

XIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1898

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari:

Comunicazioni della Presidenza (Commissione per le tariffe) Pag. 396

Disegni di legge (Presentazione):

Cumuli degli stipendi (VACCHELLI) 370
Biglietti consorziali (Id.) 370
Censimento (FORTIS) 378
Terremoto di Rieti (Id.) 378

Disegno di legge (Seguito della discussione):

Bilancio dei lavori pubblici 379

Oratori:

BARZILAI 394
BRUNIALTI 386
BUDASSI 380-83
CAVAGNARI 390
CIMORELLI 388
COTTAFAVI 385
D'ALIFE 383-88
DE AMICIS 384
GALIMBERTI 383
GATTORNO 381
LACAVA, ministro dei lavori pubblici 380
382-83-86-90-93-95
MAURY 391
MURNURA 379
SANTINI 388
SEVERI 384
SPIRITO 385

Interrogazioni:

Operai della Regia marina:

Oratori:

D'AYALA-VALVA 370
DE NOBILI 370
VACCHELLI, ministro del tesoro 370-71

Assegni bancari:

Oratori:

CARCANO, ministro delle finanze 371-74
FARINA E. 372
SCHIRATTI 373

Sequestro di un manifesto:

Oratori:

GATTORNO Pag. 374
MARSENGO-BASILIA, sotto-segretario di Stato per l'interno 374

Maestri di Mantova:

Oratori:

BACCELLI, ministro della pubblica istruzione. 375-76
GATTI 376

Sovvenzioni chilometriche:

Oratori:

CHIAPUSSO, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici 377
PODESTÀ 377

Fatti di Paternò:

Oratori:

MAJORANA G. 377
MARSENGO-BASILIA, sotto-segretario di Stato per l'interno 377

Osservazioni e proposte:

Oratori:

CAO-PINNA (Nomina di una Commissione). . 378
RACCUINI e ROSELLI (Urgenza di un disegno di legge) 378-79

La seduta comincia alle ore 14.10.

Miniscalchi, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Tozzi, di giorni 6; per motivi di salute, l'onorevole Molmenti, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Presentazione di due disegni di legge.

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

Vacchelli, ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per « Sistemazione di crediti dello Stato dipendenti dalla legge 19 luglio 1862 sui cumuli degli stipendi », ed un altro per « Autorizzazione a transigere la causa relativa ai biglietti consorziali che si riscontrarono duplicati. »

Chiedo che questi disegni di legge vengano trasmessi alla Commissione del bilancio.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che questi due disegni di legge siano mandati alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, la domanda s'intende ammessa.

(È ammessa).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Vi sono tre interrogazioni degli onorevoli Casale, D'Ayala-Valva e De Nobili ai ministri della marina e del tesoro sullo stesso argomento.

Il deputato Casale li interroga « per conoscere il loro intendimento sul progetto di legge circa le pensioni degli operai e lavoratori della Regia marina, che trovasi allo stato di relazione; » il deputato D'Ayala-Valva « per conoscere se intendano di presentare allo stato di relazione la legge sul miglioramento delle pensioni agli operai avventizi della Regia marina, » ed i deputati De Nobili, Cimati, Magliani, Tecchio, Binelli e Poli « per conoscere se intendano ripresentare allo stato di relazione la legge sul miglioramento delle pensioni agli operai avventizi della Regia marina. »

L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

Vacchelli, ministro del tesoro. Gli onorevoli Casale, D'Ayala-Valva, De Nobili, Cimati, Magliani, Tecchio, Binelli e Poli desiderano conoscere l'intendimento del Governo circa il disegno di legge relativo agli operai avventizi della Regia marina, che si trovava in istato di relazione nell'ultima Sessione parlamentare.

Insieme al mio collega della marina ho preso in esame questo disegno di legge e mi sono persuaso della convenienza di illustrarne maggiormente la portata finanziaria e di precisarne in qualche punto le particolarità.

Ad ogni modo dichiaro agli onorevoli interroganti che questo disegno di legge sarà nuovamente presentato alla Camera entro il corrente mese.

Presidente. Essendo assente l'onorevole Casale, ha facoltà di parlare l'onorevole D'Ayala-Valva.

D'Ayala-Valva. Si tratta di una legge di ordine morale e di giustizia elementare; gli operai del Ministero della guerra hanno il vantaggio della pensione; perchè non dovrebbero averlo gli operai avventizi degli arsenali del regno?

Faccio poi osservare al ministro del tesoro che sono 10 anni che stiamo aspettando questa legge, che metta gli operai della marina in condizione di godere gli stessi vantaggi di quelli dipendenti dal Ministero della guerra, e prego quindi l'onorevole ministro di consentire che il disegno di legge sia ripreso allo stato di relazione; giacchè, se dovesse ritornare nuovamente agli Uffici, si perderebbe ancora molto tempo. Noi, ormai vecchi alla vita parlamentare, sappiamo quanto tempo si perde nel convocare gli Uffici, costituire la Commissione, eleggere i commissari, studiare la relazione, mentre, riprendendo il disegno di legge allo stato di relazione, riusciremmo a tradurre al più presto in legge i propositi dell'onorevole ministro, compiendo così un'opera di giustizia a favore di operai dello Stato, che si trovano in condizioni di inferiorità rispetto ad altri.

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

De Nobili. Non ho ben compreso se l'onorevole ministro intenda di ripresentare questo disegno di legge *ex novo* o di riprenderlo allo stato di relazione. Se la intenzione sua fosse quella di ripresentarlo *ex novo*, io mi asso-

cieri completamente a quanto ha detto l'onorevole D'Ayala. Sono oltre dieci anni che gli operai degli arsenali attendono che si risolva questa questione. Già due volte il disegno di legge fu presentato alla Camera e due volte giunse allo stato di relazione. Ora un nuovo ritardo davvero produrrebbe nell'animo di quelli, che da tanto tempo aspettano, un doloroso senso di sfiducia verso le istituzioni nostre. Io quindi prego il ministro di chiedere, quando ripresenterà il disegno di legge, che venga ripreso allo stato di relazione e di ripresentarlo al più presto possibile, cioè prima delle vacanze natalizie. Se vi si dovranno introdurre modificazioni, si tratterà certamente di modificazioni di poca entità, che potranno facilmente esser concordate con la Commissione e facilmente approvate dalla Camera.

