserverò soltanto che per la insufficienza dei servizi ferroviari e portuali, per la deficienza continua dei mezzi di trasporto, molte correnti di traffico si sono allontanate e molte si allontaneranno in vantaggio di porti stranieri.

Il problema è complesso e si ricollega a quasi tutti quelli che riflettono l'economia e la ricchezza nazionale, quindi è degno non soltanto di studio, ma di volontà recisa e costante di risolverlo.

E questa soluzione io raccomando al ministro, ricordandogli che, forse, il modo per ottenerla sarebbe quello che è stato intraveduto da alcuni suoi antecessori ed applicato con felicissimi risultati da molte nazioni estere, dalla stessa Spagna. Affidare, cioè, al commercio, o almeno ai più interessati e competenti, non soltanto lo studio, ma anche l'esecuzione e la manutenzione dei lavori necessari per la sistemazione del porto e l'amministrazione di tutti quei servizi che non si ricollegano agli interessi più diretti dello Stato. Non sarebbe questo il sistema più semplice, meno dispendioso per lo Stato, più atto a risolvere una questione che per il momento pare insolubile, e che certamente lo Stato nelle circostanze attuali è incapace di risolvere?

Mi limito ad accennare soltanto a questa proposta sperando di avere più tardi tempo e modo di svolgerla, e ad osservare al ministro che, confortata com'è dai risultati pratici ottenuti in altri paesi e dal parere favorevole dei più competenti, essa risponde anche a quei principî di savio decentramento amministrativo dei quali l'onorevole ministro, come sappiamo tutti, è sapiente e caldo fautore. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Emilio Farina.

Farina Emilio. Evidentemente (continuando dal punto a cui l'onorevole oratore precedente ha lasciato la questione) nella nostra legislazione a proposito dei porti vi è una grave lacuna. Dall'epoca in cui fu fatta la legge dei porti al momento attuale, i porti

di commercio hanno preso in tutto il mondo uno sviluppo tale che la nostra legge non poteva prevedere. E nelle altre nazioni, per la sistemazione dei grandi porti, e soprattutto di quelli i quali hanno un transito molto esteso e servono non solamente ai bisogni locali ma più specialmente ai bisogni di città e centri industriali lontani, sono stati attuati sistemi di amministrazione molto differenti dal sistema che vige presso di noi; sistema che, come ripeto, fu ideato in una epoca nella quale si era ben lontani dal supporre quale sarebbe stata un giorno l'importanza dei grandi porti commerciali in ragione all'immenso sviluppo del traffico marittimo. È appunto perchè questa importanza non era preveduta, che nel 1893 il ministro d'allora, impressionato dai grandissimi bisogni del porto di Genova e dall'importanza e vastità dei servizi a cui questo porto provvedeva, nominò una Commissione per studiarne i bisogni, e compilare i relativi progetti per soddisfarli. Questa Commissione, pur prevedendo aumenti grandi per il futuro, si trovò nelle sue previsioni molto al disotto di ciò che noi oggi vediamo verificato nei fatti, tantochè anche i provvedimenti da essa proposti divengono, in parte almeno, insufficienti.

È perciò che, mentre i bisogni del porto di Genova corrispondono ad una situazione di cose che non è preveduta dalle nostre leggi, io devo, nel rivolgermi all'egregio ministro, chiedere che, per questo porto, voglia prendere qualche misura speciale: o che, quanto meno, voglia, ispirandosi nuovamente a quei concetti che decisero, nel 1893 (vede che già sono passati 5 anni, e l'importanza del porto, da allora, è quasi duplicata), il Ministero d'allora a nominare una speciale Commissione per studiarne i bisogni e formulare proposte per soddisfarli, voglia, dico, l'onorevole ministro ripetere oggi quello che allora fu fatto.

Il ministro vede, esaminando il disegno di bilancio che ci sta davanti, che, pel porto di Genova, sono iscritte 990,000 lire. Ma queste, per la maggior parte, son destinate a lavori ferroviari, non a lavori portuali. Nel disegno di legge in base al quale fu fatto questo stanziamento, figurano 17,500,000 lire di lavori. Ma, di questi, 10 milioni si riferiscono a lavori ferroviari che impropriamente furono classificati per lavori portuali,

e che ora figurano qui, in bilancio, nella categoria delle opere portuali. Che cosa rimane per lavori del porto di Genova? Rimane poco più di 400,000 lire all'anno (*Segni di diniego del ministro dei lavori pubblici*).

Si, onorevole ministro. Detragga dalle 990,000 lire la quota che spetta ai lavori ferroviari, e vedrà che, per lavori portuali, non rimane che uno stanziamento di 400,000 lire circa all'anno, e tale somma, poi, viene effettivamente anticipata dal municipio di Genova.

Ora, onorevole ministro, esaminiamo gli stanziamenti per tutti gli altri porti, senza far confronti dettagliati di nessun genere. Il porto di Genova che dà circa la metà del contributo del commercio nazionale, lo vediamo, per la spesa, figurare per meno della decima parte di quello che si spende per gli altri porti. E, sempre escludendo ogni confronto (chè ogni confronto può essere interpretato, in certo modo, poco benevolmente) riportiamoci ai bisogni attuali. Ogni giorno, si verificano lamenti; e questi lamenti, non sono cominciati da poco tempo, ma da anni, per la mancanza di mezzi di trasporto. Ora mi dica, onorevole ministro: ha mai visto altra parte d'Italia che si trovi in questa dolorosa condizione? Quale porto importante vi è al mondo che, ad ogni momento, si trovi in lotta colla mancanza dei mezzi di trasporto, tantochè molti dei bastimenti che vi affluirebbero non trovandovi posto, si rivolgono ad altri porti che non sono nazionali, e specialmente a quello di Marsiglia? Si può cacciar via la questione anche con un'alzata di spalla; si può allontanare questa questione molesta (molesta pel bilancio) di certo; ma, con quale conseguenza?

La conseguenza è questa: che noi vediamo, non solamente nel Mediterraneo, il porto di Marsiglia fare una parte di quel traffico che sarebbe di competenza del porto di Genova; e che le provenienze dall'India, dirette alla Svizzera, invece di rivolgersi al porto di Genova, spesso preferiscono fare un lunghissimo giro, ed andare al porto di Anversa.

Se il porto di Genova fosse in condizioni convenienti, una parte di questo commercio non ispetterebbe forse all'Italia? Ed in quale mira si sono fatti i valichi alpini? Ed anche ora, perchè si sta facendo il valico del Sempione? Forse perchè il commercio che viene

dall'Oriente fugga il nostro porto, e vada ai porti del Nord d'Europa? Questa è una condizione di cose, che è assolutamente insostenibile; e non tanto per Genova, la quale non rappresenta che una minima parte degli interessi che sono sodisfatti dal suo porto, quanto per tutti gli interessi industriali della vallata del Po, interessi enormi che si rannodano in buona parte alle industrie che circondano la città di Milano.

La maggior parte degli industriali d'Italia ricevono dal porto di Genova le materie che loro sono necessarie. E quando a questi industriali mancherà il carbone e le materie prime delle loro industrie, come potrà il Governo riscuotere le tasse che questi industriali pur pagano abbondantemente? È questa, di tutte le questioni economiche che oggi interessano il nostro paese, non esito a dirlo e credo di non esagerare, la più importante e la più grave, e che richiede, anche nell'interesse dell'erario, una pronta e decisiva soluzione.

Ora, dopo che la Commissione del 1893 ebbe trattato largamente e completamente la questione del porto di Genova, e arrivò a conclusioni che forse per la loro importanza spaventarono il Ministero, si trovò un mezzo termine: quello cioè di compiere quei lavori che la Commissione aveva dichiarati urgenti, che dovevano cioè provvedere al bisogno dell'oggi, non a quello del domani.

Orbene, nel compilare i progetti non fu tenuto conto dei futuri lavori dell'ampliamento necessarissimo del porto. Perciò, ispirandosi a concetti molto limitati, furono progettati lavori taluni dei quali sarebbero di ostacolo ad un futuro sviluppo ed ampliamento del porto di Genova, e furono sospesi lavori che sono parte di quei 17 milioni e mezzo che figurano per lire 990,000 nel bilancio attuale; condizioni sospensive che potranno anche verificarsi, non per difetto del traffico, ma pel modo difettoso col quale sono esercitati i servizi ferroviari nel porto di Genova.

Infatti il porto di Genova si compone di due parti principali: la orientale e la occidentale. Il servizio delle calate del porto, essendo interamente affidato alla Società delle ferrovie mediterranee, questa Società ha tutto l'interesse a mantenere vivo ed attivo il commercio della parte occidentale, e a deprimere quello della parte orientale. Da

ciò ne viene per conseguenza che quella condizione sospensiva che fu messa all'esecuzione del più importante fra i lavori progettati nel porto di Genova, potrà fare sì che quei lavori la cui necessità era più specialmente riconosciuta anche dalla Commissione del 1893, saranno rimandati ad epoca indefinita e forse non saranno mai eseguiti, mentre si fanno altri lavori che potranno nuocere a quelli che sono più indispensabili. Le correzioni che dovrebbero farsi non implicano spesa alcuna, ma anzi portano un'economia, e così mi lusingo e spero saranno studiate subito e seriamente.

Quindi, per concludere, io prego l'onorevole ministro di volere in un modo qualunque nominare una Commissione la quale, proseguendo i lavori così bene iniziati dall'altra del 1893, veda quali siano i lavori di interesse generale più necessari per il porto di Genova.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Onorevoli colleghi, fortunatamente io sono dispensato dall'intrattenermi a lungo intorno a questo argomento, imperciocchè mi hanno preceduto gli onorevoli colleghi che prima di me hanno parlato, di guisa che io non potrei che ripetere cose dette, e non così bene come essi hanno fatto. Mi associo quindi a tutto ciò che essi hanno esposto, in ordine ai lavori da farsi nel porto di Genova, insistendo in particolar modo col collega Farina, perchè in quelle convenzioni tra il Governo e il municipio di Genova, sia tolta una buona volta quella condizione sospensiva consegnata nell'articolo 6, il quale tende appunto a paralizzare il progressivo sviluppo del porto stesso; ed inoltre perchè sia quindi innanzi impedito che là dove dovevano sorgere binari, si fabbrichino costruzioni anch'esse tendenti a neutralizzare qualunque sviluppo della parte orientale del porto di Genova.

Ciò premesso, io mi limiterò alla materia che aveva fatto tema della mia interrogazione: e cioè alla domanda che desidero rivolgere all'onorevole ministro, per sapere come intenda di provvedere alla continua deficienza del servizio del materiale ferroviario nel porto di Genova.

Voi, onorevoli colleghi, avete udito, specialmente in quest'anno, commoversi il commercio di Genova; avete udito un coro di

proteste, perchè il materiale ferroviario non corrispondeva alle esigenze del porto; perchè difettavano i vagoni; perchè insomma le merci (come, e bene, poco fa diceva il collega Farina) dovevano andare dal porto di Genova in altri porti, perchè non avevano a Genova mezzi di sfogo.

Ebbene, onorevole ministro, a tutto quel coro di voci, a tutte quelle doglianze, a tutti quei danni che si sono verificati per questa mancanza, come si è risposto?

Io ho letto che voi assicuraste il collega Nofri di aver proceduto ad ispezioni, e di aver provveduto perchè quei carri così detti in sofferenza, giacenti inerti nelle stazioni, potessero porsi, nel più breve tempo possibile, in servizio.

Io ho letto che buoni propositi non mancano a voi, come non mancavano ai vostri predecessori. Ma per tutta risposta a queste vostre dichiarazioni, permetterete che io vi legga due righe solamente, di ciò che l'Amministrazione della Mediterranea dice nella sua relazione presentata in questi giorni all'Assemblea:

« Dotazione del materiale rotabile. — C'è poi la questione della deficiente dotazione del materiale rotabile. Si era detto l'anno scorso al Governo: occorre acquistare venti locomotive, 60 bagagliai, 40 carrozze, 1000 carri. A stento si potè provvedere al noleggio di 600 carri, non tutti di tipo adatto. Adesso si è in via di provvedere definitivamente 1000 carri; ma non si arriverà ad assecondare le giuste domande del commercio, se, di fronte agli aumenti del traffico, si provvederà sistematicamente tardi e limitatamente. »

Questa è, onorevole ministro, la risposta dell'amministrazione della Mediterranea.

Mi piace anche ripetere quanto un autorevole giornale di Genova scrive in proposito. Permettetemi la lettura di poche righe:

« Promettemmo di ritornare sul grave argomento delle piaghe che affliggono il traffico del nostro porto; ed oggi abbiamo la dolorosa occasione di constatare un fatto così anormale e disastroso per il nostro riacquistato transito dei cereali per la Svizzera, da indurci ad invocare un qualche urgente provvedimento di legge per impedire irreparabili danni.

« Si capisce che l'origine principale di tutti i guai si deve ricercare nella deficienza asso-

luta e più che mai crescente del servizio ferroviario.

« Di qui la necessità per il commercio di valersi delle imbarcazioni per liberare sollecitamente i piroscafi. E qui si deve accennare alle angherie che una agenzia straniera fa a quelli che appunto devono servirsi delle chiatte per depositare quella merce che dovrebbe invece avviarsi per la linea dei Giovi. » Dunque, onorevole ministro, le buone intenzioni non bastano quando esse non trovano riscontro nei fatti; e che non trovino riscontro nei fatti lo desumiamo da questa condizione di cose, confessata dalla stessa Società Mediterranea, e dai lamenti generali che vengono dalla città di Genova.

Io non insisterò nell'argomento, perchè ormai è cosa che tutti sanno, e si tratta soltanto di provvedere. Ma vorrei, concludendo, rivolgermi, onorevole ministro, alcune domande.

Intendete voi di stabilire in modo preciso e determinato, o per mezzo di un'inchiesta o per qualche altra via, quella che credete migliore, quali siano i rapporti tra le necessità del commercio e la potenzialità del servizio ferroviario? Intendete di stabilire questi dati e di conguagliare una buona volta l'uno all'altro? E come non dubito, avete anche il desiderio di provvedere, e avete anzi già provveduto, perchè carri in sofferenza ne rimangano il meno possibile, e volete provvedere acchè il riattamento degli stessi sia fatto con tutte quelle premure che sono necessarie per l'urgenza della cosa? E volete anche pubblicare periodicamente la situazione di questi carri affinchè tutti ne possano avere cognizione?

È con queste domande che io rietto fine al mio dire, sperando che vorrete alla fin fine provvedere acchè questo servizio sia reso pari alle esigenze del commercio.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Risponderò agli onorevoli Imperiale, Farina e Cavagnari, i quali hanno trattato della gravissima questione del porto di Genova, che certamente nessuno può dubitare che il porto di Genova sia il primo porto d'Italia e uno dei principali d'Europa. E io sono il primo a rendere omaggio agli onorevoli Imperiale, Farina e Cavagnari che ne hanno discusso così bene. Ciò che però mi pare di dovere

anzitutto osservare è che non è esatto quanto ha detto l'onorevole Cavagnari, che poco o nulla si sia fatto.

Cavagnari. Ma io non ho detto questo!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Quando si dice così, si dice cosa non esatta. Il Governo ha cercato tutti i modi per agevolare le condizioni del porto di Genova, perchè agevolandole si favorisce la ricchezza nazionale.

Veniamo adesso alle questioni che concernono le opere portuali e quelle ferroviarie del porto di Genova: poichè, come è noto, l'ultima legge che si riferisce al porto di Genova contempla due specie di lavori: portuali e ferroviari.

Il fondo assegnato dalla legge 2 agosto 1897 è di 17,500,000 lire, tanto per le opere portuali quanto per le opere ferroviarie. Ed il Governo ha fatto una convenzione col municipio, stabilendo annualmente la somma di un milione nel suo bilancio, e facendo anticipare dal municipio tutti i fondi necessari per poter affrettare i lavori.

L'onorevole Farina ha detto che sono stanziati nel bilancio non più di 300,000 lire per le opere portuali.

A questo proposito debbo avvertire che, secondo la legge dell'agosto 1897, nel bilancio s'inscrive ogni anno un milione per lavori ferroviari e portuali; ma per quella convenzione fatta col municipio di Genova si hanno tutti i mezzi occorrenti.