Vacchelli, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Vacchelli, ministro del tesoro. Ho già dichiarato che il disegno di legge sarà presentato entro questo mese; rimane con ciò implicito che sarà presentato prima delle vacanze natalizie. Mi pare quindi che a questo riguardo l'onorevole De Nobili potrebbe ritenersi soddisfatto.

Quanto al desiderio espresso che venga ripreso allo stato di relazione, delibererà la Camera al momento in cui lo presenterò; dichiaro però fin d'ora che non avrò alcuna difficoltà che la Camera lo riprenda allo stato di relazione.

D'Ayala-Valva. Mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Vengono ora due interrogazioni: una dell'onorevole Farina E. al ministro delle finanze « sulle disposizioni da lui date circa la tassa di bollo sugli assegni bancari » e l'altra del deputato Schiratti allo stesso ministro « per sapere se con l'ultima circolare agli intendenti di finanza, relativa alla tassa di bollo sugli assegni bancari, intenda esaurita la questione altre volte trattata alla Camera, o se creda che altro trattamento si debba al servizio degli assegni bancari, da quello degli *chèques*. »

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

Carcano, ministro delle finanze. Prima di dare una risposta in merito agli onorevoli Farina e Schiratti, mi permetto di fare una considerazione d'ordine generale. Secondo il rego-

lamento della Camera, la interrogazione dovrebbe essere circoscritta a domandare: se un fatto sia sussistente, o meno; se il Governo intenda oppur no di presentare un tal documento; se il Governo abbia preso, o stia per prendere, una data risoluzione su di un determinato oggetto.

La presente interrogazione, mi permettano di dirlo gli onorevoli colleghi, è espressa in modo, che, direi quasi, pare il tema di una conferenza intorno alle varie questioni relative alla tassa di bollo sugli assegni bancari.

Ciò premesso, essendo mio dovere e desiderio di soddisfare la legittima curiosità degli onorevoli colleghi, tenterò di farlo alla meglio; bastandomi di aver mostrato che, essendo le interrogazioni loro concepite in termini così generici, non sarà colpa mia se la risposta non potrà essere molto precisa e determinata.

Nel marzo di quest'anno, il deputato Schiratti, credo per la terza o quarta volta, intrattene la Camera sulla questione della tassa di bollo competente agli assegni bancari, ed ebbe allora dall'onorevole Balenzano, che siede a questo posto, una risposta della quale si dichiarò interamente soddisfatto.

Verso la fine di marzo di quest'anno, uscì dalla Direzione generale del Demanio una circolare, la quale pare non avesse ripetuto con altrettanta chiarezza quello che l'onorevole Balenzano aveva dichiarato alla Camera: così che ne seguirono nuove dubbiezze e nuove discussioni.

Avendo trovato a questo punto la questione, ho creduto mio dovere di diramare la circolare del 10 settembre, nella quale mi studiai di ripetere con chiarezza non minore di quella che avesse usato l'onorevole Balenzano, quanto conveniva dire, per precisare la definizione degli assegni bancari, ossia, per determinare la tassa di bollo cui devono assoggettarsi gli assegni bancari.

L'onorevole Schiratti domanda se io creda di avere così esaurita la questione: le questioni non si esauriscono mai, onorevole Schiratti, finchè vi sono avvocati per trattarle e tribunali per deciderle.

Io ritengo però di essere stato abbastanza chiaro; ed ho motivo di crederlo, perchè dopo quella circolare ricevetti più di una lettera di approvazione e nessuna ne ebbi, nè da Banche popolari, nè da commercianti, che

contenesse lagnanze o indicasse ancora delle lacune.

Detto questo, spero di avere sufficientemente risposto alle domande rivoltemi dagli onorevoli Farina e Schiratti. Soltanto debbo aggiungere ancora una parola sull'ultima parte della interrogazione Schiratti, la quale mi pare accenni ad una distinzione fra *chèque* e assegno bancario.

Su questo punto, mi limito ad osservare che l'articolo 339 del Codice di commercio, che tratta dell'assegno bancario, lo chiama, fra parentesi, *chèque*; basta questo per dedurre come, secondo la nostra legge commerciale, *chèque* e assegno bancario siano sinonimi.

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

Farina Emilio. Nonostante il contrario convincimento dell'onorevole ministro, mi permetto di dire che la sua circolare ha sollevato reclami di cui un giornale autorevolissimo, che si occupa di cose economiche in Italia, si fece interprete, pubblicando lettere del ministro e del sotto-segretario di Stato e trattando ampiamente l'argomento....

Carcano, ministro delle finanze. Prima della circolare.

Farina Emilio. No, dopo l'ultima circolare con la quale il ministro delle finanze estese il beneficio dell'articolo 339 del Codice di commercio ad operazioni che non vi sarebbero contemplate.

Infatti l'articolo 339 dice, che chiunque ha somme di denaro disponibili presso uno Istituto di credito o presso un commerciante, può disporne a favore proprio o di un terzo mediante assegno.

Ella vede, onorevole ministro, quanto il caso contemplato dall'articolo 339 del Codice di commercio sia diverso dal credito allo scoperto, al quale la circolare del ministro ha voluto estendere il favore dell'assegno bancario.

Infatti hanno somme di denaro disponibili solo le persone che versano somme in conto corrente presso Istituti bancari o presso commercianti. Per avere somme di denaro disponibili si deve aver versato danaro o almeno titoli, con incarico di venderli. È un'operazione che generalmente si fa non da commercianti ma da *rentiers*, da capitalisti, da persone che risparmiano; è un'operazione che non interessa punto l'andamento commerciale di un paese. L'aver estesa que-

sta benevola disposizione del Codice al di là di quello che il Codice prescrive; l'averla estesa cioè alle aperture di crediti, che sono operazioni assolutamente commerciali, e che generalmente sono fatte esclusivamente da commercianti, ha mostrato che appunto l'onorevole ministro si è convinto dell'utilità di facilitare la trasmissione dei fondi e di venire, con una benevola disposizione, in aiuto di quelle operazioni che appunto richiedano la trasmissione di fondi. Ora, perchè questa benevola disposizione si è limitata ai crediti preesistenti, ai crediti combinati prima della data del distacco dello *chèque*? Ecco ciò su cui reclamano le Banche, e l'onorevole ministro non può dire di non avere ricevuto alcun reclamo...

Carcano, ministro delle finanze. Non ne ebbi neppure uno; nemmeno una lettera...

Farina Emilio. Mostrerò io all'onorevole ministro lettere e reclami.

Su questo punto mi permetta di dire che le due operazioni, commercialmente parlando, sono le stesse: si trae allo scoperto, e ciò dietro un credito aperto o da tutte e due le parti o da una parte sola.

Carcano, ministro delle finanze. Si trae, e si paga la tassa per la cambiale.

Farina Emilio. Si trae invece per fare operazioni che senza una tratta allo scoperto il commercio non potrebbe fare, e molte delle quali non potrebbero farsi se si sottoponesero alla tassa.

Carcano, ministro delle finanze. Le faccia pure, ma paghi la tassa.

Farina Emilio. Quando il ministro impone la tassa, si mette in contraddizione con sè stesso.

Carcano, ministro delle finanze. Questo lo diranno i tribunali.

Farina Emilio. I tribunali trattano questioni giuridiche, ma qui io parlo di questioni generali nell'interesse del paese; ed Ella è in contraddizione con sè stesso, perchè, per una diversità di forma e non di sostanza, ora sottopone a tasse ora ne esenta le stesse operazioni.

Infatti che differenza vi è commercialmente ed economicamente che l'apertura di credito sia fatta prima, o al momento in cui si riceve l'assegno? Sono operazioni che servono a compiere atti di commercio per i quali lì per lì manca il denaro; sono operazioni che permettono alle Banche popolari

ed agli Istituti di impiegare denaro che diversamente non potrebbero impiegare. Lo scopo delle tratte a scoperto è identico, sia che il credito venga accordato prima o al momento di pagare lo *chèque*.

Ecco lo scopo della sua circolare. Esentare le tratte corrispondenti a crediti conclusi prima, colpire quelle che si riferiscono a crediti che si accordano al momento della presentazione dello *chèque*; ed io mi permetto di dire che in questa circolare, ispirata ad un sentimento largo e benevolo verso il commercio, io vedo l'opera del ministro intelligente, mentre nella distinzione fatta, per la quale si distingue il credito preesistente da quello creato al momento dello *chèque*, vedo un criterio talmente contrario a tutti gli usi bancari e commerciali, che non so spiegarli come sia stato adottato dalla stessa autorità che invece nell'altra disposizione è stata tanto larga e così buona interprete dei bisogni del commercio.

Presidente. Onorevole Farina, la prego di limitare il suo dire.

Farina Emilio. Sarò brevissimo.

Questa disposizione praticamente darà luogo a due conseguenze: o limiterà il numero degli affari, perchè è impossibile che un commerciante in Italia, per pochi giorni, si sottoponga a pagare la tassa della cambiale, ed impedirà molte operazioni commerciali con danno dei commercianti e delle Banche popolari; oppure darà luogo a quelle piccole frodi, tanto facili a commettersi da chi vuole frodare una legge così difficile ad applicarsi; perchè io voglio sapere come si farà, in ogni caso speciale, ad andare a vedere se il credito è stato aperto cinque minuti prima o cinque minuti dopo il momento in cui si è presentato l'assegno.

Pertanto io mi auguro che l'onorevole ministro vorrà studiare la seconda parte della sua circolare, per vedere di metterla in armonia con i sani concetti che ne hanno ispirato la prima.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schiratti.

Schiratti. A me duole di dovere intrattenere per la quarta volta la Camera su questa questione degli assegni bancari; ma per gli Istituti di credito, specialmente per le casse di risparmio e le banche popolari, essa è una questione così vitale, e l'onorevole ministro

lo sa, che non posso dispensarmi dal domandargli ancora qualche spiegazione.

Il ministro delle finanze, in seguito alle disposizioni date dal suo discastero, e forse in seguito alle interrogazioni che io ho fatto ai ministri precedenti, ha creduto di emanare recentemente una circolare nella quale dimostra tutta la sua buona volontà di definire una buona volta questa questione e di chiarire se o meno gli assegni debbano o non debbano pagare l'imposta delle cambiali.

Io ho lodato questa sua circolare, appunto perchè con essa l'onorevole ministro ha dimostrato l'intenzione, ripeto, di terminare cotesta questione che si agita da lungo tempo e che ha impedito, come impedisce, i rapporti tra banche e banche, tra casse di risparmio ed altri istituti di credito. Ma, intendiamoci bene, onorevole ministro. Ella dice che per l'articolo 339 del Codice di commercio se vi è preventivo deposito di somme o apertura di credito antecedente all'emissione dell'assegno, l'assegno è validamente emesso con bollo da 10 centesimi. Ma che cosa avviene? Che per stabilire se questa apertura di credito c'è, gli agenti finanziari credono di aver diritto di vedere: primo, da qual contratto dipenda questa apertura di credito; secondo, di poter sindacare quanto meglio credono, se l'apertura di credito esiste; e quindi le casse di risparmio e le banche popolari, per non essere assoggettati continuamente a queste investigazioni degli agenti finanziari, hanno abbandonato ed abbandonano, non ostante la circolare ministeriale, queste aperture di credito, che erano di così grande giovamento alle transazioni ed al commercio.

Non posso nascondere che l'essersi nel Codice di commercio messa dopo le parole: *assegno bancario*, fra parentesi la parola *chèque*, ha fatto nascere molta confusione fra le due operazioni di corrispondenza; perchè, mentre lo *chèque* è uno strumento girabile, che può facilmente trarre in inganno colui a favore del quale è intestato, perchè potrebbe non essere coperto dalla somma disponibile presso il trattario, ed ingannare quindi anche i giranti; l'assegno bancario è un vero banco giro, cioè l'ordine semplice di pagamento ad un terzo, mediante l'intermediario, che è quello che riceve l'assegno bancario. Si è quindi per lo stesso Codice di commercio generata la confusione fra questi due istru-

menti di credito, e si è creduto che lo *chèque* valga l'assegno bancario e viceversa.