Come gli onorevoli miei colleghi sanno, si sono già appaltati tutti i lavori portuali; e se finora il contratto definitivo non è stato ancora stipulato, si è perchè la Corte dei conti ha sollevato alcune questioni circa la convenzione fatta dal municipio di Genova con gli Istituti di credito: questioni che, dopo i chiarimenti dati, spero che potranno essere dalla Corte dei conti prontamente risolte.

Imperiale. Ciò concerne la convenzione generale?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Sicuramente.

Ciò che io posso assicurare ai miei colleghi è che il Governo ha una cura speciale per il porto di Genova, perchè, come dicevo poc'anzi, curando gli interessi di quel porto, si curano gli interessi nazionali.

Vi sono inoltre i lavori ferroviari, presentemente in corso di approvazione, e io

mi atterrò al programma stabilito per appaltare prima gli uni e poi gli altri. Di modo che anche questi lavori non avranno remora alcuna, perchè saranno appaltati, appena approvati i progetti.

In verità io sono il primo a riconoscere che i mezzi di traffico di cui è dotato il porto di Genova sono insufficienti. Ma bisogna anche distinguere una condizione di cose straordinaria da una normale.

Quest'anno, il traffico nel porto di Genova è arrivato ad un punto eccezionale, perchè alle cause straordinarie si sono aggiunte quelle che direi ultra straordinarie. Infatti, tutti ricordano che vi è stato lo sciopero di Cardiff, per cui alla fine di questo sciopero è avvenuto che molti carichi di carbone sono arrivati al porto di Genova, più di quelli che ordinariamente arrivano.

Anche il fatto del trasporto dei grani è stato straordinario: poichè questo traffico maggiore nel porto di Genova si è verificato dopo il provvedimento preso dal Governo di diminuire la tassa di trasporto dal Gottardo. Questo fatto, insieme a quello del traffico straordinario che si verifica in seguito alla vendemmia, hanno create negli ultimi mesi al porto di Genova condizioni abbastanza difficili.

Io per risolvere l'arduo problema o almeno per alleviare le condizioni eccezionali del porto di Genova, ho cercato, onorevoli colleghi, di fare tutto il possibile: ma certo non potevo creare il mondo.

Voi sapete che, oltre i 300 carri acquistati dalla Società Mediterranea, se ne sono noleggiati altri 500. Di più io ho fatto venire dal secondo dipartimento della Mediterranea altri 600 carri, e ciò sempre per accrescere i mezzi di traffico nel porto di Genova. Inoltre, in seguito a un'ispezione che feci fare lungo la rete Mediterranea, si utilizzarono molti altri carri.

Si fece insomma tutto quello che si poteva; ma pur troppo anche il numero di carri che abbiamo in quest'anno potuto raccogliere a Genova, è insufficiente. Io però ho già annunziato nella discussione generale che fra pochi giorni presenterò al Parlamento un disegno di legge per aumentare le casse patrimoniali di 4 milioni all'anno ed avere così disponibili, nei sette anni che ancora ci separano dal primo termine delle Convenzioni, 28 milioni.

Appena il progetto sarà approvato, non soltanto si accrescerà il materiale mobile, ma si farà qualche cosa anche per aumentare gli impianti. Alcuno ha detto che ciò non basta. Io però credo che con 4 milioni all'anno qualche cosa si possa fare; intanto abbiamo bandite le aste per duemila e cento carri, mille per la Mediterranea e mille e cento per l'Adriatica, dei quali è anche intrapresa la costruzione; per cui fra sette o otto mesi cominceremo ad aver disponibile una parte dei nuovi carri.

Fasce. Chiedo di parlare.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Dopo aver detto del materiale mobile che sarà accresciuto ed aver parlato dei lavori ferroviari che io mi propongo di appaltare appena approvati i progetti, mi fermerò un momento intorno ad un'altra questione, che credo gravissima e che, indicata dall'onorevole Imperiale, fu pure accolta dall'onorevole Farina.

Io non sono contrario alla nomina di una Commissione autonoma a cui possa affidarsi l'amministrazione del porto di Genova.

Prima però di prendere una decisione in proposito, voglio completare lo studio della questione, raccogliendo più recenti informazioni circa i risultati di questo ordinamento nei principali porti esteri. Spero che questi studi corrisponderanno ai desiderî degli onorevoli Farina ed Imperiale ed anche ai miei, poichè riconosco che un ente speciale autonomo potrebbe esaminare e risolvere tanti casi di cui ora, senza sufficiente ragione, si è costretti a fare lo studio qui in Roma.

Mi resta ora, per esaurire l'argomento del porto di Genova, a trattare dei danni che esso ha ultimamente sofferti. Una forte mareggiata ha rovinato, per la lunghezza di 250 metri, il muraglione di difesa lungo il secondo braccio del molo Galliera, e per altri 50 metri la scogliera; ha prodotto altri danni nel gomito fra i due bracci, ed altre lesioni di minor conto nella calata interna asportando anche il fanale della testata, che ora è stato provvisoriamente riattivato. Altri danni si sono verificati, sebbene di minore importanza, nel secondo braccio del molo nuovo per l'asportazione della scogliera.

Secondo i calcoli fatti, i primi danni ascenderebbero a 400 mila lire e i secondi a 200 mila. Ho spedito due ispettori sul luogo per verificarli. Essi però non possono pel momento, a causa del mare agitato, proce-

dere a verifiche esaurienti, cosa che faranno subito che lo stato del mare lo permetterà. Appena avrò la loro relazione cercherò di riparare a questi danni con i fondi disponibili, se basteranno; e se non bastassero, dovendosi anche riparare ai danni verificatisi in altri porti, fra cui quelli di Oneglia e di San Remo, e subito da altre opere nella Sardegna e nelle Calabrie, presenterò un apposito disegno di legge che mi fornisca le somme necessarie.

Spero di aver, così, risposto a tutti ed in modo soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fasce.

Farina Emilio. Domando di parlare.

Presidente. Non si può parlare due volte intorno ad uno stesso argomento.

Tengano conto che vi sono ancora nove bilanci da discutere. Vogliono ricadere, per necessità, in un altro esercizio provvisorio?

Io intendo di mantenere il regolamento, e non darò ad alcuno facoltà di parlare una seconda volta sulla stessa questione.

L'onorevole Fasce ha facoltà di parlare.

Fasce. Assicuro la Camera che sarò brevissimo.

Io ho presentato un'interrogazione all'onorevole ministro per la riparazione dei danni recati al porto di Genova, e a molti altri porti italiani, dall'ultima mareggiata. Vero è che il ministro ha detto che, ove a questi danni non bastino i fondi di bilancio, presenterà uno speciale disegno di legge; ma io soggiungo all'onorevole ministro che è urgente il provvedere; perchè più si ritarda e più il danno aumenta, perchè il mare continua a frangere dove ha fatto breccia.

Giacchè mi trovo a parlare, darò una breve risposta al ministro intorno a quanto egli ha detto rispondendo ai colleghi Farina e Imperiale, ai quali pienamente mi associo, riserbandomi però di trattare più ampiamente questo argomento in apposita sede.

Il porto di Genova ha avuto un incremento talmente rapido che ormai non basta più la legge del 1893.

Bene altri provvedimenti occorrono per mettere quel porto in condizioni di far fronte all'incremento rapido del traffico che fortunatamente si è verificato e che non meritiamo, perchè non abbiamo il coraggio di procedere a quei lavori che farebbero sempre più aumentare i proventi dell'erario.

Il porto di Genova nel 1889 aveva un traffico di due milioni e 400 mila tonnellate; nel 1897 ebbe un traffico di 3 milioni e 900 mila tonnellate, e in questo esercizio sarà di circa 4 milioni e 200 mila tonnellate.

È evidente dunque la necessità di spingere alacremente i lavori per far fronte a questo incremento. Ho detto 4 milioni e 200 mila tonnellate; ma sarebbero ancora di più, se non si fosse verificato lo scandaloso spettacolo a cui da lunghi anni assistiamo e del quale naturalmente non faccio risalire al ministro attuale la responsabilità che spetta ai suoi predecessori. Vidi io stesso quindici vapori arrivare alla bocca del porto e ricevere ordine di proseguire per Marsiglia, perchè a Genova mancavano i carri ferroviari.

Ora di fronte a questi fatti, volete sempre studiare? Cominciamo a fare qualche cosa! (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

Soggiungerò anche un'altra cosa. Voi avete detto che volete fare certi studi per vedere se convenga creare una Commissione che esamini la questione dell'autonomia del porto. Ma io vi rispondo che gli studi sono fatti: voi avete al Ministero la relazione della Commissione presieduta dal senatore Gabba, la quale vi dà l'elenco dei porti esteri, con tutte le modalità con le quali sono governati. Date l'autonomia al porto di Genova; così libererete voi da questi continui reclami, e libererete noi dal doloroso ufficio di portarveli. Se volete legare il vostro nome ad una riforma grande, che sarà utile al paese, provvedete all'avvenire del primo emporio commerciale d'Italia. (*Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Con ciò resta approvato il capitolo 201.

Ora veniamo al capitolo 202. Opere portuali diverse, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali, lire 200,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Sono tante le sollecitazioni fatte per aumentare le spese, che non dispiacerà nè al ministro, nè alla Camera di udire una raccomandazione che, se accolta come confido, potrebbe condurre a diminuirle. Questo capitolo indirettamente comprende anche gli studi che si debbono fare per la costruzione delle diverse opere idrauliche. Ora io voglio ricordare che c'è nel corpo del Genio civile un bravo ingegnere, il signor Giovanni Grillo della Berta, ora a Padova, il quale ha

immaginato e costruito, a tutte sue spese, un apparecchio al quale ha dato il nome di *te-lidrometro*, che serve a registrare telegraficamente, con congegni semplicissimi, a notevoli distanze, le variazioni di livello delle acque tanto dei fiumi, quanto del mare. Siccome l'applicazione di questo ingegnoso apparecchio, oltre ad altri vantaggi, porterebbe una diminuzione di spesa nelle osservazioni idrometriche che ora si fanno dai guardiani e custodi, mi permetto di pregare il ministro di ordinare che quest'apparecchio sia studiato da persone competenti che nel suo Ministero certo non mancano. Quest'apparecchio, che io stesso ho veduto, ha avuto già benevola accoglienza da parte di ingegneri idraulici, ed anche, secondo mi è affermato, dal professore Palladini, illustre insegnante dello Istituto tecnico superiore di Milano. Son certo che l'onorevole ministro, occupandosi di questa modesta invenzione, che in tutti i modi fa onore ad uno dei suoi dipendenti, farà cosa utile: e può darsi che, studiandone la pratica applicazione, egli possa presentarci qualche non grande, ma comunque non disprezzabile economia per il bilancio dei lavori pubblici.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Terrò conto di quanto ha detto l'onorevole Romanin; e se, come non ne dubito, le cose da lui esposte troveranno riscontro nei fatti, può essere sicuro che io mi occuperò di questa invenzione con ogni interesse.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 202.

Capitolo 203. Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo - Arredamento e sistemazione di banchine, lire 350,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Ho chiesto di parlare intorno a questo capitolo non per fare un discorso e ripetere cose già molte volte dette da me e dai miei colleghi a proposito di interessi vitalissimi della città di Napoli, ma soltanto per avere dal ministro dichiarazioni esplicite le quali valgano a rassicurare tutti coloro che di questa grave questione si interessano.

Io ho fede che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale da una parte ha

messo grande energia nel sollecitare le opere per cui i fondi sono stati stanziati in bilancio, e dall'altra nutre vivo affetto per la città di Napoli, ho fede, dico, che farà dichiarazioni ampie e tali che mi soddisfino completamente.

Le domande che faccio in forma brevissima di interrogazioni sono le seguenti: Ha egli intenzione, ora che i Corpi consulenti dello Stato hanno dato il loro parere pei progetti tecnici e che i medesimi sono completi, di fornire i fondi necessari per la sistemazione definitiva del porto di Napoli? Egli sa bene che i lavori del porto di Napoli sono stati, o per mala direzione o per trascuratezza, fatti in modo che la sicurezza in quel porto non esiste punto.

Circa questa grave questione, la quale interessa vivamente il commercio della città di Napoli, sono sicuro che egli vorrà dare affidamento che, oggi che i progetti sono fatti e che discussione non vi è più relativamente alla parte tecnica, si comincerà l'esecuzione dei lavori, proponendo alla Camera i provvedimenti occorrenti.

La seconda domanda (e la formulo in questo capitolo per non doverla ripetere in un capitolo prossimo) è questa. Ora che sono avanzati i lavori del bacino che doveva riparare e rendere tranquille le acque, il bacino di recensione del porto di Napoli, ha intenzione l'onorevole ministro, anche prima che sieno finiti i lavori della diga di recensione, di bandire un concorso per il quale, a tempo utile, si possano iniziare e completare i lavori del bacino stesso? È questo antico e vivo desiderio della città di Napoli.

Per molte ragioni non si è potuto asaudire fino a questo momento; ma tengo a dichiarare che il Governo, avendo appaltato ed essendo in via di esecuzione completa i lavori della diga di recensione, che è la prima ed essenziale parte dei bacini stessi, questa opera è bene iniziata, ed è possibile oggi quello che non era possibile prima: appaltare cioè e bandire gare internazionali per la costruzione dei bacini stessi.

Io mi affido che l'onorevole ministro vorrà darmi ampie ed esplicite risposte,

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente e categoricamente all'onorevole mio amico De Martino.

Egli mi domanda: prima, della sistemazione definitiva del porto di Napoli; e in secondo luogo, se sia possibile appaltare fin da ora il bacino di carenaggio.

I lavori che sono in corso di esecuzione, continuano alacramente. Le opere per la definitiva sistemazione di quel porto si riferiscono alla difesa foranea e alla costruzione di due capannoni; e per questo non vi sono i fondi, ma io li chiederò al Parlamento, come li chiederò per altri porti, con un disegno di legge che presenterò fra giorni.

Circa i lavori del bacino di carenaggio, l'onorevole De Martino sa che vi sono i fondi, poichè già sono stabiliti per legge. Però non si è potuto fino ad ora dare esecuzione al progetto del bacino, che è già bello e fatto, perchè non è ultimata la diga di recinzione. Ora per compiere questa diga occorrono circa diciotto mesi.

De Martino. Un anno.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Certamente, se si dovesse prima compiere la diga di recinzione, l'appalto del bacino di carenaggio non potrebbe farsi tanto presto. Allora io ho fatto il quesito se si potessero eseguire i lavori del bacino anche durante la costruzione della diga, e mi si è risposto in senso affermativo da un alto funzionario tecnico. Ho sottomesso ora la questione al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e se l'ultima risoluzione sarà favorevole, se cioè, in altri termini, si possono incominciare i lavori del bacino anche prima di aver compiuto la diga, io non tarderò un sol momento ad appaltarne l'opera.

De Martino. Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta e mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Mi accorgo che l'onorevole Colarusso era iscritto a parlare intorno al capitolo precedente. Siccome è stato dimenticato ha facoltà di parlare sul capitolo che discutiamo.

Colarusso. Onorevoli colleghi! Profitto del capitolo: porto di Napoli, per dire una parola a favore del porto di Gioia-Tauro in Calabria, che nel presente bilancio non trova posto.

Io non ho chiesto di parlare col pensiero e con la lusinga di ottenere un qualsiasi stanziamento a proposito di opere portuali a Gioia-Tauro, nè per ricordare l'importanza di quel porto del quale pure, in tempi forse men leggiadri ma certamente più felici, si

era lungamente discusso. Ho chiesto invece di parlare perchè mai un'occasione più fortunata e più propizia mi si è presentata da che ho l'onore di trovarmi fra gli eletti della Nazione; quella cioè di vedere ministro dei lavori pubblici, e ministro energico ed operosissimo, l'onorevole Lacava il quale, per caso fortunato, ebbe a dimorare parecchio tempo in Palmi, da dove lo scalo marittimo di Gioia-Tauro dista appena una mezz'ora.