La circolare ministeriale, lodevolissima nei suoi intenti, non risveglia quindi quello scambio di assegni che era nelle sue intenzioni, e dopo le eccezioni fatte dagli agenti finanziari, le Banche e le Casse di risparmio, per non vedersi continuamente da loro sorvegliate (per sapere se c'è somma disponibile, e la data e le condizioni del contratto, quando esso abbia avuto principio, quando finisca, ecc.) non si giovano di questo utilissimo strumento.

Lei può informarsi, se non ha avuto rapporti ufficiali, e vedrà che quello che asserisco è la pura verità; perchè, a cominciare dalla Banca di Milano e da quella di Como, in tutte le Banche della Lombardia, come nelle nostre del Veneto, gli affari di corrispondenza d'assemi si sono rallentati talmente, da far sì che, non ostante le disposizioni del Codice di commercio, per quanto spiegate dalla sua circolare, l'assegno non funziona.

Io prego quindi l'onorevole ministro di fare una declaratoria a quella sua circolare, che, ripeto, ha la sostanza buona, per assicurare i nostri Istituti di credito che, qualora dalla loro corrispondenza risulti che la disponibilità della somma c'è, ed i più interessati a verificarlo sono essi stessi, non sia data facoltà agli agenti di finanza...

Presidente. Ma, onorevole Schiratti, i cinque minuti sono passati!

Schiratti. ... di intrometterei per verificare lo stato delle cose, e tutto proceda pacificamente e regolarmente come per lo passato, cioè prima ch'io ne trattenessi i ministri e la Camera.

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

Carcano, ministro delle finanze. Dirò una parola per dissipare un equivoco.

Mi pare che gli onorevoli Farina e Schiratti abbiano considerato la circolare del 10 settembre come fosse un disegno di legge, non tenendo così conto che essa tratta *de lege lata* e non *de lege ferenda*. La circolare non poteva che tener presente e chiarire gli articoli 339 del Codice di commercio e 19 e 20 della legge sul bollo.

Ora l'articolo 339 esige che, chi emette l'assegno abbia la disponibilità della somma assegnata prima dell'emissione.

Questo è indiscutibile, ed io, con la circolare del 10 settembre, non ho voluto che metterlo in chiaro.

Schiratti. E chi lo verifica? E non è questa continua possibile intromissione degli agenti fiscali che impedisce il rinnovarsi del proficuo ed invocato movimento degli assegni?

Presidente. Viene ora una interrogazione dell'onorevole Brunicardi al ministro dell'interno.

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'onorevole Brunicardi mi ha pregato di rimandare a domani lo svolgimento di questa interrogazione, ed io ho acconsentito.

Presidente. Sta bene. Allora viene l'interrogazione dell'onorevole Gattorno al ministro dell'interno « sulla proibizione ed il sequestro del manifesto agli elettori per le prossime elezioni amministrative in Rimini. »

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

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. Nel novembre ultimo scorso un Comitato repubblicano elettorale di Rimini voleva pubblicare un manifesto agli elettori in occasione delle imminenti elezioni generali amministrative, e quel manifesto fu sequestrato.

Se fosse stato sequestrato da funzionari dipendenti dal Ministero dell'interno, io darei tutti quelli schiarimenti che fossero del caso perchè si potesse apprezzare al giusto valore l'opera dei funzionari stessi; ma il sequestro fu fatto dall'autorità giudiziaria per frasi eccitanti all'odio contro le nostre istituzioni. Ed in seguito a questo sequestro fu iniziato un procedimento, ai termini dell'articolo 247 del Codice penale.

Ora, essendo questo procedimento in corso, non ho altro da aggiungere.

Presidente. L'onorevole Gattorno ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta ricevuta.

Gattorno. Io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato, anzi gli sono riconoscente (*Si ride*) o meglio sono riconoscente all'autorità giudiziaria per aver sequestrato il manifesto del partito repubblicano di Forlì perchè quel sequestro fece sì che riuscissero tutti i candidati da esso raccomandati.

Quel manifesto non conteneva offese di sorta, ma raccomandava agli elettori cittadini che erano stati offesi da una legge male

applicata. Il partito repubblicano, con quel manifesto, intendeva di protestare contro un Governo che aveva abusato del suo potere, contro le libertà statutarie. E, difatti, il nostro partito, che è quello repubblicano...

Presidente. (Con forza) Qui non ci sono repubblicani! *tancredi!!!*

Io concedo tutta la libertà di parola; ma nei limiti consentiti dallo Statuto! *(Bene!)*

Gattorno. Mi duole, signor presidente, che Ella si iriti; ma il sotto-segretario ha accennato ad un manifesto del partito repubblicano...

Presidente. Ma non parli di sè!

Gattorno. Ma io appartengo a quel partito, signor presidente.

Presidente. È questo, che non va! È questo, che non può dire un deputato! *(Commenti — Interruzioni dall'estrema sinistra).*

Gattorno. Sono dolente, signor presidente...

Presidente. Ma che dolente! Questo è costituzionale; e Lei lo deve sapere!

Gattorno. Diremo partito democratico. *(Si ride).*

Con questa proibizione, mentre prima di essa nessuno pensava a queste elezioni, nemmeno il partito democratico, si fece sì che si concentrassero tutti i partiti, i più avversari (compresi tra questi i cattolici, apostolici, romani) *(Si ride)*, e si riunissero tutti per portare una lista di candidati-protesta. E nientemeno che riuscirono eletti tutti i candidati che erano stati condannati; tutti, non uno eccettuato. E tutti i consiglieri comunali di Rimini, oggi, cominciando da De Andreis, Turati, Malatesta...

Una voce. Don Albertario!

Gattorno. ... sono tutti fra i condannati. *(Risa — Interruzioni).*

È per questo, che io non posso concludere se non incoraggiando il Governo a perseverare in questa strada. Vi continui pure, e farà bene.