Lo scalo marittimo di Gioia-Tauro è, secondo il mio modesto avviso, lo scalo più importante delle Provincie napoletane, se si tien conto che, oltre alla esportazione degli olii e dei vini, comune alla piazza importantissima di Gallipoli, ha di più l'esportazione del legname, dei lupini, degli agrumi e di altre derrate minori che sono esportate dal vasto circondario di Palmi di Calabria, da parte del circondario di Reggio, e da molti paesi della provincia di Catanzaro.

Potrei oggi dimostrare, con cifre statistiche, l'importanza di quella piazza commerciale, ma abuserei della pazienza della Camera, e faccio affidamento invece nella lealtà del ministro che spero vorrà cortesemente affermarla, come vorrà affermare essere stati deplorabili l'oblio e la trascuranza avutasi per quell'importante porto commerciale.

Aspettando che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia dirmi una parola in proposito, mi si consenta che brevemente io sottoponga due sole considerazioni alla Camera, tanto perchè il Governo, tenendo conto di questa condizione di cose, possa in tempi non lontani proporre qualche serio provvedimento. Sono le mie considerazioni, di indole umanitaria l'una, di indole economica l'altra. Nel golfo di Gioia Tauro e nella rada omonima, i venti fortunali, pericolosi e più frequenti sono quello di ponente-maestro e quello di ponente-libeccio, (mi sia permesso fare un po' da marinaio) e durante la furia del temporale, la sola manovra possibile perchè i bastimenti possano salvarsi, è di mettersi al largo ritraendosi dietro la punta Vaticano, oppure trovar modo di prendere lo stretto di Messina per entrare nel porto omonimo. Orbene in questa manovra sta la maggior difficoltà: perchè con quei venti riesce quasi impossibile di eseguirla, e il più delle volte i capitani, dopo una lotta titanica, impari, col vento, sono costretti ad investire nella costa per salvare la vita loro e dei loro equipaggi. Non è a pensarsi che,

per essere stato costruito un così detto porto in Reggio Calabria, che è microscopico e per il quale vedo stanziata in bilancio la somma di lire 80 mila per nuove opere, del che rendo lode al ministro; e perchè si lavora intorno alla costruzione di due scogliere in Scilla e in Villa San Giovanni, si possa evitare al pericolo: perchè quando i bastimenti possono imboccare il canale, ricorrono certo al sicuro asilo del porto di Messina, e non alla costa Calabrese.

La seconda considerazione d'indole economica, è questa. I bastimenti a vela, che sono i più, ed i piroscafi che sono i meno, i quali vengono a caricare nella rada di Gioia Tauro, debbono pagare, per la poca sicurezza che offre la rada stessa, un maggior premio alle Società assicuratrici, ed alla lor volta i negozianti di Gioia Tauro debbono pagare un prezzo di nolo maggiore di quello che ordinariamente viene pagato, oltre le così dette *stallie* che si prolungano talvolta per l'imperversare delle tempeste. Ora io domando all'onorevole ministro, che è stato sul luogo: è possibile e giusto che, in tanto progresso, simile stato di cose debba permanere? Non chiedo nulla, non chiedo stanziamenti, perchè sarei ingiusto nel pretenderli ora; chiedo soltanto all'onorevole ministro che voglia con amore studiare la questione ardente del porto di Gioia Tauro, e risolverla una buona volta, allorchè le condizioni del bilancio, oggi certamente non rosee, gli daranno modo di poter provvedere. Egli farà opera giusta, onesta e dovuta a popolazioni ed a paesi che, sebbene in coda a tutti per la loro posizione, non sono certamente in coda a nessuno per patriottismo e per ossequio alle istituzioni che ci reggono. (*Approvazioni*).

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Convengo anch'io che il porto di Gioia Tauro ha la sua importanza, specialmente come scalo oleario. Nel 1893-94 fu stanziata fra le spese straordinarie la somma di lire 29,000 per la costruzione di un ponte sbarcatoio nella marina di Gioia Tauro: ne furono spese 23,000, e quando l'opera non era ancora ultimata, venne una mareggiata e la portò via.

Non debbo nascondere all'onorevole Colaruso e alla Camera le difficoltà di quella spiaggia; anzi i tecnici affermano che non

è possibile farvi un lavoro utile, appunto perchè, come ha notato l'onorevole Colarusso, la spiaggia ha quei tali venti contrari. Vista però l'importanza della cosa non nego (tanto più che l'onorevole Colarusso non chiede per ora stanziamenti in bilancio) di fare ristudiare la questione, e se i tecnici diranno che qualche cosa si può ottenere senza fare opera inutile, entrerei volentieri in quest'ordine d'idee. Spero che l'onorevole Colarusso sarà soddisfatto.

Colarusso. Domando di parlare.

Presidente. Non posso lasciarla parlare una seconda volta. Con ciò s'intende approvato il capitolo 203, in lire 350,000.

Capitolo 204. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, 12,000 lire.

Capitolo 205. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 151,875.

Capitolo 206. Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e dei vari tratti di banchine, lire 340,000.

Capitolo 207. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, lire 100,000.

Capitolo 208. Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del Porto e sistemazione di banchine, lire 80,000.

Capitolo 209. Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa, lire 20,000.

Su questo capitolo è iscritto primo l'onorevole Murmura; ma non essendo egli presente, viene la volta dell'onorevole Chimirri, al quale do facoltà di parlare.

Chimirri. Prendo a parlare per conto mio e dell'onorevole Murmura, costretto ad assentarsi da Roma, per volgere all'onorevole ministro una viva raccomandazione.

Il porto di Santa Venere è il solo che si incontra fra Salerno e Reggio di Calabria. Lo Stato e gli enti interessati spesero milioni per aprire un rifugio ai naviganti, non per tender loro un'insidia: e quel porto è diventato un'insidia.

Le rapide correnti vi trasportano cumuli di arena, sicchè il bacino è divenuto quasi una secca, e in tempo di burrasca le navi non possono penetrarvi senza pericolo d'incagliare. Si vide perciò la necessità di prolungare il molo di difesa, e con la legge del 14

luglio 1889 furono assegnate lire 900,000 per i lavori occorrenti.

Sono trascorsi otto anni, si sono consumati otto esercizi, e intanto nulla si è fatto.

L'indugio ingiustificato accresce il danno, perchè col tempo le risacche compiranno l'opera di distruzione, e quando si finirà di studiare, del porto non resterà altro che il nome.

Non è da savi amministratori lasciare che vadano a male i denari spesi e un'opera di tanta importanza.

È urgente di provvedere: i fondi furono votati, e gli stanziamenti fatti sono più che sufficienti per dar mano ai lavori.

Se vi sono difficoltà di ordine tecnico, non è mancato il tempo per studiarle e risolverle.

Non aggiungo altro, e fo assegnamento sul buon volere del ministro e sull'interesse che egli prende a tutto quanto può agevolare i traffici. Sulle coste meridionali i porti scarseggiano, ed invano si cerca promuovere in quelle Provincie i commerci e gli scambi se si rendono per incuria inaccessibili i pochi sbocchi aperti alle nostre derrate.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Randaccio a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

Randaccio. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1898-99.

Presidente. Questa relazione sarà stampata, distribuita agli onorevoli deputati, e iscritta nell'ordine del giorno.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Squitti.

Squitti. La legge del 1889 già trovava il porto di Santa Venere costruito in buona parte, e stanziò 900,000 lire pel prolungamento del molo di difesa.

Nel 1892, sei anni or sono, la legge del 1889 non aveva ancora avuto principio di esecuzione. La questione del porto di Santa

Venere fu dibattuta alla Camera in sede di interrogazione, ma abbastanza ampiamente: ed allora, l'onorevole ministro Genala rispondeva con queste parole: « Con una disposizione di legge che risale oltre il 1889, fu stabilito di fare un prolungamento del molo; ma gli stanziamenti furono diluiti in dodici o tredici esercizi. Il progetto per questo prolungamento non è stato, fin qui, nemmeno studiato (eravamo al 1892); quindi, noi ci troviamo con una disposizione di legge che provvede ad un prolungamento che non è stato ancora tecnicamente progettato. Io prendo impegno di farlo studiare, e poi, occorrendo, di presentare alla Camera il disegno di legge (noti l'onorevole ministro e noti la Camera) relativo all'anticipazione degli stanziamenti; e basterà per questo, credo, la legge del bilancio. Frattanto, vorrei fare qualche cosa di più prontamente efficace, riattando alcune opere che ora sono in grande deperimento; ed in secondo luogo, collocando alcune boe nel porto. » Queste boe avrebbero importato la spesa di 40,000 lire. Ora, dopo sei anni, tutte queste speranze sono interamente deluse. Non parlo (questo sarebbe stato il *non plus ultra*) di una legge speciale, per anticipare gli stanziamenti; non parlo delle 40,000 lire promesse per lavori urgenti per la sistemazione del porto; ma che non si abbia nemmeno il progetto, questo supera ogni immaginazione!

Naturalmente a tutti può appartenere la responsabilità di ciò, tranne che all'onorevole Lacava, ma analogamente a quello che ha detto l'onorevole Chimirri, non posso che pregare l'onorevole ministro di considerare questo anormale stato di cose, e far eseguire la legge del 1889.

È vero che gli stanziamenti di 64 milioni fatti con quella legge per i porti, sono stati diminuiti con altre leggi (il porto di Sciacca insegna), ma in ogni caso 700 e più mila lire spetterebbero al porto di Santa Venere, e poichè sono passati già otto esercizi dovrebbero trovarsi nei residui 400,000 lire ed invece non se ne trovano che 230,000.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. 250,000.

Squitti. 250,000, tenendo conto delle 20,000 di quest'anno.

Ora 20,000 lire costituiscono uno stanziamento ben meschino, perchè l'articolo 2 della legge stabilisce che gli stanziamenti debbono essere proporzionali alla somma totale, ed

all'importanza dei porti come avviene per i porti di Napoli, di Taranto e di altri luoghi; invece per il porto di Santa Venere è stanziata una somma, che non è che circa la decima parte di quella che dovrebbe essere.

Ora, io non domando uno stanziamento maggiore: mi contento di quello che c'è. Ma questi progetti verranno o no eseguiti? Vi è qualche ragione tecnica per la quale i progetti non possono andare avanti? In altri termini, possiamo o non possiamo confessare che quell'opera portuale sia stata radicalmente sbagliata? Certamente non è bello dir questo, ma in Italia i nostri ingegneri portuali non sono stati sempre felici. Forse il lavoro difficilissimo del prolungamento del molo di difesa del porto di Santa Venere, sarà stato sbagliato, ma sarebbe un grave errore continuare a quel modo i lavori. Ma se è così dobbiamo saperlo.

In tutti i casi metto il seguente dilemma: o il ministro verrà a dirci quale progetto serio potrà attuarsi ed in base a questo progetto vorrà appaltare i lavori; oppure ci presenti un disegno di legge col quale questi fondi vengano destinati ad altre opere portuali della stessa costa calabrese. In altri termini, l'antico adagio *aut sint ut sunt, aut non sint*, lo vorrei invertito *aut non sint ut sunt, aut sint*.

Il ministro non potrà negarmi una risposta, e noti che alla sua responsabilità gravissima si aggiunge anche la nostra verso coloro che abbiamo l'onore di rappresentare alla Camera.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Rispondo agli onorevoli Squitti e Chimirri che hanno parlato sul porto di Santa Venere. Comincio col dichiarare che non importa che vi sia uno stanziamento di sole 20,000 lire, perchè, come l'onorevole Squitti sa, aggiungendovi i residui si ha una somma disponibile di 250,000 lire, la quale è più che sufficiente per cominciare i lavori. Ma la difficoltà consiste nell'esecuzione dell'opera. Ora v'è un progetto che trovasi in corso di riforma, secondo un parere della Commissione permanente dei porti. Compiuto che sarà il progetto, passerà all'esame dei corpi consultivi, e se sarà approvato, non farò altro se non che appaltarlo, come è mio obbligo; se non sarà approvato per difficoltà di esecuzione

dell'opera, è naturale che io dovrò venire alla Camera e dire: badate, quest'opera è di impossibile esecuzione. Però voglio augurarmi che il progetto che ora è in corso di modificazione, sarà talmente completo che possa essere approvato, ed io in questo caso lo appalterò subito. Credo che tanto l'onorevole Chimirri quanto l'onorevole Squitti saranno sodisfatti: e per rispondere latinamente dirò: *est est, non non*.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 209, in lire 20,000.

Capitolo 210. Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale, lire 150,000.

Porti di 2ª categoria - 1ª classe. — Capitolo

211. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 69,000.

Capitolo 212. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 50,000.

Capitolo 213. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 500,000.

Capitolo 214. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 50,000.

Su questo capitolo 214, relativo al porto di Livorno, ha facoltà di parlare l'onorevole Bacci.

Bacci. Poche parole, onorevoli colleghi, perchè questo è il mio sistema, e perchè, per me, non oratore, è anche una necessità. D'altra parte non poteva, io deputato di Livorno, fare a meno di rilevare il trattamento ingiusto tenuto dai precedenti Ministeri per la città di Livorno in ordine ai lavori deliberati per questo porto.

Con la legge del 14 luglio 1889, n. 6280, sul bilancio dei lavori pubblici veniva autorizzata la spesa di 64 milioni e 416 mila lire, per la esecuzione di opere marittime e lacuali indicate nella tabella annessa alla detta legge. Questi lavori dovevano essere eseguiti, e la relativa somma stanziata nel bilancio dei lavori pubblici, doveva essere spesa, in dodici esercizi, principiando da quello del 1890-91, fino al 1902.

Al numero 6 di detta tabella, figurano stanziate lire 2,500,000, per ampliamento della darsena e costruzione di banchine al porto di Livorno.

Siamo al bilancio 1898-99, nono dei dodici esercizi nei quali dovevano essere erogati i

64 milioni e 416 mila lire, e trovo stanziate per Livorno in questo bilancio sole lire 50,000 come nel bilancio precedente 1897-98.

Se si fosse fatto un equo reparto delle 64,416,000 lire autorizzate nei dodici esercizi per i lavori ridetti, si sarebbe dovuto ora avere stanziato e speso per il porto di Livorno delle 2,500,000 lire autorizzate per quei lavori, 1,900,000 lire, mentre non si sono per anco spese che 450,000 lire circa.

L'esercizio 1898-99, del quale ora discutiamo il bilancio, è talmente avanzato che io non chiedo al ministro che aumenti la somma stanziata, tanto più che non essendo stabiliti i lavori è inutile lo stanziare le somme necessarie. Così almeno mi hanno risposto ogni volta che mi sono lamentato coi ministri dei lavori pubblici. Ma io ho preso a parlare specialmente per richiamare l'attenzione del ministro su questo fatto: la esecuzione dei lavori per il porto di Livorno importa due milioni e mezzo, sono state e non anche totalmente eseguite, opere per sole 450 mila lire, sono quindi 2 milioni e 100 mila lire circa per opere che si debbono ancora eseguire e che non è possibile siano eseguite dall'oggi al domani.

Ora perchè sia mantenuto quanto la legge promette, bisogna che al 1902 siano eseguiti tutti i lavori deliberati e siano spese le somme assegnate per i medesimi.

Perciò se il ministro non fissa fino da adesso, lavori che si devono fare, e non si stanziano le somme anno per anno proporzionalmente allo sviluppo dei lavori, ci troveremo al 1902 senza che questi siano fatti. Allora si risponderà che li faremo in seguito. Ma no, onorevole ministro, devono essere fatti nel tempo che la legge ha stabilito! Quando fu emanata questa legge, il compianto ministro Genala, in seguito alla convenzione col municipio di Livorno, aveva accordato che questi lavori fossero fatti subito, perchè si era accertato della necessità che fossero sollecitati. E ragione più potente vi è oggi che vediamo l'esuberanza di lavoro del porto di Genova, al quale lavoro quel porto non può supplire, mentre se fossero fatte queste comodità si potrebbe giustamente sperare che quella parte di traffico commerciale che oggi, per troppe affluenze nel porto di Genova si rivolge a Marsiglia, come hanno rilevato altri miei colleghi che mi precedettero nella discussione, si riversasse su Livorno con van-

taggio speciale di quel porto e generale per il Paese.

Non vogliamo levar nulla agli altri, ma quello che avanza sia lasciato a noi che ne abbiamo bisogno. (*Interruzione*).

Sì, onorevoli colleghi, noi siamo in condizioni disgraziate, siamo nati ricchi ed ora siamo poveri. Il progetto Genala non si è eseguito perchè dopo di lui, venne al Ministero l'onorevole Saracco, il quale vedendo nella convenzione qualche cosa che non gli garbava, fece in modo che questa convenzione col Municipio non avesse seguito. Io chiedo al ministro l'assicurazione che nel corso di questi tre anni i lavori saranno eseguiti e le somme necessarie saranno precedentemente stanziare. Nella discussione generale l'onorevole Lacava assicurò, e l'ha ripetuto testè, che avrebbe fatto eseguire le leggi riguardo ai lavori da queste autorizzati. Io non gli chiedo che d'attenersi alla legge del 1889 che stabiliva che pel porto di Livorno si dovessero spendere due milioni e mezzo in dodici rate che terminano nel 1902.

E non vi è ragione alcuna che i lavori siano ritardati, essendo questi autorizzati dalla legge ridetta e restando in quest'anno disponibili, per tali stanziamenti, oltre nove milioni, come si legge alla pagina 21 della relazione della Giunta del bilancio.

Confido che il mio collega ed amico, onorevole Lacava, vorrà soddisfare queste mie giuste dimande.

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

Del Buono. Io non volevo tediare la Camera parlando sullo stesso argomento trattato testè dall'onorevole mio amico Bacci. Avevo, infatti, pregato lui di dire al ministro che parlava a nome di tutti e due. Ma avendo egli involontariamente dimenticato di dir ciò (ed io lo capisco), così aggiungo due parole soltanto.

Pensate, onorevole ministro dei lavori pubblici, che noi non chiediamo che l'esecuzione di una legge. A questa esecuzione voi ministro dovete tenere più di noi.

Bacci. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Qual'è il suo fatto personale?

Bacci. Io avevo promesso al mio collega Del Buono di parlare anche a nome suo, ma l'ho dimenticato, e gliene chiedo scusa.

Presidente. Ma non c'è fatto personale.

Bacci. C'è fatto personale. Però la mia dimenticanza ha fatto bene, perchè così ho dato occasione all'onorevole Del Buono di unire la sua voce alla mia.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro agli onorevoli Bacci e Del Buono, che hanno fatto appello a me per la esecuzione della legge per il porto di Livorno, che questa sarà eseguita come tutte le leggi dello Stato.

Nel porto di Livorno sono da compiersi parecchi lavori: l'ampliamento della darsena, la costruzione di banchine ed altre opere complementari.

È pressochè ultimata la costruzione della banchina all'andana degli anelli, che costerà oltre 200,000 lire; ora v'è una vertenza con l'impresa, onde si sta per costituire un arbitro.

Per i lavori di ampliamento della darsena andarono deserte le aste, ma è stato concluso a trattativa privata un contratto che spero sarà fra breve approvato; quindi si metterà mano ai lavori.

Per le altre opere complementari, che sono ancora di maggiore entità, è in corso un compromesso col municipio di Livorno; e appena sarà approvato il compromesso, l'amministrazione non tarderà a prendere gli opportuni provvedimenti.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 214 in lire 50,000.

Capitolo 215. Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 68,000.

Capitolo 216. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 30,000.

Capitolo 217. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 50,000.

Capitolo 218. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 200,000.

Capitolo 219. Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, lire 500,000.

Porti di 2^a categoria, 2^a classe, 1^a serie. — Capitolo 220. Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale, lire 110,000.

Porti di 2^a categoria, 2^a classe, 2^a serie. — Capitolo 221. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, lire 20,000.

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

Garavetti. Mi duole che questo capitolo del bilancio debba darmi ancora l'opportunità di riportarmi ad una interrogazione che presentai nello scorcio della passata Sessione e che per la chiusura di essa non ebbe seguito.

Io non voglio fare un lungo discorso per narrare le dolorose vicende della costruzione del porto di Porto Torres; dolorose vicende che si riassumono in un primo appalto; al quale seguì poco dopo l'inizio dei lavori, la interruzione di essi ed una transazione nella quale lo Stato e gli enti interessati sopportarono non lieve onere, poichè lo Stato dovette riconoscere di essere dalla parte del torto, avendo i suoi tecnici, dopo parecchi anni di studi, preveduta nel capitolato una cava che poi non esisteva. Seguì un secondo appalto; ma anche questo, quando i lavori non erano ancora compiuti, si dovette interrompere; e ne seguì una lite nella quale credo che lo Stato sia rimasto soccombente, almeno nel primo grado.

Intanto, da oltre un decennio, si verifica questa condizione dolorosa: che gli enti interessati sono dissestati nei loro bilanci per effetto dei gravi contributi a cui sono soggetti; e, quel che è peggio, del porto non esiste il nuovo perchè non è compiuto, non c'è più il vecchio, poichè l'esecuzione dei lavori ne ha reso necessario lo smantellamento.

Contro questo stato di cose, certamente dannosissimo agli interessi locali e che non è fatto per accrescere nella nostra regione il prestigio dell'autorità centrale, i miei colleghi della provincia di Sassari ed io abbiamo, direi, quasi, esaurite tutte le forme della letteratura parlamentare.

Poichè e interpellanze e interrogazioni ripetute e discorsi in occasione di ogni discussione del bilancio dei lavori pubblici non hanno mancato di rilevare questo stato doloroso di cose contro il quale hanno anche ripetutamente protestato gli enti locali, tanto che sono al Ministero ripieni gli archivi dei reclami della Camera di commercio di Sassari, del Consiglio comunale e della Deputazione provinciale. Egli è perciò che sento oggi il dovere di rendermi ancora una volta interprete di questi giusti reclami, e mi auguro che il sentimento di giustizia, che anima l'onorevole ministro, saprà ispirargli non solo

una risposta rassicurante, ma gli infonderà il proposito di venire una buona volta al compimento di quella importantissima opera. E questo augurio io formo non solamente nell'interesse del paese, ma anche in quello della finanza dello Stato. Ed invero, come il ministro sa, il concetto tecnico di quell'opera consiste in un avamposto, cioè nella costruzione di una diga a levante per riparare il porto dalle traversie Est-Nord-Est e di un pennello a ponente per evitare che le torbide del fiume, che sbocca a breve distanza, si gettino nel porto stesso.

Ora si potrebbe dire fatta ma non compiuta, la costruzione della gettata di levante, ma nulla si è fatto per la costruzione del pennello di ponente; per la qualcosa se il Ministero tarda ancora a provvedere, avverrà che le torbide, anzichè essere deviate, avranno nella gettata di levante un più facile aiuto per gettarsi nel porto il quale fra pochi anni sarà così completamente interrato. È pertanto evidente l'urgenza di provvedere non solo nell'interesse della navigazione e del commercio locale ma anche nell'interesse dell'erario dello Stato.

E dacchè ho la parola, mi occorre interessare l'onorevole ministro su un altro lato della questione del porto di Torres, cioè sulla sua classificazione.

È davvero un difetto organico di tutte le nostre leggi e specialmente di quella dei lavori pubblici il considerare l'Italia come fatta tutta di un pezzo ed avente tutta un'omogeneità di energie locali; da ciò deriva quel criterio di ingiusta eguaglianza cui si informano le leggi nel determinare l'azione integratrice dello Stato, avvegnachè questa azione sia determinata senza nessun riguardo alla enorme sperequazione che in Italia v'ha fra regione e regione, senza nessun riguardo a quella sperequazione che specialmente si nota nel dato demografico che ha una sinistra quanto esatta corrispondenza col dato economico. Questa anomalia delle nostre leggi, più stridente si ravvisa in ciò che si riferisce alla costruzione e manutenzione dei porti.

Secondo la legge 29 luglio 1894 i porti sono divisi in due grandi categorie: nella prima sono compresi quelli che sono caratterizzati dall'interesse generale della navigazione e debbono servire precipuamente per rifugio delle navi e per le esigenze della

difesa dello Stato; e le spese ad essi relative sono a totale carico dello Stato; nella seconda categoria, che è divisa in diverse classi secondo l'importanza e l'estensione degli interessi commerciali che ad essi si rannodano, sono compresi tutti gli altri porti ed il contributo dello Stato per essi varia dall'80 al 70 al 40 per cento.

Ora a me pare che questo criterio di classificazione male si attagli ai porti dell'isola di Sardegna. La Sardegna o per sua disgrazia se guardiamo alla storia ed alle condizioni presenti o per sua fortuna se alziamo gli occhi ad un più glorioso e prospero avvenire della penisola italiana è posta nel bel centro del Mediterraneo e sulla linea delle più grandi comunicazioni mondiali. È pertanto evidente che tutti i porti dell'isola hanno non solo quell'interesse strettamente commerciale cui si informa il criterio della classificazione dei porti, ma hanno tutti un certo interesse sotto il rispetto della navigazione generale; e ciò accade specialmente per il porto di cui parlo, poichè esso è posto all'estremo Nord dell'isola ed è il solo della Sardegna anzi d'Italia che abbia comunicazioni dirette con la Francia esercitate con servizi francesi.

Per effetto anzi delle ultime convenzioni marittime votate dalla Camera francese esso è scalo per la linea diretta fra Marsiglia e Bona, e con la conclusione del recente trattato, cui certamente anche il presente Ministero va data una parte di lode, è sperabile che il porto di Torres riacquisti quella fioridezza che aveva prima della rottura delle relazioni commerciali con la Francia.

Ma vi sono anche ragioni di equità politica a vantaggio della mia tesi. Nessuna provincia del Regno ha tanti contributi per opere portuali quanti ne ha la provincia di Sassari.

Se avessi potuto fare, e ne avessi avuto il tempo e i mezzi, un calcolo del contributo che si paga per abitante nella provincia di Sassari e nelle altre provincie del Regno per le spese portuali, son certo che avrei avuto per risultato una sperequazione enorme. Basti il dire che la provincia di Sassari, la quale conta appena 270 mila abitanti, ha nel suo territorio tre porti, pei quali è soggetta a contributo.

È questa, onorevole ministro, la precipua ragione del dissesto degli enti locali, è questo uno dei coefficienti che hanno prodotto

quell'enorme onere tributario, da cui la Sardegna, più d'ogni altra regione, è afflitta.

Prego pertanto l'onorevole ministro di voler rivolgere il suo attento e diligente esame sopra una questione, la quale è veramente una questione di giustizia e di solidarietà nazionale.

Ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Per quanto riguarda i lavori di Porto Torres, l'onorevole Garavetti ha ragione ed io non posso a meno di dirglielo pubblicamente. Ma vi è una ragione, che a lui non può essere ignota.

Quando venni preposto al Ministero dei lavori pubblici, studiando i diversi capitoli del bilancio, fece anche a me meraviglia il vedere che mentre per Porto Torres i fondi c'erano, i lavori non si eseguivano. E la ragione è questa: che vi è una controversia con l'imprenditore di lavori eseguiti qualche anno fa. Il Ministero ha tentato un bonario componimento, ma non è stato possibile riuscirci. Io volevo far proseguire i lavori, ma poichè ci troviamo di fronte ad una perizia disposta dalla autorità giudiziaria, l'Avvocatura erariale ha osservato che non si deve alterare lo stato di fatto dei lavori di Porto Torres, perchè ciò potrebbe pregiudicare le ragioni e l'interesse dello Stato nella controversia.

In questo stato di cose, non potendo andare avanti nell'appalto dei lavori, e non essendo riusciti gli sforzi per eliminare la controversia, non mi è rimasto che un solo mezzo, quello d'invitare l'Avvocatura erariale a fare al più presto definire dall'autorità giudiziaria la vertenza fra l'Amministrazione e l'imprenditore.

Ciò che posso dire all'onorevole Garavetti è che continuerò ad insistere perchè questa causa sia al più presto risolta, per potere così ordinare l'appalto dei nuovi lavori, poichè è già stanziata in bilancio la somma occorrente. L'onorevole Garavetti ha toccato un'altra questione, quella che riguarda la classificazione del porto di Torres, questione gravissima, poichè abbiamo una legge organica, la quale determina categorie e serie speciali pei porti e stabilisce criteri precisi e ben determinati, che vincolano l'azione dell'Amministrazione. Se sarà il caso di dover modificare quella legge, si terranno presenti le osservazioni dell'onorevole Garavetti.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Prego l'onorevole Franchetti di volersi recare alla tribuna per presentare una relazione.

Franchetti. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Prestito di un milione di lire in oro al Governo provvisorio di Creta. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 221 in lire 20,000.

Capitolo 222. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera, *per memoria*.

Capitolo 223. Porto di Rimini - Prolungamento dei moli, lire 31,000.

Capitolo 224. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 50,000.

Capitolo 225. Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, *per memoria*.

Capitolo 226. Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante, lire 70,000.

Porti di 2ª categoria, 3ª classe. — Capitolo 227. Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo, lire 50,000.

Capitolo 228. Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere, lire 20,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasolini.

Pasolini. Domando la vostra indulgenza per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una raccomandazione riguardo al porto di Cesenatico, persuaso che lavoro veramente efficace pel mantenimento di quel porto-canale non si potrà effettuare, se non si compie il lavoro del bacino, per il quale anni addietro fu sostenuta una non indifferente spesa e per il cui compimento vi è un progetto, compilato dal Genio civile di Forlì.

Mentre raccomando il compimento di quest'opera, raccomando altresì di compiere sollecitamente il prolungamento delle palafitte e degli altri lavori occorrenti.

Come tutti i nostri porti-canali, il porto

di Cesenatico, aprendosi in spiaggia sottile, è soggetto ad interramenti, causati dai venti predominanti di greco-levante, che formano in breve tempo banchi di sabbia pericolosi pei naviganti, che debbono entrare in quel porto.

Solo coi lavori accennati si può ovviare a questo pericolo; ond'è che attendo con fiducia una parola di affidamento dal ministro per la sollecita esecuzione di lavori a vantaggio di un paese, come Cesenatico, che vive del mare e coi prodotti della pesca.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Pasolini domanda due specie di opere nel porto di Cesenatico: alcune riguardano il prolungamento delle palafitte. Per questo vi è un fondo disponibile di 47 o 48 mila lire e sarà data opera a questo prolungamento delle palafitte.

La questione poi che riguarda il porto-canale, cioè, la comunicazione fra il porto e il già costruito bacino di efflusso costa, secondo il progetto che è pronto, lire 34,000. È un'opera questa indispensabile, sono io il primo a riconoscerlo, e tale dichiarazione hanno fatto anche tanto la Commissione locale quanto la Commissione permanente.

Dirò che il progetto è anche pronto, e nel disegno di legge circa il quadriennio ho previsto questa spesa; appena questo disegno di legge sarà approvato potrà l'opera essere anche appaltata.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 228 in lire 20,500.

Capitolo 229. Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo, lire 50,000.

Capitolo 230. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 70,000.

Capitolo 231. Imprevisti a termini della precipitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 63,125.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — *Porti e fari.* — Capitolo 232. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 233. Urgenti lavori eventuali, lire 29,000.

Capitolo 234. Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 235. Porto di Venezia - Rivestimento del deposito di fango e della sacca del siluripedio alle Vignole, lire 12,000.

Capitolo 236. Porto di S. Remo - Prolungamento del molo settentrionale, lire 19,000.

Capitolo 237. Porto di Pesaro - Riparazioni straordinarie alla sponda destra, lire 23,000.

Capitolo 238. Porto di Gaeta - Riparazioni straordinarie al molo di difesa, lire 23,000.

Capitolo 239. Porto di Torre Annunziata - Rifiorimento scogliera, lire 28,000.

Capitolo 240. Porto di Amalfi - Salpamento di massi naturali, lire 28,000.

Capitolo 241. Porto di Milazzo - Rafforzamento di opere d'arte, lire 29,000.

Capitolo 242. Porto di Castellammare del Golfo - Prolungamento del piazzale sino allo incontro della spiaggia, lire 13,000.

Capitolo 243. Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi, lire 29,000.

Capitolo 244. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime, lire 80,000.

Strade ferrate. — Capitolo 245. Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 500.

Capitolo 246. Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'Amministrazione centrale, gli Uffici di circolo e di riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 410,000.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Nofri.

(*Non è presente*).

Allora s'intende approvato il capitolo 246 in lire 410,000.

Capitolo 247. Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 40,000.

Capitolo 248. Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato, lire 12,000.