Presidente. Ora viene l'interrogazione che gli onorevoli Gatti e Ferri hanno rivolto al ministro dell'istruzione pubblica « sulle punizioni disciplinari inflitte dal Consiglio provinciale scolastico di Mantova ad alcuni maestri, per manifestazioni di opinioni politiche, avvenute molto tempo fa. »

Onorevole ministro...

Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica. Innanzi tutto, rispondendo all'interrogazione dei deputati Gatti e Ferri, mi preme dichia-

rare come io vegli con tutto l'affetto sui diritti dei maestri elementari; e posso assicurare che l'infinita maggioranza di essi si affida nel Regio Governo. Venendo poi alla questione speciale, ho ordinato mi si facesse un rapporto, per potere significare agli interroganti, colla massima precisione, i fatti quali avvennero. Il rapporto è il seguente, e ne darò lettura alla Camera:

« I maestri di Mantova sottoposti a giudizio disciplinare sotto l'accusa di aver fatto un'attiva propaganda, eccitando alla ribellione ed al disprezzo delle leggi dello Stato, furono cinque in tutto, e le pene ad essi inflitte non oltrepassarono la semplice sospensione che varia da un minimo di 15 giorni ad un massimo di 3 mesi. »

Sui fatti che diedero luogo ai processi il Ministero non può entrare, trattandosi di un esame di merito, rimesso dalla legge alla coscienza ineccepibile del Consiglio provinciale scolastico, le cui deliberazioni, quando importano la pena della censura o della sospensione, sono inappellabili ed insindacabili, salvo che si denunzino violazioni manifeste delle forme tutelari stabilite dal legislatore a garanzia della sentenza e dei diritti degli accusati.

Il Ministero in questi casi esercita insomma un ufficio identico a quello della Corte di cassazione, e deve, come questa, limitarsi ad usare la rigorosa osservanza del rito, ma non può sostituire il suo giudizio ed i suoi apprezzamenti a quelli del Consiglio provinciale scolastico, unico giudice di merito riconosciuto competente dalla legge.

Ora, dei ricorsi presentati dai cinque maestri di Mantova, il Ministero non poté fare a meno di respingerne tre, perchè i motivi opposti per l'annullamento non implicavano violazioni di formalità sostanziali e prescritte sotto pena di nullità; uno fu accolto, ordinando il rinnovamento del giudizio in conformità dell'articolo 199 del regolamento 9 ottobre 1895; un altro fu accolto senza rinvio, dichiarando estinta l'azione disciplinare, perchè la denunziata violazione rendeva nullo sin dall'inizio tutto il procedimento.

Vedono dunque gli onorevoli interroganti che, sopra cinque ricorsi, due furono accolti; gli altri tre non poterono esserlo per le ragioni che ho esposte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gatti.

Gatti. Debbo anzitutto, con animo lieto, riconoscere che il ministro della pubblica istruzione ha esercitato in questa occasione una azione moderatrice, di fronte all'opera, che chiamerò astiosa, dell'autorità e dei partiti locali. Ma quando egli ci vuole persuadere che, poichè su cinque ricorsi due furono accolti, noi ci dobbiamo contentare di questa specie di quaranta per cento, noi assolutamente non possiamo essere soddisfatti, perchè abbiamo la convinzione troppo sicura che quei maestri non soltanto non hanno mancato per nulla al loro decoro di uomini, ma che non sono neppure usciti per nulla dalla cerchia, intesa pure nel modo ristretto, della libertà del libero pensiero e delle prerogative che lo Statuto sancisce per ogni cittadino.

C'è poi un aggettivo nella relazione letta dall'onorevole Baccelli che assolutamente non posso lasciar passare senza osservazioni; ed è l'*ineccepibile* che egli attribuisce al Consiglio provinciale scolastico. Se v'è un ente che non si può chiamare ineccepibile nei suoi deliberati, è appunto questo perchè fondamentalmente difettoso nella sua costituzione. Esso è composto per metà dal prefetto e da funzionari in buona parte dipendenti direttamente o indirettamente da lui, e per metà di membri elettivi che sono uomini politici militanti in prima fila. Ora questi funzionari governativi si adattano troppo facilmente a far passare attraverso il Consiglio scolastico la politica governativa; ed i membri elettivi si adattano ancor più facilmente a farvi passare la politica locale.

Cosichè in tutti i modi la politica entra a pesare sui poveri maestri. Ora all'autorità politica non mancano mezzi penali per colpire i maestri come uomini, e non dovrebbe intervenire contro la loro qualità di insegnanti. Meno ancora dovrebbero potere intervenire contro di loro i partiti politici locali, perchè questi sono in generale più astiosi di ogni possibile autorità politica. A questo proposito mi preme dire che, fra i maestri dei quali non fu accolto il ricorso, ce n'è uno che da quattro anni aveva fatto spontaneo sacrificio della sua libertà personale alle esigenze della sua famiglia, e viveva nel modo più ritirato per non urtare le suscettibilità del partito locale.

Ebbene, dopo i fatti del maggio, dopo la circolare dell'onorevole Di Rudini, si colse

l'occasione favorevole per colpire anche lui; la rabbia locale non si era spenta neppure di fronte al suo prolungato sacrificio.

Nel Consiglio provinciale scolastico manca poi, se non nella forma certo nella sostanza, una vera difesa al maestro imputato.

Mi dica Ella, onorevole Baccelli: che cosa può fare il povero maestro che viene incaricato di difendere l'accusato, di fronte alla volontà troppo palese del prefetto, delle alte autorità scolastiche, dei capi del partito dominante nella Provincia?

Io desidererei che l'onorevole Baccelli sviluppasse la sua azione che chiamerei benefica intorno a questa questione. Si tolgano i maestri da una situazione tanto penosa ed incerta.

Che cosa debbono fare questi maestri: occuparsi, o non occuparsi di politica? Un sindaco di una grande città, quello di Milano, ha detto in una sua recente circolare che i maestri non debbono fare, anche fuori della scuola, manifestazioni politiche. E perchè togliere ai maestri un diritto che lo Statuto concede ad ogni cittadino? Ma non è nemmeno vero che non si voglia che i maestri facciano della politica. Ammettiamo che i maestri tutti pigliassero alla lettera tali istruzioni e non volessero più occuparsi di politica. Sa l'onorevole ministro che cosa succederebbe? Avverrebbe che tutti i maestri i quali attualmente fanno della politica favorevole ai partiti dominanti, rifiutandosi, sarebbero buttati sul lastrico da quei partiti stessi che di fatto sono i primi ad esigere che i maestri facciano della politica purchè favorevole a loro.

Io quindi debbo dichiararmi soddisfatto dell'influenza esercitata dall'onorevole Baccelli personalmente; ma debbo dichiarare che tale influenza fu però del tutto insufficiente per queste vendette politiche contro i maestri che, da qualche caso sporadico o nel Mantovano e nel Rovighese, hanno assunto il carattere di una vera epidemia in tutta Italia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica. A me piace di rispondere una sola parola all'onorevole Gatti, il quale ha parlato con grande misura, ed ha avuto anche la bontà di riconoscere che il ministro della pubblica istruzione fa tutto quello che può per i maestri elementari.

Se ho detto che il giudizio nel merito è ineccepibile, ho detto così per conto del ministro, perchè il ministro per legge non ci può nè ci deve entrare; ma per quanto concerne la tutela dei maestri in genere, credo non ignori l'onorevole Gatti, come io, qualche volta, abbia sottratto un professore dalle unghie di un suo superiore; e riconoscendo l'ingiustizia dell'accusa abbia colpito senza riguardi il superiore e reso giustizia al professore incriminato. Ciò gli basti perchè non solo per conto mio, ma per conto di tutti i miei colleghi, affermo che sentiamo il nostro dovere essere la giustizia a qualunque costo; ed in questa affermazione ognuno può confidare.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Podestà ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro « per sapere se intendano che sia ripreso allo stato di relazione il disegno di legge, caduto in conseguenza della chiusura della Sessione, già approvato dalla Camera, relativo alle sovvenzioni chilometriche alle nuove ferrovie da costruirsi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Chiapusso, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Una parte dei desiderii manifestati dall'onorevole Podestà è già stata soddisfatta fino da ieri l'altro, con la ripresentazione del disegno di legge relativo alle sovvenzioni chilometriche.

L'onorevole Podestà chiedeva anche che questo disegno di legge fosse ripreso allo stato di relazione. Questo desiderio non può essere soddisfatto; inquantochè il progetto nuovamente presentato porta alcune modificazioni. Sono modificazioni leggiere, ma tutte a vantaggio della legge; e quindi il ministro ha creduto che il nuovo disegno dovesse seguire la procedura ordinaria, cioè quella degli Uffici. Credo che l'onorevole Podestà potrà essere soddisfatto di queste spiegazioni, perchè lo assicuro che il Ministero farà di tutto affinchè questo disegno di legge venga presto in discussione, nell'interesse generale del paese.

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

Podestà. Io posso dichiararmi pienamente soddisfatto, e non mi attendeva una risposta diversa dalla coerenza del Governo. Certamente, anche per le ragioni testè addotte dagli onorevoli D'Ayala-Valva e De Nobili,

avrei desiderato che il disegno di legge fosse ripresentato allo stato di relazione; ma le risposte dell'onorevole sottosegretario di Stato sono tali che mi persuadono della necessità di seguire la procedura ordinaria degli Uffici.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Majorana Giuseppe al presidente del Consiglio: « sui fatti recenti di Paternò. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

Marsengo-Bastia, sottosegretario di Stato per l'interno. Il comune di Paternò aveva deliberato una spesa di lire 3,000, in occasione della festa di Santa Barbara, e tale spesa non fu ammessa dal prefetto, nonostante le preghiere del sindaco e dei componenti la Giunta.

Il giorno 18 ultimo scorso, molti contadini scesero in piazza. Intervenne la pubblica forza; la dimostrazione fu subito sciolta, previo gli squilli di tromba, ed avvennero soltanto parziali colluttazioni. Siccome si dubitava che il giorno seguente i tumulti si ripetessero, fu mandato in Paternò un reparto di truppa; ma nulla ebbe più a lamentarsi, perchè quelle ottime popolazioni rientrarono subito nell'ordine, e si dimostrarono ossequenti alla legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuseppe Majorana.

Majorana Giuseppe. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno della cortese risposta che mi ha favorito. Le sue informazioni collimano con le mie.

Realmente, a Paternò, vi furono dimostrazioni, causate da questo fatto. Era stato deliberato lo storno di una partita di lire tremila dal bilancio comunale, e, data la specialità della iscrizione, esso pareva possibile. La somma doveva esser destinata alla festa della patrona della città, l'unica festa, celebrata *ab antiquo* in Paternò, in onore di Santa Barbara. Il prefetto non credette opportuno approvare quella deliberazione. Di qui i fatti che hanno dato argomento alla mia interrogazione.

Le notizie dapprima corse accennavano a fatti di una certa gravità. L'ordine pubblico pareva fosse stato molto turbato, e di certo poteva esserlo.

Ora abbiamo udito di che si trattasse.

Quanto alle autorità, e se tra esse alcune

eccedettero in qualsiasi maniera, devo francamente dichiarare che a me nessuna notizia ne è pervenuta; se mi fosse pervenuta, io sarei stato il primo a levare alta la voce contro qualsiasi eccesso, chiunque ne fosse l'autore, e di qualsiasi autorità, e grado rivestito.

Qui, circa lo storno progettato e negato, non posso, e non debbo, pronunciarmi. Certo, vi ha una forte corrente contro le feste fatte a spese dei contribuenti; e indipendentemente da questo caso, io, ossequente ai miei principî, non posso in tale corrente non trovarmi. Ma il fatto sta che la politica ha fatto in ogni tempo largo posto alle feste; e le nostre popolazioni, specie le meridionali, hanno assai forti tradizioni in proposito, contro le quali non è possibile urtare d'un tratto.

Ora io confido che il prefetto di Catania, che so essere un provetto amministratore, abbia dato equo peso, prima di determinarsi, a tutti i momenti, anche politici, che in una questione di questo genere, come in tutto il governo di una Provincia, devono essere osservati.