Capitolo 249. Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto

al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 55,000.

Capitolo 250. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 251. Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Beretti al Gravellone presso Pavia in dipendenza della causa vertente fra essa e l'amministrazione dei lavori pubblici per la cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali, *per memoria*.

Capitolo 252. Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'impresе e costruzioni pubbliche (Legge 12 luglio 1896, n. 299, articolo 21, contratto 29 agosto 1896), lire 15,000.

CATEGORIA II. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* (*Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228*). — Capitolo 253. Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, lire 1,000,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Curioni.

Curioni. Non ho che da rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro, per sapere se e quali provvedimenti egli abbia preso o intenda di prendere molto sollecitamente affinchè all'apertura del valico del Sempione sia pronta per l'esercizio la linea Iselle-Domodossola. Aspetto una risposta che mi assicuri e mi riserbo di dire poi se sono o no soddisfatto, come se si trattasse di una vera e propria interrogazione.

Di San Donato. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando.

Morando. Mi sono indotto a parlare in sede di bilancio, unicamente per aver modo di svolgere più sollecitamente una mia interrogazione che ha carattere di urgenza. Intendo parlare (sarò brevissimo e mi manterrò nei limiti di una interrogazione) intendo parlare della linea Parma-Sarzana, la quale è una delle ferrovie complementari di cui al presente capitolo.

Le condizioni della linea Spezia-Genova sono ormai gravissime. Presenti giorni sono una interrogazione e l'egregio sotto-segretario di Stato ha risposto che esaminerà la questione e studierà per poi provvedere, ma

ormai credo che non sia il caso di studiare e di pensare e credo che oggi urga di provvedere in modo sollecito e stabile.

Le condizioni della linea Spezia-Genova sono gravissime. Ormai si può dire che le comunicazioni fra l'Alta Italia, la Capitale ed il Mezzogiorno sono stabilmente interrotte. Non parliamo del modo di inoltrare i viaggiatori per linee sussidiarie, il quale addirittura non saprei come qualificare per ciò che concerne le Società.

Le interruzioni della linea Spezia-Genova hanno preso una stabilità eccezionale: oggi si tratta di una mareggiata, la quale per più di un mese rende inservibile la strada; ieri si è trattato di una frana; prima si era trattato di un tunnel; e quando non si tratta di mareggiate, di frane o di tunnel, basta lo sviamento di un semplice carro, basta la rottura della macchina per sospendere assolutamente il movimento e la comunicazione per molte ore. Cito fatti che a tutti saranno noti e che di sovente accadono.

Ora se la mareggiata è un caso fortuito v'è un mezzo per ovviare ai tanti casi fortuiti che si verificano, almeno per una buona parte dell'Alta Italia. Abbiamo una linea la quale è costata molti, moltissimi milioni, la quale ha dimostrato anco una volta come i preventivi siano una cosa ideale e molto lontana dal vero; ma ad ogni modo, compiuta con gravi sacrifici di danaro, questa linea oggi l'abbiamo ed è in condizione da non soffrire di alcuna mareggiata. Ma per volontà concorde delle due Società non si vuole assolutamente esercitare questa linea: si frappongono ostacoli di ogni specie, ed io non starò qui a citare molti esempi; mi basta il dire che tanto la Società Adriatica, quanto la Società Mediterranea in questo sono concordi, al punto che si sono create difficoltà persino per la dispensa dei biglietti. Per questa linea Parma-Sarzana le Società non davano i biglietti da Parma a Roma, da Parma che era capo-linea, e chi da Milano doveva recarsi a Parma non poteva prendere quella linea. Le provincie di Brescia e Verona hanno fatto enormi sacrifici di danaro ed hanno concorso per centinaia di migliaia di lire, non per il solo piacere di potersi recare più direttamente a Pavia o a Parma, ma col concetto di essere più celeremente unite alla Capitale ed all'Italia Meridionale.

Ma tutte queste speranze furono comple-

tamente e sempre deluse, al punto che le Società facevano arrivare dei treni omnibus (perchè, notate bene, io non pretendo che si facciano dei treni diretti sopra linee secondarie, ma mi contenterei dei treni omnibus, dei treni misti, dei treni che sono esercitati sulla linea da Cremona e Brescia a Parma), facevano arrivare taluni treni omnibus 15 minuti dopo del passaggio del treno Parma-Spezia-Roma o mezz'ora prima che il treno arrivasse.

Lo scopo è evidente; lo scopo disonesto della Società ferroviaria era di far risultare questa linea passiva, e l'egregio ministro capirà perfettamente come sia facile fare risultare una linea passiva, quando si impedisce con ogni mezzo e modo che i viaggiatori possano usarne. Ormai quella linea non era diventata, come fu chiamata, che la linea dei deputati. Sfido io! Erano i soli ai quali non si poteva impedire di prendere quel treno.

In Italia le ferrovie pur troppo sono esercitate in un modo deplorabile. Invece di domandare nuove ferrovie, facciamo almeno di usare quelle che abbiamo, perchè anche una volta non prevalga l'idea già abbastanza generale che in Italia le ferrovie sono fatte a scopo politico, sono fatte per lucro degli appaltatori, per il personale ferroviario e non per il buon pubblico pagante.

Un'altra osservazione io mi permetterò di fare all'egregio ministro. Io credo che sia nell'interesse della conservazione del patrimonio dello Stato che la linea Parma-Sarzana sia esercitata, perchè la Rete Adriatica, che ha tutto l'interesse di far passare quanto è più possibile il movimento per la linea dell'Appennino, rovina l'armamento di questa linea, e noi ci accorgeremo dello stato dell'armamento quando le famose convenzioni ferroviarie avranno termine.

L'anno scorso abbiamo avuto un ministro ch'era riuscito ad imporre alle Società l'esercizio di questa linea Parma-Sarzana; ma da quel giorno è incominciata una guerra accanita alla linea stessa da parte delle Società.

Io non voglio abusare della bontà della Camera, e della pazienza del ministro, ma oso sperare che egli vorrà provvedere sollecitamente ed in modo stabile, affinchè questa linea venga esercitata nel modo che si conviene.

Io credo che in questo mio concetto tutti

i colleghi saranno con me concordi, e che nessuna divisione potrà esistere fra di noi e nessun concetto di regionalismo, poichè si tratta dell'interesse generale, delle comunicazioni con la Capitale. Credo anche che saranno perfettamente d'accordo con me i colleghi rappresentanti della grande ed industriosa Genova, i quali non devono avere nessun interesse speciale a far sì che abbia un sopraccarico di transito la loro stazione, quella stazione che è in così miserevole stato, e che davvero meriterebbe da parte del Governo qualche spesa e qualche rinnovamento.

Io dunque rivolgo all'onorevole ministro una viva preghiera, che è per me di somma importanza, che cioè la riattivazione di questo servizio sia fatta lealmente e onestamente, al contrario di quel che si è fatto lo scorso anno. Intendo che al viaggiatore pagante non si oppongano ostacoli di ogni specie, difficoltà insormontabili, con l'unico intento di rendere difficile anzi impossibile l'uso di treni e di comunicazioni più rapide, e di dimostrare che la linea è passiva.

E qui pongo fine al modesto mio dire, sicuro che la Camera scuserà le mie buone intenzioni, e certo che il ministro mi darà ampia soddisfazione cercando d'istituire ancora, almeno a tutto maggio ed in via di nuova prova e con nuove condizioni, i treni direttissimi su questa linea.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rampoldi.

Rampoldi. Rispondendo al deputato Calvi, che si lamentava nella seduta del 25 andante non aver il ministro dei lavori pubblici assegnata alcuna somma nel bilancio per lavori idraulici nella provincia di Pavia, che pur n'ha tanto bisogno, lo stesso onorevole ministro diceva, che avrebbe provveduto perchè si sollecitassero i lavori necessari alla stazione ferroviaria di Pavia. Ora io prendo occasione da questo capitolo di bilancio per fare, in proposito, all'onorevole ministro una raccomandazione. Fra i lavori, che più sono necessari alla stazione innanzi detta, ce ne è uno, che da molti anni è reclamato dalla città, che ho l'onore di rappresentare; intendo il sotto-passaggio ferroviario, che sino dai tempi dell'amministrazione del compianto Genala pareva dovesse avere esecuzione. Così tuttavia non fu, perchè sorsero contestazioni diverse ed il progetto tecnico che era già pronto, fu messo in disparte. Intervenne una

azione giudiziaria promossa da quella Provincia e la Corte Suprema di Cassazione, interrogata, si dichiarò incompetente a dirimere la questione insorta fra l'autorità giudiziaria e la provincia di Pavia, onde le cose rimasero allo stato di prima e il bisogno andò crescendo per i danni e per i pericoli pur sempre crescenti, i quali sono causati dall'attuale passaggio a livello che esiste a sud di quella stazione, dove appunto dovrebbe sostituirsi un sottopasso. Io non voglio qui esporre in modo particolareggiato quali siano e questi danni e questi pericoli, che l'attuale passaggio a livello genera; l'onorevole ministro li potrà, pur che voglia, conoscere! A me basterà citare questo solo inconveniente che parmi abbastanza grave. Pel transito dei molti treni che percorrono quella linea e per il manovrare frequente delle macchine, accade molto spesso che per ore ed ore quel passaggio sia chiuso, di guisa che pedoni e carri si fermano in lunga fila fuori della cancellata; il che accade in tutte le stagioni, al vento, alla pioggia, alla neve e suscita recriminazioni senza fine.

Deriva, che, per questa causa, l'intera plaga della provincia di Pavia, che risponde all'antico mandamento di Bereguardo, è come separata dal capoluogo, e di ciò se ne risente continuamente.

Ora si va dicendo, che gli enti interessati alla costruzione di questo sotto-passaggio dovrebbero concorrere in parte alla spesa necessaria per la costruzione di esso.

Io non voglio, nè posso, entrare in questo ordine di idee, chè mi mancano i dati per poter recare ad esse un contributo di giudizio: so nondimeno, che c'è una legge, la quale aveva stabilito molti anni fa, essere obbligo dell'amministrazione centrale di eseguire il sotto-passaggio a complemento dei lavori indicati per la stazione ferroviaria di Pavia. Ma, ripeto, amo meglio di ciò tacermi: mi preme tuttavia fare cenno di una circostanza affatto nuova e, a parer mio, tale, che l'onorevole ministro si persuaderà della convenienza di riprendere in sollecito esame la vecchia e dibattuta questione: e la circostanza è questa: il municipio di Pavia, nella primavera scorsa, per dare lavoro ai disoccupati e soccorrere anche ad una necessità della città nostra, deliberava la costruzione di una strada di circonvallazione esterna per la quale i lavori sono già a buon punto.

Occorre però ora, che si faccia un ampio sterro per riempire la fossa dei bastioni, per la quale la stessa strada di circonvallazione deve passare. Orbene, questa strada è vicinissima alla stazione ferroviaria, e si continuerà anzi col sotto-passaggio quando questo sia eseguito.

Ove dunque l'onorevole ministro prendesse in esame la cosa, vedrebbe tosto che la continuazione del lavoro decretato dal municipio pavese potrebbe affrettare l'opera del sotto-passaggio. I due lavori si completerebbero a vicenda, e mai potrebbe darsi momento più propizio per condurli al fine sperato: così si farebbe opera assai utile nel tempo stesso e all'erario ed alla Provincia, e, mi si permetta di aggiungere, opera reclamata da giustizia e da necessità di difesa.

Questo raccomando all'onorevole ministro, e spero che egli farà buon viso a questa mia viva raccomandazione.

E poichè ho facoltà di parlare, mi permetto di manifestare un'altra brevissima raccomandazione. Nei treni diretti 64 ascendente e 29 discendente non sono ammessi viaggiatori per servizio locale da Milano a Pavia e da Pavia a Milano.

Ora non pare all'onorevole ministro che questo sia un gravissimo sconcio? I viaggiatori che devono da Milano recarsi a Pavia non devono potere usare dei treni diretti? E quelli che da Pavia vanno a Milano devono forse continuare a prendere biglietti per Musocco o Greco Milanese? Ciò è veramente assurdo, tanto che io l'ho qualificato di sconveniente, e parmi di non avere esagerato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pennati.

Pennati. Brevissime parole, onorevole ministro, per sottoporle io pure una raccomandazione modesta e d'indole locale, ma per me doverosa, perchè d'urgenza indiscutibile. Questa raccomandazione riguarda l'ampliamento della stazione di Monza, di cui le ho già parlato; ampliamento assolutamente reclamato da esigenze di servizio e soprattutto dal traffico, che è aumentato in quella località, in modo assolutamente eccezionale.

Ella sa, onorevole ministro (e lo sa nei voti unanimi pervenute e dalla Camera di commercio e da quel Consiglio comunale), come, a non parlare d'altro, nel mese scorso, i numerosi industriali di quella città essen-

zialmente e fiorentemente industriale erano in procinto di sospendere i lavori nei propri stabilimenti, appunto pei disordini che si verificavano nel servizio ferroviario e specie per gli enormi ritardi nella consegna dei carboni e delle materie prime. Ma, a prescindere anche da quest'epoca che può considerarsi eccezionale, per quelle ragioni che Ella, pochi momenti fa, attribuiva alla ricorrenza della vendemmia, allo sciopero di Cardiff, ecc. ecc., sta in fatto, che per l'insufficienza specialmente delle fronti di scarico, di magazzini e di personale in quella stazione; insufficienza che Ella può constatare, quando crede, a base di dati statistici sul numero di vagoni e sul quantitativo di tonnellaggio, le anomalie si son fatte normali, d'onde inconvenienti gravissimi di ritardi, avarie, pericoli e fatiche pel personale, inconvenienti che possono eventualmente riflettersi anche sulle masse operaie. Or dunque, questo ampliamento s'impone; e s'impone non tanto dal punto di vista degli introiti, che sono pure ragguardevoli per quella stazione, ammontando essi a circa un milione annuo, quanto in vista dell'aumento, veramente eccezionale, del traffico che è la ragione vera e solida per cui l'ampliamento diventa un dovere. Ella sa, onorevole ministro, che la potenzialità di traffico di quella città industriale va, ogni anno, aumentando; quindi, non è il caso che Lei mi risponda parole dilatorie e platoniche; ma occorre mi assicuri che prenderà provvedimenti stabili e tali, che, per essi, si dia al servizio un assetto definitivo. Onorevole ministro, a Lei che conosce perfettamente la questione, io mi raccomando, perchè voglia accogliere la mia richiesta; tanto più, constandomi che la *Mediterranea* si è arresa anch'essa all'evidenza di questa necessità, e posso in certo qual modo confidare che il Comune non si rifiuterà a sacrifici, pur di agevolare quest'opera che, ripeto, non solo è di somma utilità, ma è assolutamente d'urgenza indeclinabile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa-Zenoglio.

Costa-Zenoglio. Io parlerò della interruzione della linea Genova-Spezia.

E questo per dimostrare al Governo quanto sia necessario ed anche urgente pensare a provvedere con una linea succursale che, partendo o da Chiavari o da Sestri, raggiunga a Spezia la linea attuale.

Tutti i disastri che avvengono sulla linea Spezia-Genova, sono, per il momento, direi quasi, ancora relativamente piccoli; ma sono prodromi di altri ben maggiori. Ed è naturale: perchè il mare, lambendo la montagna su cui la ferrovia corre o nella quale s'interna, produce quegli scoscendimenti che abbiamo dovuto lamentare, pochi giorni fa, tra Corniglia e Vernazza; e le onde del mare, battendo con violenza contro i muri di sostegno della linea, ne producono la demolizione, com'è avvenuto testè, in due punti: cioè, a Deiva e a Bonassola.

L'onorevole ministro certamente si trincererà dietro le necessità del bilancio; ed io non ho niente da opporre; ma, di fronte ad un'opera di tanta importanza pel nostro commercio, e di tanta necessità per le nostre comunicazioni, credo che sia dovere di buona amministrazione pensare a provvedere all'avvenire.

Noi ci troviamo di fronte a due ordini di fatti: da una parte, la demolizione lenta ma continua della linea, prodotta dagli elementi atmosferici e dal mare; dall'altra l'insufficienza della medesima che sotto nessuno aspetto corrisponde alle esigenze del commercio.

Ora colle necessità del traffico, che, come diceva pochi giorni fa l'onorevole ministro, è in continuo aumento, e che certamente aumenterà sempre più colla conclusione del trattato di commercio colla Francia, io lascio giudicare alla Camera quanto sia urgente il provvedere. Vi sono delle spese che assolutamente non si possono tralasciare. Si facciano delle economie in altre parti del bilancio: si ripartisca la spesa in molti esercizi, ma si provveda.

Questa nuova linea, che io mi permetto di pregare il ministro di voler studiare, dovrebbe anche essere l'inizio della risoluzione del problema ferroviario della Liguria, perchè essa, col tempo, dovrebbe essere prolungata fino a Genova, percorrendo in tutta la sua lunghezza la fertile vallata di Fontanabuona. In questo modo si rimedierebbe in parte anche alla tanto lamentata mancanza di vagoni nel porto di Genova, che, a mio modo di vedere, proviene più dalla insufficienza delle linee di accesso, che dalla deficienza dei medesimi.

Confido, quindi, che di fronte a queste mie osservazioni l'onorevole ministro vorrà

prendere in considerazione la mia proposta, e far iniziare gli studi relativi alla nuova linea.

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

De Nobili. Devo anch'io ritornare a parlare di un argomento del quale mi occupai alcuni giorni or sono. I fatti pur troppo hanno in breve dimostrato come io fossi nel vero alloraquando, denunciando i pericoli che permanentemente sovrastano alla linea Genova-Spezia, io diceva che monti e mare minacciano quella linea. Or è un mese, era una frana che precipitando dal monte faceva crollare una galleria scoperta, oggi è una maraggiata, che, vincendo ogni riparo, asporta interi tratti di ferrovia.

Di fronte a tanta eloquenza di fatti ogni parola sarebbe superflua.

Mi limito quindi a chiedere all'onorevole ministro, anzitutto che provveda affinchè sollecitamente siano ristabilite le comunicazioni tra Genova e Spezia. Si tratta di una linea importantissima, dove il traffico è continuo, ed una interruzione, anche breve, porta danni non indifferenti. Del resto, per i viaggiatori, attivare un trasbordo non deve essere cosa difficile. Per le merci, l'unica soluzione si è di stabilire un servizio di piroscafi tra Genova e Spezia, perchè davvero non saprei comprendere che si volessero obbligare le merci a percorrere la linea Parma-Piacenza-Alessandria-Genova a tariffa intera, pagando cioè quattro volte di più.

Chiedo poi all'onorevole ministro che si pensi all'avvenire. Ma che dovremo restare sempre in questo stato di cose? Dovremo ogni inverno avere questa linea interrotta per giorni e per settimane? E badisi, che il pericolo si fa ogni anno sempre maggiore; per ora si tratta di interruzioni di giorni e di settimane, per l'avvenire, mi auguro di non essere profeta, si tratterà di interruzioni di mesi e di anni, se non si tratterà di vera e propria soppressione.

Ora io non pretendo che l'onorevole ministro prenda senz'altro l'impegno di costruire una nuova linea, ma chiedo che s'inizino seri, positivi studi, per vedere come il problema si può risolvere, e sono certo che quegli studi non potranno portare ad altra conclusione che alla costruzione di una linea succursale interna tra Genova e Spezia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angelo Valle.

Valle Angelo. Nel 1893, ad un'interrogazione presentata da me, l'onorevole Sani rispondeva, a riguardo del raddoppiamento del binario Pisa-Civitavecchia, che la Mediterranea aveva fra i progetti urgenti stabilito questo lavoro.

Sono passati cinque anni, ed è stata una urgenza molto relativa mi pare! Onde io debbo domandare al ministro, se crede che sia arrivato il tempo di occuparsi di questa opera, in quanto che per quella linea passano oggi 54 treni al giorno, fra i quali 4 coppie di direttissimi, con velocità straordinaria. Ora il pericolo è grave.

Non è già che la linea interessi per il reddito del traffico, giacchè non rende ancora 35,000 lire al chilometro; ma è importantissima per la comunicazione della Capitale con l'Alta Italia, non solamente, ma anche con l'estero, con tutte le nazioni di ponente e del nord d'Europa.

Ora se c'è una linea la quale debba essere curata nell'esercizio, e debba esserne curato lo sviluppo per raddoppiarne la potenzialità, è appunto questa la quale mette in rapporto il nostro principale porto di Genova con le città di Torino e di Milano, e lo mette pure in comunicazione con la Capitale.

Ora io credo che l'onorevole ministro si interesserà di questa linea, tanto più che sul tratto Civitavecchia-Orbetello la sede stradale è già fatta, le opere d'arte son già fatte, come pure nel tratto Grosseto-Follonica; e ricordo che l'onorevole Sani rispondendo alla mia interrogazione ebbe a dire, che era allo studio il raddoppio fra S. Vincenzo e Cecina, come l'altro Colle Salvetti-Pisa.

Desidero sapere cosa si è fatto di questi studi, e se sia giunto il momento di provvedere.

Un'altra osservazione. La Società pochi giorni sono ha chiuso il ristorante ad Orbetello senza aprirne un altro a Grosseto, per cui i viaggiatori non trovano più modo di ristorarsi ad Orbetello, come non lo trovano a Grosseto, giacchè non è stato fatto ancora il locale, per il quale mi consta che il Ministero era disposto ad accordare i fondi perchè il lavoro fosse fatto, a forma dell'articolo 101.

Ma le ferrovie, al solito, si sono ruscate, per cui gli onorevoli colleghi che passeranno per quella linea, rischieranno di morire di fame se non porteranno con sè la colazione.

Presidente. Spetta ora a parlare all'onorevole Guerci.

Guerci. Approfitto di questo articolo per fare una considerazione d'ordine generale, che calza proprio a proposito.

All'onorevole ministro io non domando altro, che mi smentisca se i fatti, che sto per dire, non sono conformi alla verità.

Sul finire del 1895, in condizioni disastrose di bilancio, in un momento che il paese era chiamato a nuovi sacrifici, il ministro Saracco presentò una leggina, almeno nelle apparenze, col titolo di « Spese e provviste per le strade ferrate in esercizio, » per un importo di 72 milioni, la cui relazione diceva: che, se non si eseguivano quei lavori, si correva rischio, dopo un anno, di viaggiare in diligenza.

Nell'elenco dei lavori che accompagnava quella legge vi era l'ampliamento della stazione di Parma; e tutti sanno che quello è un lavoro veramente urgente, perchè, quella stazione, è stata costruita quando si trattava della sola linea Piacenza-Bologna, mentre oggi è un punto di raccordo di cinque linee, ove passano, in certe ore del giorno, treni in tanta quantità, che la vita dei passeggeri corre seri pericoli.

Ricordo anche che in quell'elenco vi erano gli ampliamenti di due altre stazioni, di quella di Ovada, per una spesa di 1,200,000 lire: e di quella d'Asti, per 2 milioni circa; lavori certamente della massima urgenza poichè li proponeva Saracco che è del luogo.

Premetto, che per quanto vi fosse in giuoco un interesse diretto per la mia città, di quella legge dubitava; ma, perchè dubitarne? Il progetto era presentato dall'onorevole Saracco, che è la personificazione della rigidità finanziaria; (*Ilarità*) non vi dovevano essere dubbi, tanto più, ch'egli fu il critico costante di tutti i ministri che si sono succeduti da Erode in poi. E così la legge passò davanti alla Commissione. Io però non ho il rimorso di avere alzato la mano. (*Ilarità*).

Vediamo che cosa accadde di poi. Arrivato al potere l'onorevole Perazzi, trovò la legge Saracchiana, ma non ebbe il tempo di manifestare il suo parere in proposito.

Arriva al potere l'onorevole Prinetti e mette a dormire la legge dei 72 milioni, e di tutti quei lavori, segnati nell'elenco, nel bilancio ordinario ne segna e ne fa eseguire per un milione di lire. Arriva il ministro Pavoncelli, e dei lavori di quel famoso elenco progetta e ne fa eseguire per un milione e 700 mila lire. Arriva finalmente Lei, e di quella lunga litania di lavori, calcola di eseguirne per quattro milioni. E non per questo le ferrovie camminano come prima, coi soliti ritardi, coi soliti biglietti di favore, coi soliti scompartimenti riservati; di mutato non c'è che il personale militarizzato. Premesso questo, io debbo trarne una morale, concretare una conseguenza facile, che sia alla portata del Paese; poichè, se fra noi c'intendiamo subito, il Paese ha bisogno di formole pratiche per poterle facilmente afferrare. Dunque fu possibile questo fatto: quattro ministri, che pel Paese e per Saracco passavano, se non per scialacquatori almeno per poco parsimoniosi, soppressero 72 milioni di lavori stanziati e desiderati da chi rappresenta l'avarizia finanziaria, da colui che piange di continuo, con una tenerezza infantile, sopra le miserie di questa nostra povera Italia. Ma vi è di più. Per noi la questione finanziaria alcune volte si presenta oscura specialmente quando assistiamo ai duelli oratori di grandi competenze (quando, ad esempio, parlano gli onorevoli Sonnino e Luzzatti, le questioni di finanza assumono delle apparenze astruse difficili come fossero misteri della religione di Budda); pel Paese invece, la questione finanziaria assume sempre una forma allegra. E la ragione c'è: il Paese sente a parlare di un disavanzo di 40 milioni, e 15 giorni dopo sente parlare di un avanzo di 10, e non si sente aggravato che dalla tassa dei fiammiferi (*Ilarità*) e si rallegra, va avanti e dice: Viva l'Italia! (*Ilarità*). Ma il fenomeno bisogna spiegarglielo, perchè non è sempre vero che l'allegria faccia buon sangue, in questo caso essa poi può degenerare in scetticismo.

Dunque sappia il paese che tutto il meccanismo del pareggio di questi ultimi quattro anni, fu la soppressione spontanea di 72 milioni di riparazioni alle strade ferrate in esercizio, a mano d'un ministro sciupone, e che erano proposti dal più parsimonioso dei ministri, da colui attorno al quale si era persino formato una leggenda, quella delle noci,

dall'onorevole Saracco che, oggi, per grazia di Dio e volontà della Nazione, è presidente del Senato.

Onorevole ministro, non mi giudichi che sui fatti esposti; non le domando di commentarmi la morale che ne ho tratto io. (*Bravo! Bene! — Approvazioni a sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Non si spaventi l'onorevole ministro, perchè io non parlerò nè di disastri, nè di richiami. Potrei, per esempio, dire che la ferrovia Napoli-Gaeta-Terracina-Roma, per legge dello Stato già approvata, doveva essere eseguita, e che il ministro Baccarini aveva preso impegno di farla eseguire fra due anni. Di questo non chiedo nulla all'onorevole Lacava, perchè aspetto che qualche altro deputato la faccia rivivere: ma a che sperarlo?

Domando io invece, con modestia, che sia attuato un direttissimo tra Roma e Napoli. Ogni tanto ci si fa godere per pochi giorni questo direttissimo e poi si sospende, senza saperne la ragione, e con lo incomodo dei viaggiatori della Calabria e della Sicilia. Solo a Napoli si lascia tale facoltà all'amministrazione ferroviaria.

Si dice che il servizio ferroviario nel Mezzogiorno va bene, ma io vorrei che l'onorevole ministro andasse ad Avellino per vedere come in quella linea manca ogni conforto, essendo i vagoni assolutamente qualche cosa di sconfortante.

L'altro giorno ho molestato l'onorevole ministro per l'affare dei fiumi, perchè ho dovuto rilevare che, mentre per l'alta Italia si fanno le arginazioni, per noi non si spende un soldo, ed i fiumi fanno quello che vogliono, passeggiano per la città, senza che alcuno se ne curi. (*Ilarità*).

Dunque, onorevole Lacava, io non vi domando fondi per la ferrovia Napoli-Gaeta-Terracina-Roma, la quale doveva essere messa al pubblico esercizio nel secondo semestre del 1886. Tutti lo ricordano, o almeno quelli vecchi come me. Non vi domando che l'esercizio della linea attuale sia fatto meglio, ma vi chiedo semplicemente un treno direttissimo da Napoli a Roma, nell'interesse delle Province meridionali, il quale sia stabilito per sempre e non per un mese o quindici giorni a libito della Società.

Inoltre pregherei l'onorevole ministro di fare in modo da migliorare il servizio pes-

simo della linea che va ad Avellino, perchè spesse volte si arriva a Benevento senza trovare alcuna coincidenza, e si è costretti a rimanere colà per due ore prima di partire. Egli sa benissimo come stanno le cose, e spesse volte ne ha fatto anche dei lamenti. Ma adesso è ministro e non c'è che fare, perchè fra le altre cose in Italia c'è questo difetto: che un ministro deve difendere tutti i ministri che lo hanno preceduto.

Io non mi dilungo di più, perchè non ho l'abitudine di parlar troppo. Prego però l'onorevole ministro Lacava di voler tener conto di queste mie considerazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

Farina Emilio. Si è parlato testè di riparazioni alle linee esistenti che avrebbero dovuto, secondo i progetti del passato Ministero, essersi compiute già da qualche tempo.

Se v'è una linea che debba richiamare l'attenzione del Governo per l'esecuzione di urgenti riparazioni, ampliamenti e sistemazioni, è appunto quella da Genova alla Spezia. Questa linea pochi giorni fa subì una forte interruzione; ora ne subisce un'altra e le frane, le avarie, i guasti sono di tale importanza, che, per rimediarvi, non si trova altro di meglio che stabilire un servizio marittimo fra le due città per sopperire al servizio di quella linea.

Io credo che non vi possa essere per una ferrovia condanna maggiore di quella del doverla sostituire, sia pure temporaneamente, con un servizio marittimo.

L'importanza della linea da me indicata è tale che assolutamente richiede si prenda presto un provvedimento definitivo e decisivo per assicurarne completamente l'esercizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Alle tante raccomandazioni giustissime fatte sinora permettete anche a me di aggiungerne una brevissima.

Anzitutto io mi associo pienamente alle parole dette dall'onorevole Di San Donato perchè realmente i servizi ferroviari nel Mezzogiorno lasciano molto a desiderare. Basta citare il famoso treno da Napoli a Reggio di Calabria, il quale, per percorrere una distanza di circa 450 chilometri, impiega nientemeno che 14 ore. Ogni tanto poi la linea, appena capita un uragano od una pioggia un po' violenta, s'interrompe. Si sono spesi cen-

tinaia di milioni per mettere in rapida comunicazione la Sicilia con Roma; e se c'è ferrovia nella quale il servizio vada malissimo è precisamente questa. Io quindi per prima cosa raccomando all'onorevole ministro di studiare il modo di abbreviarne il più possibile il percorso, lo che si potrebbe fare benissimo.

Molti colleghi hanno dovuto constatare che spesso si arriva ad una stazione, non vi sono merci, non passeggeri, nessuno scende, nessuno sale, ma intanto il treno resta fermo per parecchi minuti. Perchè si grande ritardo?

Dal Verme. Ma se è diretto, le merci...

Di Sant'Onofrio. Appunto con i treni diretti le merci non ci possono andare, ma i passeggeri ed i bagagli, carissimo amico Dal Verme.

E passo ora a raccomandare anch'io una stazione.

La Camera di commercio di Messina ha fatto vive istanze al Ministero perchè venga ampliata la stazione di Barcellona, almeno per il magazzino-merci. Ognuno sa che Barcellona è uno dei centri principali del commercio agrumario di quella regione, e che là convergono tutte le casse di agrumi che si spediscono a Messina ed a Milazzo per l'imbarco.

Il magazzino-merci alla stazione di Barcellona è così ristretto che spesso le casse debbono rimanere per molto tempo allo scoperto, e ciò è causa di gravi danni per la merce che, esposta alle intemperie, non può a meno di deteriorarsi.

Mi si assicura che la Società sicula ha fatto proposta per un ampliamento del magazzino e per una cifra molto modesta.

Prego l'onorevole ministro di voler aderire alla raccomandazione della Camera di commercio di Messina, e provvedere all'ampliamento del magazzino nella stazione di Barcellona.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

Oliva. Prego la cortesia dell'onorevole ministro di volermi dar notizie intorno ad una questione che da lungo tempo inutilmente si trascina, la questione della stazione ferroviaria di Parma, a cui ha accennato anche il collega Guerci.