Ma, poichè la calma è perfettamente tornata, avendo io la facoltà di parlare, ne profitto per richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento circa le condizioni di quelle nobili popolazioni di gran parte della provincia di Catania e di Paternò in ispecie. Le quali, essendo soggiacite e soggiacendo a ogni sorta di crisi economiche, hanno bisogno della massima benevolenza da parte di tutte le autorità e della nazionale rappresentanza.

Urgono colà serii provvedimenti, nell'interesse delle più povere come di tutte le classi sociali. Urge specialmente il bisogno di importantissime opere pubbliche.

E non ne accenno che una, ma la più importante: la costruzione della ferrovia Paternò-Nicosia.

Quando, col concorso dello Stato e degli enti locali, si potrà dar mano al principio dei lavori per la costruzione di quella ferrovia, e a ciò dovrà valere anche la legge proposta pel sussidio chilometrico, allora confido che le condizioni di Paternò e di tutta la circostante plaga forte e gentile, saranno di gran lunga migliorate. Ora non ho altro da dire.

Proposta di nomina d'una Commissione.

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

Cao-Pinna. Da parecchi giorni sono stati presentati i trattati di commercio con la Francia, e finora non sono stati esaminati. Io pregherei la Camera di voler deferire al presidente la nomina della Commissione per l'esame di questi trattati.

Presidente. Veramente questa Commissione, nella Sessione precedente, fu nominata dalla Camera: e se la Camera vorrà seguire lo stesso metodo, credo che la procedura sarà più regolare.

Cao-Pinna. Onorevole presidente, io insisto nel proporre alla Camera che, questa volta, la nomina della Commissione sia deferita a Lei.

Presidente. Dunque pongo a partito la proposta dell'onorevole Cao-Pinna: chi l'approva si alzi.

(È approvata).

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per presentare alcuni disegni di legge.

Fortis, ministro di agricoltura e commercio. Di accordo con l'onorevole ministro del tesoro, mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la esecuzione del quarto censimento della popolazione del Regno. (*Segni di approvazione*).

Mi onoro altresì di presentare alla Camera, d'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e con l'onorevole ministro del tesoro, un disegno di legge intorno ai provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto nei circondari di Rieti e Cittaducale.

Roselli. Domando di parlare.

Raccuini. Domando di parlare.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di un disegno di legge per la esecuzione del quarto censimento della popolazione del Regno. Do anche atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di un altro disegno di legge intorno ai provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto dei circondari di Rieti e Cittaducale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Raccuini.

Raccuini. Se il Governo non ha difficoltà, io pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza questo disegno di legge che è atteso con ansia dalle popolazioni danneggiate dal terremoto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roselli.

Roselli. Avevo chiesto di parlare per fare la stessa proposta dell'onorevole Raccuini.

Presidente. Allora se non vi sono osservazioni in contrario, s'intende ammessa l'urgenza.

(L'urgenza è ammessa).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-1899.

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

La discussione rimase sospesa dopo l'approvazione del capitolo 253. Seguiremo avanti negli altri capitoli.

Capitolo 254. Linea Roma-Solmona, per memoria.

Capitolo 255. Linea Faenza-Firenze, per memoria.

Capitolo 256. Linea Eboli-Reggio, per memoria.

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

Murmura. Io mi ero anche iscritto a parlare intorno al capitolo 209, che concerne il porto di Santa Venere; ma siccome dovei assentarmi, per imperiose circostanze, da Roma, così non mi son trovato presente quando venne in discussione quel capitolo. In previsione di ciò avevo pregato l'onorevole Chimirri di esporre le mie ragioni all'onorevole ministro: cosa che egli ha fatto, certamente con maggiore competenza ed autorità della mia; ed io, di ciò lo ringrazio pubblicamente.

Ma poichè ho facoltà di parlare, me ne avvalgo per ripetere fuggevolmente la stessa preghiera al ministro. Le condizioni del porto di Santa Venere sono infelicissime, e mentre gli studi vanno dal Consiglio superiore

dei lavori pubblici alla Commissione tecnica portuaria, durante questi giri e rigiri, burocratici, il porto si va interrando a vista d'occhio. È urgente quindi sollecitare, è doveroso provvedere. Il ministro, se niente altro può convincerlo, si lasci attrarre dal nome di *Santa Venere*, divinità che simboleggia la bellezza, verso di cui han sempre avuto culto devoto gli uomini virili come l'onorevole Lacava. *(Viva ilarità).*

Lacava, ministro dei lavori pubblici. *Temporibus illis! (Ilarità).*

Murmura. E passando al capitolo 256 rilevo che sulla Eboli-Reggio, e propriamente in un punto fra la stazione di Maida e quella di Sant'Eufemia, per le piogge torrenziali di questi giorni passati è andato giù un ponticello, per cui la linea è rimasta interrotta.

Questo fatto non è nuovo: due anni or sono, per la caduta di abbondanti acque, cadde il medesimo ponte.

Quando un fatto si ripete nelle stesse condizioni di tempo e di luogo, vuol dire che ci dev'essere una causa non accidentale, ma un motivo costante. Ed il motivo esiste e dipende da un errore di costruzione. I bisogna che questo errore sia rettificato, o orevole ministro; altrimenti non si riparerà mai al danno in maniera stabile e duratura.

V'è fra le due anzidette stazioni un torrente di cui non ricordo il nome, che di estate è quasi asciutto, ma che d'inverno s'ingrossa e minaccia.

Gli ingegneri che compilarono il progetto della linea passando di là nella buona stagione, e verificando che nel letto del torrente scorreva un fil d'acqua, decretarono la costruzione di un ponte di piccola mole, che pareva più che sufficiente al passaggio delle scarse acque.

D'inverno però le cose cangiano. Il torrente, per le dirotte piogge, s'ingrossa e discende impetuoso per le strette gole dei monti. Giunto a circa un chilometro dalla linea ferroviaria, gli argini naturali cessano, il terreno si distende in pianura, e il torrente sbocca allargandosi e avviandosi al mare. Ma la trincea ferroviaria gli è d'ostacolo, e l'angusta luce del ponte non è bastevole a dargli corso. Sicchè le acque rigurgitano alle spalle del ponte, e fanno vertici, e scavano la terra e buttano giù le opere di arte, come se fossero fuscilli di paglia.