Quella stazione si trova, come a tutti è noto, in pessime condizioni, sia per insuffi-

ciente sviluppo di binari, sia per mancanza di tettoia, come per la pochezza delle banchine.

Ed io credo d'interesse generale che alla stazione di Parma si provveda sollecitamente. Non si tratta infatti d'interesse locale, perchè la stazione di Parma ha acquistato ora una grande importanza, specialmente dopo l'apertura della Parma-Spezia e della Parma-Sarzana.

È vero che, come disse egregiamente l'onorevole Morando, la Parma-Spezia gode le antipatie più schiette delle Società ferroviarie, ma più forte delle antipatie è la necessità delle cose, poichè questa linea diventa assolutamente indispensabile ai viaggiatori e al traffico, quando la Genova-Spezia è interrotta, ciò che accade di frequente. Pur troppo in tali circostanze i treni diretti affluiscono alla stazione di Parma, la quale diventa così una stazione capo linea, pur trovandosi in condizioni veramente insufficienti. La questione che tratto non è nuova, perchè nella seduta del 5 febbraio scorso, sopra interrogazione presentata dall'onorevole Bucchialini, da me e da altri colleghi, l'onorevole Vendramini allora sotto-segretario di Stato, rispondeva ammettendo che la stazione di Parma si trovava in pessime condizioni, e che vi erano degli inconvenienti addirittura intollerabili ed aggiungeva: « A questi inconvenienti si è cercato di provvedere con un progetto per il miglioramento dei servizi, ma siccome esso implicava una spesa molto superiore a quella che concedevano i fondi disponibili, lo si è dovuto ridurre a termini meno costosi; esso sarebbe già in corso di costruzione se non fossero ancora necessarie alcune pratiche per attuarlo, e se non si dovesse attendere la buona stagione per cominciare i lavori. » E così terminava: « Assicuro quindi gli onorevoli interroganti che le modificazioni dei binari e l'allargamento dei marciapiedi saranno al più presto compiuti per rendere meno disagiata il movimento dei viaggiatori e delle merci; anzi oserei dire che gli inconvenienti ora deplorati sono venuti in buon punto per determinare l'amministrazione a fare tutte le possibili modificazioni che sono necessarie e che giustamente vengono reclamate! »

Onorevole ministro, la buona stagione è venuta: è venuta anche la cattiva, e le promesse del Governo non sono state adempiute;

creda che se la stazione di Parma è lasciata nelle condizioni in cui si trova attualmente, non solo ne verrà pregiudizio allo sviluppo del traffico ed alla comodità dei passeggeri, ma la sicurezza personale dei viaggiatori sarà posta pure a repentaglio. Parte per celia, parte parlando sul serio, il capo stazione di Parma, che è un egregio funzionario, diceva, quando si dovette ricorrere a treni straordinari sulla Parma-Sarzana: « Io mi metto fino da ora a disposizione dell'autorità giudiziaria », e diceva in fondo cosa giusta perchè in certi momenti è tale la frequenza dei treni diretti in quella stazione, che tutti corrono rischio molto grave per la propria incolumità.

Faccio quindi vivissima istanza all'onorevole ministro perchè questa questione, che, come dissi e dimostrai, da tanto tempo invano si trascina, ed è ormai matura per una soluzione, sia finalmente definita.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Girardini.

Girardini. Poche parole per fare una raccomandazione di assai piccola entità per la finanza, in favore della stazione di Pasiàn Schiavonesco che ha bisogno da molto tempo di uno scalo mobile. L'onorevole ministro sa meglio di me che in quei paesi ci sono degli importanti mercati bovini, ci sono inoltre delle filande, le quali hanno bisogno d'introdurre del carbon fossile e di far viaggiare le merci che producono, e questi paesi costituiscono proprio una specie di cerchio intorno a questa stazione. Sarebbe quindi d'interesse sommo di non costringere, come si fa oggi, quelli che vogliono introdurre merci od esportarle, a fare lunghi chilometri di strada faticosa. Sarebbe utile soprattutto, per l'economia di questi paesi, che questa piccola spesa della costruzione di uno scalo mobile venisse fatta. L'Ispettorato ferroviario, a cui venne sottoposta questa questione, ha dovuto riconoscere la giustizia e l'opportunità di tale costruzione ed ha fatto ripetute promesse, le quali non hanno mai avuto l'effetto desiderato.

Io rinnovo la raccomandazione all'onorevole ministro e lo prego di accoglierla favorevolmente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani.

Casciani. Non parlo che brevissimamente per ricordare al ministro un impegno preso,

fin dall'anno scorso, dal suo predecessore rispondendo ad una interrogazione, nella quale si unirono con me i rappresentanti di Lucca, di Pisa, di Livorno e di Prato. Io chiesi allora che fosse istituito un servizio più celere pei viaggiatori sulla linea Pistoia-Lucca-Pisa-Livorno. Chiesi l'istituzione di questo servizio perchè da moltissimi anni tanto le amministrazioni comunali, che le amministrazioni provinciali, e soprattutto le Camere di commercio di Lucca, di Pisa e di Livorno, chiedevano con molta insistenza, e secondo me anche con molta ragione, che fosse migliorato il servizio ferroviario su codesta linea. La linea della quale parlo, l'onorevole ministro lo sa, è quel tratto di linea che va da Pistoia a Pisa, che mette in rapporto le due grandi arterie ferroviarie, l'Adriatica, passando per Pistoia, la Mediterranea passando per Pisa.

Non si tratta dunque soltanto di una linea ferroviaria che serve ad interessi locali, per quanto importantissimi, ma di una linea che mette in rapporto interessi generali di primaria importanza, senza aggiungere che serve mirabilmente al porto di Livorno, che nel servizio ferroviario è stato fin qui assolutamente trascurato. Per percorrere adesso un tratto di linea che si dovrebbe fare in un'ora o in un'ora e un quarto tutto al più, bisogna impiegare tre ore; di modo che si compie più sollecitamente questo percorso prendendo la linea Firenze-Empoli-Pisa, che prendendo la linea, la quale è più diretta, di Pistoia-Lucca-Livorno.

Sono 20 anni che gli enti locali fanno continue raccomandazioni al Governo e all'amministrazione ferroviaria per avere questo servizio celere. Anche recentemente la Camera di commercio di Pisa ripeté questa raccomandazione: ma l'amministrazione ferroviaria non ha voluto mai contentare i legittimi desideri di queste popolazioni.

Io sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici prenderà a cuore questo nostro modesto desiderio; tanto modesto che si limita anche a chiedere in via d'esperimento un treno celere sulla linea Pistoia-Pisa ed un treno celere di ritorno. Una volta che le Amministrazioni ferroviarie avessero sperimentato questo servizio, come il sottosegretario di Stato dei lavori pubblici l'anno scorso promise che avrebbe fatto sperimentare, le Amministrazioni ferroviarie stesse

si persuaderebbero della grande utilità, anche per loro, della istituzione di questo servizio. È inutile che io ricordi come noi, in rapporto al servizio ferroviario, ci troviamo nelle stesse condizioni nelle quali eravamo nel 1860. (*Mormorio*)

Dal nuovo ordine di cose noi non abbiamo avuto alcun beneficio. Ora sono parecchi giorni che si ripete qui in questa Camera che i popoli pregiano i Governi in ragione dei benefizi che ne hanno. Se volete che i nostri popoli premino veramente il nostro Governo, fate che abbiano almeno questo beneficio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

Luporini. Io, a nome anche degli altri colleghi rappresentanti della Provincia, gli onorevoli Matteucci e Maurigi, debbo unirmi a quanto ha detto il collega Casciani per avere questo treno celere, ma più che per questo, sebbene ciò mi stia molto a cuore, ho chiesto di parlare per richiamare l'attenzione del ministro sugli orari ferroviari della linea Lucca-Viareggio.

La linea Lucca-Viareggio, tra le linee secondarie d'Italia, è quella, che rende più di tutte, tanto che, per il reddito che è in continuo aumento, questa linea sarebbe stata una buona speculazione per una società privata. È accaduto ultimamente che nella nostra Provincia si è aperto un nuovo tratto della linea Aulla-Lucca, un piccolo tratto, poichè raggiunge appena 20 chilometri. Aperto all'esercizio questo tratto, gli orari della Lucca-Viareggio sono stati talmente peggiorati, che è un lamento continuo. Su questo peggioramento degli orari ci sono state deliberazioni anche della Deputazione provinciale, ed anzi credo che la Deputazione provinciale abbia nominato una Commissione, che dovrà recarsi a Roma per parlare in proposito con il ministro, ed alla quale io prego l'onorevole ministro di fare buon viso. Sappia l'onorevole ministro che la linea Lucca-Viareggio, che fa capo a Viareggio con la diretta Roma-Pisa-Genova della Mediterranea, partiva da Viareggio alle 16.50 in corrispondenza col diretto, che arriva a Viareggio circa le 16 e che giunge a Roma alle 23-30. Ora, da che si è aperto questo primo tratto della Aulla-Lucca, da Lucca a Borgo a Mozano od a Bagni di Lucca, la linea Lucca-Viareggio non è più in corrispondenza con

questo diretto, che alle 16 giunge da Genova a Viareggio.

Colui, che viene dalla linea di Genova, deve trattenersi a Viareggio 3 ore, tanto che io, giunto a Viareggio circa le ore 16 ho dovuto passare per la parte di Pisa, e, mentre avrei potuto giungere a Lucca alle 17.30, vi sono giunto alle 21.30, vale a dire con un ritardo di circa quattro ore e mezzo. Io quindi richiamo su di ciò l'attenzione dell'onorevole ministro. Voglio aggiungere ancora una cosa ed è questa, che il primo tratto della Aulla-Lucca, da Lucca a Borgo a Mozzano, da che è stato aperto, è così frequentato da viaggiatori, ha un tal movimento di merci, da superare tutte le possibili previsioni.

Conseguentemente voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa circostanza, se, cioè, non creda di fare qualche cosa per agevolare la costruzione di un tratto ulteriore di cotesta strada; poichè si tratta di una valle ricca di prodotti minerali, come ferro, marmo e lignite, di una valle agricola e molto popolosa. Questa è una linea largamente remuneratrice: il solo tratto da Lucca a Bagni Di Lucca, è, fra tutte le linee, una delle più frequentate da viaggiatori.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Cammarata.

Di Cammarata. Approfitto di questo capitolo per fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro: si tratta dell'ampliamento della stazione di Lentini. Questa stazione manca completamente di magazzino; vi è una sola sala di aspetto; mancano gli scambi e il materiale mobile. Ora sembra che la Direzione delle ferrovie Sicule abbia completamente dimenticato questa stazione, senza tener presente che Lentini è, sulla linea fra Siracusa e Catania, la stazione principale, e che i maggiori introiti della provincia di Siracusa provengono appunto da questa stazione. Ora la raccomandazione, che faccio al ministro, si è quella di tener presente che Lentini è in provincia di Siracusa la stazione donde gli agrumi vanno a Catania in grandissima quantità; si ha così l'inconveniente che molte migliaia di casse di agrumi si trovano depositate alla stazione, col pericolo di essere danneggiati dalle condizioni atmosferiche, poichè l'onorevole ministro sa benissimo che gli agrumi sono una merce, che facilmente

si guasta. Di modo che molti proprietari si trovano costretti, per non far guastare i loro prodotti, di mandare a Catania i loro agrumi per mezzo dei carri, con gravissima spesa.

I predecessori dell'onorevole ministro mi hanno promesso che avrebbero fatto fare gli opportuni studi; ed infatti hanno sollecitato la Società Sicula affinché preparasse un progetto per i lavori necessari; ma sono trascorsi alcuni mesi, e non ho visto nulla. Quindi la mia raccomandazione si limita a questo: che sia subito presentato questo progetto di lavori. Mi auguro che a quest'ora sarà stato studiato; in caso contrario lo si faccia studiare subito; così si potrà ottenere questo desiderato ampliamento della stazione di Lentini.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io non credo veramente che questo capitolo avesse così grandi braccia (*Si ride*); ma non vi aspettate che io sia la provvidenza divina. Darò delle risposte a ciascuno dei miei colleghi come meglio si può, e comincerò dalle stazioni.

L'onorevole Pennati ha richiamato l'attenzione mia sulla stazione di Monza: sono lieto di poter fare al collega Pennati le migliori assicurazioni (vorrei poter fare altrettanto cogli altri); poichè per la stazione di Monza sono in corso di approvazione lavori per 300,000 lire, col concorso del municipio, che darà 30,000 lire. Appena questo progetto sarà approvato, l'onorevole Pennati può essere sicuro che si darà subito mano ai lavori.

L'onorevole Rampoldi mi ha raccomandato la stazione di Pavia, specialmente per quanto riflette il sottopassaggio. Egli ha richiamato la mia attenzione anche sulla contestazione, che esiste fra l'amministrazione dello Stato, la provincia e i vari Comuni, questione già da molto tempo agitata dai tribunali e che ora si trova innanzi alla Cassazione; e poichè egli ha parlato anche di una strada di circonvallazione, la quale non ho presente, prendo impegno di studiare questa questione, per quanto riguarda la coincidenza che vi sarebbe tra queste due opere: la strada di circonvallazione e il sottopassaggio. Tanto più prendo questo impegno, in quanto raccomando all'onorevole Rampoldi che non venga meno il principio del concorso da parte della Provincia e dei Comuni interessati nella spesa

necessaria per la costruzione di questo sottopassaggio.

Egli ha richiamato anche la mia attenzione intorno ai viaggiatori da Milano a Pavia e viceversa, i quali non possono prendere il biglietto per alcuni treni. Ora io faccio rilevare all'onorevole Rampoldi che, se è vero che quei treni non prendono viaggiatori, e ciò per non aggravare la composizione di essi, il fatto non arreca gravi inconvenienti, perchè vi sono altri treni a pochi minuti di distanza. Inoltre quest'inconveniente, poichè è pur sempre un inconveniente, cessa di fronte alle altre agevolazioni, che si hanno nei treni successivi; ma, ripeto, la ragione per cui non si danno biglietti è unicamente quella di non accrescere la composizione di quei treni, che non può essere aggravata.

Gli onorevoli Guerci e Oliva mi hanno interessato delle condizioni in cui si trova la stazione di Parma. Anche a questo riguardo sono lieto di poter dar loro una buona notizia: sono già stati autorizzati i lavori per l'ampliamento della stazione per lire 200 mila, e sono allo studio altri lavori, perchè anch'io riconosco l'importanza di quella stazione.

L'onorevole Guerci poi ha fatto una lunga discussione intorno ai provvedimenti per l'aumento delle Casse patrimoniali. Ora io non entrerei nella questione di ordine finanziario, che egli potrà discutere, in altra occasione, col mio collega del tesoro; mi limiterò a rispondergli per quanto si riferisce alle tre leggi, che stabilivano fondi per venire in sussidio alle dette Casse patrimoniali.

Mi pare che l'onorevole Guerci non sia stato esatto; perchè il disegno di legge relativo fu bensì predisposto dall'onorevole Saracco, ma fu presentato alla Camera dagli onorevoli Perazzi e Colombo, che gli succedettero in seguito alla crisi ministeriale. Quel disegno di legge, destinava molti milioni per l'aumento delle Casse patrimoniali; ma non ebbe fortuna nel Senato, perchè l'Ufficio Centrale decise di sospenderne la discussione.

L'onorevole Prinetti, succeduto all'onorevole Perazzi, credette opportuno di proporre, basandosi anche sull'aumento del traffico, un altro disegno di legge, che stanziava quattro milioni di lire per due anni, disegno di legge che venne votato dalla Camera.

Le Casse patrimoniali hanno avuto in questi ultimi tempi un provento complessivo che si calcola dai 15 ai 16 milioni. Ma

venuti al Governo, io ed il mio collega Vacchelli abbiamo esaminata nuovamente la questione, ed abbiamo trovato che le somme stanziare in quel disegno di legge non bastano, e quindi stiamo per presentare alla Camera un altro progetto per aumentare di 4 milioni all'anno, per sette anni, lo stanziamento.

Anche noi crediamo che questo stanziamento non sia sufficiente per provvedere a tutti i bisogni del materiale e degli impianti; ma è sempre qualche cosa, e con esso procureremo di venire in aiuto almeno ai bisogni maggiori e più urgenti.

L'onorevole Girardini mi ha raccomandato la stazione di Pasion Schiavonesco, nella quale non è stato ancora impiantato il servizio merci. Ora io posso dire all'onorevole Girardini che vi si provvederà, a condizione però che il Comune concorra in equa misura nella spesa; e se egli vorrà per questo intento prestare l'opera sua, sono sicuro che fra poco tempo sarà attivato il servizio che egli desidera.

L'onorevole Di Sant'Onofrio si è preoccupato dell'ampliamento della stazione di Barcellona e dell'esercizio della linea Eboli-Reggio. Quanto all'ampliamento della stazione di Barcellona, rispondo all'onorevole Di Sant'Onofrio che prenderò in considerazione quanto egli ha detto.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario dell'Eboli-Reggio, ebbi già occasione di rispondere ad un altro oratore che non è facile ridurre il tempo, che s'impiega da Reggio fino a Napoli, poichè molti desiderano che il diretto si fermi lungo il percorso. E l'onorevole mio amico sa che è difficile sopprimere le fermate in quelle stazioni che finora le hanno avute!

Di Sant'Onofrio. Ove non sale nè scende nessuno!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io vorrei che egli dicesse questo agli onorevoli, che rappresentano tutta la regione Mediterranea delle Calabrie, e vedrebbe se sarebbero d'accordo con lui nel voler sopprresse queste fermate! Sarebbe molto difficile che li potesse persuadere.

Ad ogni modo, se qualche guadagno c'è da fare nella durata del percorso dei treni diretti, lo farò molto volentieri.

L'onorevole Di Cammarata mi ha poi raccomandato la stazione di Lentini: per questa

si aspettano le proposte, che deve fare la Società Sicula. Io le affretterò. Avverto l'onorevole Di Cammarata ch'esse riguardano lavori per l'ampliamento di quella stazione per lire 30,000 circa. Appena verranno le studierò, e credo che non vi saranno difficoltà per metterle in esecuzione.

Ed ora che ho finito di rispondere agli onorevoli colleghi, che mi hanno parlato dei lavori delle stazioni, passo ad altro ordine di cose.

E comincio dall'onorevole Curioni, il quale mi ha domandato a che punto si trovano le pratiche, che riguardano la costruzione della strada da Iselle a Domodossola, una di quelle, come tutti sanno, che deve metterci in comunicazione con la galleria del Sempione.

Essa è una linea importantissima, perchè altrimenti tutti i benefici del traforo del Sempione non verrebbero ad essere conseguiti.

La Società Mediterranea è stata incaricata di studiare un progetto di appalto per la costruzione di questa linea, e, secondo gli accordi approvati, questo progetto dovrebbe essere compiuto per il 15 dicembre 1899.

Curioni. Il progetto?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Appunto. Ora i lavori del Sempione, come sa, si dovrebbero finire al massimo il 16 luglio 1906, ed al minimo nel 1904. Perciò, anche ammesso che, dopo presentato il progetto, possano trascorrere altri 12 mesi per esaminarlo, ed occorrendo rettificarlo, prima che si possano appaltare ed incominciare i lavori di costruzione, resteranno pur sempre disponibili almeno tre anni prima del 1904, cioè prima che sia ultimata la grande galleria.

Quello che ora posso dire all'onorevole Curioni è che, essendo quella una linea così importante, è impossibile che qualunque ministro dei lavori pubblici non provveda a che essa sia finita prima che venga aperta la galleria del Sempione.

Gli onorevoli De Nobili, Costa-Zenoglio e Farina Emilio mi hanno interessato circa la questione gravissima della linea litoranea ligure. Delle condizioni in cui essa si trova, debbo dire che l'onorevole De Nobili mi aveva discusso fino da avant'ieri. È vero che questa linea si trova esposta alle intemperie del mare e della terra. Fu costruita, come tutti sapete, con molta fretta: importava di avere al più presto una strada,

che congiungesse la parte meridionale d'Italia con Genova e Torino; e quindi, forse, non fu costruita con la dovuta regolarità e consistenza.

Per quanto riguarda le condizioni attuali della linea, dirò che l'interruzione dal lato di levante è ridotta fra Deiva e Bonasola. A questo proposito dichiaro che ho qui un telegramma dell'ispettore capo di Genova (perchè sono andati sul posto due ispettori), nel quale questi mi dice che la linea può essere riattivata sabato prossimo e non più tardi: poichè ivi si lavora di notte e di giorno. Ed avverto che non si lavora a rifar la linea colà dov'era, ma si lavora ad una deviazione.

Appena questa sia compiuta (e, ripeto, mi si dice che ciò avverrà sabato prossimo), avremo rimesso in ordine il servizio, tanto pei viaggiatori quanto per le merci. Attualmente, fino a che questa linea di deviazione non sarà compiuta, si fa, per 70 o 100 metri, il servizio di trasbordo.

Ad ogni modo, convengo con gli onorevoli De Nobili, Costa-Zenoglio e Farina, che bisogna studiare il modo affinchè per l'avvenire non si rinnovino questi inconvenienti, i quali però sono accaduti, debbo notarlo, per una causa anche straordinaria, quale è stata la mareggiata degli scorsi giorni.

L'onorevole Morando ha sollevato di nuovo la questione del treno diretto della Parma-Spezia, ricordando che questo treno esisteva nello scorso inverno. È verissimo; ed io potrei rimettermi a quello, che disse pochi giorni fa il mio egregio sotto-segretario di Stato, il quale, parlando su questo stesso argomento, disse come noi abbiamo cercato di concordare colle Società un buon orario per conservare questo treno almeno per l'inverno.

Veramente nello esperimento dell'anno passato non si sono verificate con quel treno condizioni di prodotto e di traffico: tuttavia riconoscendo l'importanza di questo treno, si continuerà a studiare la cosa, cercando di superare anche un'altra difficoltà, ed è questa: che il treno dovrebbe partire da Roma in un'ora in cui la stampa non sarebbe in tempo a spedire i giornali della sera; e questo non è piccolo inconveniente.

Tuttavia, ripeto, continuerò nelle pratiche, le quali spero saranno coronate da successo.

Vengo ora ad altre raccomandazioni fatte

da diversi oratori. L'onorevole Angelo Valle mi ha parlato della necessità di raddoppiare i binari sulla linea Pisa-Civitavecchia. Questo bisogno è talmente sentito che il Ministero da molto tempo si è occupato della questione; ed ora un progetto pel raddoppiamento del treno da Pisa a Colle Salvetti già è pronto e si sta esaminando dal Comitato delle ferrovie: appena conosceremo le sue deliberazioni, cominceremo ad applicare il doppio binario, principiando appunto dal tratto Pisa-Colle Salvetti.

Valle Angelo. È già fatto!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non è fatto; anzi cominceremo dal tratto Pisa-Colle Salvetti, poi continueremo da Orbetello a Civitavecchia.

Vi sono poi due raccomandazioni fatte dagli onorevoli Casciani e Luporini. Essi richiamano la mia attenzione sulla necessità di un servizio più celere nella linea Pistoia-Pisa.

Questo studio è stato fatto lungamente dal Ministero, e la ragione per cui non si è provveduto si è perchè si turberebbe il servizio locale, che anche gli onorevoli Casciani e Luporini sanno quanto sia importante; oppure bisognerebbe aggiungere una nuova coppia di treni, cosa che, per le ragioni già dette, non si può imporre.

Tuttavia, se si potrà ridurre il tempo, prometto di occuparmene personalmente. Lo stesso dico per la Lucca-Viareggio, di cui ha parlato l'onorevole Luporini.

Ora mi resta a dire qualche cosa al mio egregio amico, l'onorevole Di San Donato. Per quanto riguarda costruzioni di nuove ferrovie, io ho davanti a me le colonne di Ercole; ho una legge, la quale non permette costruzioni di nuove ferrovie, e io non ho la forza di superare lo stretto di Gibilterra. Dunque quando ne verrà il tempo, si farà la Roma-Terracina-Gaeta.

Per la Roma-Napoli sapete che molte variazioni si sono fatte nella linea attuale, e del vantaggio se n'è ottenuto.

Due altre cose ha ricordato l'onorevole Di San Donato. L'una è il treno direttissimo, che partiva da Napoli alle 14,10 ed arrivava a Roma verso le 18 e mezzo, treno comodissimo; io ho cominciato a fare le pratiche con la Mediterranea per farlo riattivare come era negli anni scorsi, e confido di riuscire.

Poi l'onorevole Di San Donato è ritor-

nato alla questione dei corsi d'acqua, e ha detto che questi invadono anche le città. Purtroppo! Come ebbi l'onore di dirgli giorni sono, il progetto, che riguarda la sistemazione dei torrenti minori e dei corsi d'acqua, sarà presentato prestissimo al Parlamento.

Così credo di aver risposto a tutti i colleghi che hanno preso a parlare su questo capitolo. (*Approvazioni*).

Presidente. Così resta approvato il capitolo 253.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazione di un disegno di legge.

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

Fortis, ministro di agricoltura e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge sulla polizia sanitaria degli animali.

Prego la Camera di consentire che questo disegno di legge sia trasmesso alla stessa Commissione, che già lo ebbe ad esaminare nella passata Sessione.

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

L'onorevole ministro chiede che sia rimesso alla stessa Commissione, che l'esaminò nella Sessione precedente.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(*Rimane così stabilito*).

Interrogazioni.

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

Fulci Nicolò, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio per sapere se intenda ripristinare in favore della scuola di arti e mestieri di Lanciano, il sussidio per lo innanzi corrisposto in lire 1,800, massime dopo le recenti ispezioni.

« De Giorgio. »

« Il sottoscritto chiede al ministro dei lavori pubblici che, in osservanza al diritto degli impiegati dello Stato, voglia invitare le Società ferroviarie a rilasciare il libretto per i ribassi anche agli uscieri delle Amministrazioni centrali.

« Santini. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se sia vero che, nella distribuzione degli ottantatre milioni stanziati per lavori da eseguirsi nel prossimo inverno, non è stato tenuto conto dei lavori approvati e da eseguirsi in molte Provincie del Regno, ed in specie in quelle di Arezzo e Pesaro-Urbino, e se in ogni modo intenda provvedere perchè quei lavori vengano compresi, al pari degli altri, fra quelli da eseguirsi nella stessa epoca.

« Severi, Budassi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sullo sfratto del tipografo Vittorio Zambon da Milano.

« Costa Andrea. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle condizioni della sicurezza pubblica nella città di Napoli.

« Spirito. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo per sapere se sia attendibile la notizia, che sonvi tuttora in Etiopia in istato di prigionia alcuni nostri connazionali, che, dopo la battaglia di Adua, furono internati nei paesi circondanti lo Scioa e il Goggiam. Ed in tal caso affermativo interroga altresì il Governo per sapere quale provvedimento intenda di prendere.

« Carlo Di Rudini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere perchè viene ritardato il nuovo tracciato della strada nazionale per San Marino da Rimini.

« Gattorno. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere quale interpretazione egli intenda dare all'ultimo comma dell'articolo 17 della legge sugli infortunii del lavoro.

« Pantano. »

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

Budassi. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Budassi. Pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler rispondere subito all'interrogazione, che l'onorevole Severi ed

io abbiamo presentato circa la distribuzione di quegli 83 o 84 milioni di lavori pubblici, che devono essere appaltati prossimamente, fra le varie provincie del Regno.

Abbiamo presentato questa interrogazione perchè alcune Provincie...

Presidente. Ma Ella non può ora svolgere l'interrogazione!

Budassi. Non la svolgo; solamente, trattandosi di cosa urgentissima, prego l'onorevole ministro di voler rispondere subito.

Presidente. Crede l'onorevole ministro di rispondere ora?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Rispondo subito. È bene intendersi sulla questione degli 83 milioni di lavori, che si sono dati in appalto o che si daranno fino al 28 febbraio, poichè da quel giorno in poi ci saranno anche altri lavori da appaltare. Non è che il ministro dei lavori pubblici abbia di suo arbitrio distribuito questa somma fra le diverse Provincie. Io non ho fatto altro se non che appaltare tutti quei lavori, di cui avevo i progetti pronti, sempre sulla base delle leggi dello Stato, e non al di là di quello che le leggi stesse m'impongono.

Prego quindi i miei onorevoli colleghi di ritenere che queste somme sono distribuite fra le varie Provincie del Regno, non per volontà del ministro, ma per necessità di cose.

Perchè ogni Provincia ha i suoi lavori: in una predominano, per esempio, i lavori fluviali, in altra quelli stradali, in altre i lavori ferroviari, in altre quelli di bonifiche, e via dicendo.

Quindi c'è un elenco che riguarda le diverse Provincie: Roma ha lavori per 9 milioni, Genova per 9 milioni e mezzo, e qualche altra Provincia per 2 o 300 mila lire ed anche meno.

Ora che cosa posso fare io? Le leggi dello Stato hanno permesso al ministro dei lavori pubblici di appaltare questi lavori, e io, come dicevo, mi attengo ad esse e non darò un centesimo di più.

Prima di essere ministro sono stato membro della Giunta generale del bilancio, e conosco le condizioni in cui versa il bilancio: come tale non mi permetto di venir meno alle leggi e al bilancio dello Stato. Del resto, se anche lo volessi, non me lo permetterebbe la legge di contabilità. (*Bravo! Bene!* — *Approvazioni*).

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

Severi. Mi pare che l'onorevole ministro non abbia risposto con precisione ai termini della nostra interrogazione, e la ragione si è che forse non ha avuto tempo di bene esaminarla.

Non ha risposto con esattezza, perchè nessuno ha pensato che il Ministero dei lavori pubblici volesse dare esecuzione a lavori, che non fossero stati regolarmente approvati, e pei quali lo stanziamento non fosse fatto. La ragione della domanda sta in questo, che è stato pubblicato un elenco di lavori da eseguirsi nel prossimo inverno, nel quale elenco vengono annotate trenta e più Provincie e vengono dimenticate altre trenta. In quell'elenco è detto che saranno spesi 83 milioni in opere, la cui esecuzione è certo non solo utile, ma anche opportuna. Ma, per ciò che riguarda la provincia di Arezzo, so che sono in ordine progetti già approvati per la sistemazione della Chiana, per un valore di più che 500,000 lire, ma non vedo indicato un centesimo nell'elenco perchè quei progetti vengano eseguiti.

So inoltre che nelle Provincie limitrofe, in specie di Siena e di Pesaro, debbono essere eseguiti lavori urgenti, pei quali pure non è stato provveduto.

Ora, poichè è facile comprendere che la pubblicazione dell'elenco è stata fatta per dimostrare che il Governo è ugualmente sollecito degli interessi e dei bisogni di tutte le Provincie, così deve supporre che l'omissione lamentata debba attribuirsi a dimenticanza di chi lo ha pubblicato, e non del Ministero che l'ha preparato. Se così è, come noi dobbiamo ritenere, il ministro può con la sua risposta tranquillizzare le popolazioni, che si credono ingiustamente dimenticate, e che hanno diritto di essere trattate alla pari di tutte le altre.

Ecco il concetto e lo scopo della nostra interrogazione.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Se la pubblicazione fosse ufficiale, allora io comprenderei che l'onorevole Severi avrebbe ragione di richiamare l'attenzione del ministro sul fatto che una o più Provincie non figurassero nell'elenco dei lavori. Ma, onorevole Severi, quella è stata una pubblicazione fatta dai giornali: non è ufficiale.

Budassi. Ma è esatta?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non è esatta: tanto che posso dire all'onorevole Severi, anche per sua quiete, che la provincia d'Arezzo è fra quelle che figurano come aventi lavori.

Budassi. Chiedo di parlare. (*Conversazioni — Commenti*).

Presidente. Ma non posso, onorevole Budassi; ho già concesso troppo; tanto più che lo stesso onorevole ministro era in facoltà di non rispondere subito all'interrogazione. Ad ogni modo, ai termini del regolamento, non posso permettere che si prolunghi questa discussione.

L'onorevole Tassi ed altri deputati hanno presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici.

La seduta termina alle ore 18.55.

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.