Ora bisogna riparare a questo inconveniente: e non vi si ripara altrimenti che o incanalando le acque con argini artificiali, o costruendo un ponte maestoso che metta capo alle rive del torrente, tali quali sono nella stagione invernale.

Questo è il rimedio buono ed efficace; e a questo deve por mente l'onorevole ministro, inviando colà uomini tecnici coll'incarico di studiar meglio le condizioni del luogo, e riparare subito.

Indicato così il rimedio, io attendo dall'onorevole ministro una risposta che mi rassicuri che si provvederà presto e bene.

Egli conosce che in quella località per poco non si sono verificate gravissime disgrazie.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Murmura ha parlato prima del porto di Santa Venere e poi dei lavori supplementari lungo la linea Eboli-Reggio e specialmente presso la stazione di Sant'Eufemia. Egli sa che ieri su questo argomento io risposi già agli onorevoli Chimirri e Squitti i quali si interessarono appunto del porto di Santa Venere; anzi l'onorevole Chimirri parlò precisamente a nome dell'onorevole Murmura, che si trovava assente. Io, pur riportandomi alle risposte date ieri, aggiungerò ora all'onorevole Murmura che questa mattina si è telegrafato all'ufficio del Genio civile, sollecitando l'invio del progetto dei lavori. Non si poteva con maggiore sollecitudine rispondere alle promesse che ieri feci. Aggiungerò che le lungaggini non dipendono dall'andare e ritornare di questo progetto, ma piuttosto dal fatto che esso racchiude, come l'onorevole Murmura sa, molte difficoltà tecniche per le condizioni in cui si trova quel porto.

Per quanto concerne la seconda domanda dell'onorevole Murmura, dirò che dopo le ultime avarie verificatesi, a cagione dei fortuali, nella stazione di Santa Eufemia, si è cercato di fare le riparazioni più urgenti, sia in questa, sia nelle altre località che sono lungo la via Eboli-Reggio. Del resto ogni anno vi si fanno dei lavori di completamento, e Santa Eufemia avrà naturalmente i suoi. Il principale inconveniente deriva d'altronde dai corsi d'acqua che sono, non solo presso Santa Eufemia, ma lungo tutta la costa Appenninica; per questi è già in corso di pre-

parazione un disegno di legge che presenterò fra breve alla Camera allo scopo di sistemare i minori corsi d'acqua ed i torrenti montani, fra i quali certamente saranno annoverati quelli prossimi a Santa Eufemia, che l'onorevole Murmura ha ricordato.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 256.

Capitolo 257. Linea Parma-Spezia, per memoria.

Capitolo 258. Linea Gozzano-Domodossola, per memoria.

Capitolo 259. Linea Cuneo-Ventimiglia, per memoria.

Capitolo 260. Linea Benevento-Avellino, per memoria.

Capitolo 261. Linea Taranto-Brindisi, per memoria.

Capitolo 262. Linea Messina-Patti-Cerda, per memoria.

Capitolo 263. Linea Lucca-Viareggio, per memoria.

Capitolo 264. Linea Foggia-Lucera, per memoria.

Capitolo 265. Linea Valsavoia-Caltagirone, per memoria.

Capitolo 266. Linea Macerata-Civitanova, per memoria.

Capitolo 267. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, lire 671,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Budassi.

Budassi. Veramente, dopo il diluvio di raccomandazioni e di lamentazioni fatto cadere ieri sera sul capo del ministro dei lavori pubblici, è audace aggiungere ancora una raccomandazione.

Non mi dilungherò in considerazioni morali come ha fatto il mio amico onorevole Guerci, nè parlerò di *buffets* come ha fatto qualche altro collega. Mi limiterò a raccomandare la prosecuzione di una linea importantissima quale è la Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, per la quale in questo capitolo sono stanziati sole 671,000 lire le quali evidentemente non rappresentano che il pagamento dell'ultima quota di lavori dell'ultimo dei tre tratti costruiti e riferibili al primo tronco.

Questa ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, secondo la legge del 1887, a quest'ora avrebbe dovuto essere interamente costruita. Ma quella famosa avarizia dei ministri la quale, secondo una frase felice dell'onorevole Guerci, si è rimangiata molte fer-

rovie e molti fondi relativi ai lavori ferroviari, ha impedito che questa linea potesse essere completata nei termini stabiliti dalla legge.

Siccome però c'è un proverbio che dice che l'importuno vince l'avaro, noi siamo diventati spesso importuni ed abbiamo vinto l'avaro per metà: perchè appunto questa ferrovia è stata costruita soltanto per metà, cioè da Fabriano ad Urbino.

Ora io non starò a fare qui il panegirico dell'importanza di questa linea. È stato detto a suo tempo che questa linea ha una grande importanza militare; certamente ha un'importanza commerciale e civile non discutibile, tanto più, che è l'unica ferrovia la quale abbrevii di molto le comunicazioni fra Venezia e la capitale.

Questa ferrovia, che oggi da Fabriano arriva ad Urbino, è destinata, nella sua prosecuzione, ad attraversare una delle più sfortunate regioni del nostro paese: il Montefeltro, che, malgrado la fertilità del suolo e la laboriosità dei suoi abitanti, è così disgraziato, in materia di comunicazioni, che quegli abitanti devono fare due giorni di viaggio per adire al Tribunale o alla Corte d'assise.

Aggiungo poi che questa linea, nella parte costruita, essendo piena di opere d'arte bellissime, è anche costata moltissimo: per modo che il non proseguire il secondo tronco significa un grave danno, perchè il capitale ingente impiegato nella costruzione di questo primo tronco, resta quasi morto e dà un assai piccolo profitto.

Quindi, anche sotto questo punto di vista, s'impone qualche provvedimento.

Mi si dirà: c'è la legge del 1897, che accorda il sussidio chilometrico; ma questa legge è fatta apposta perchè le ferrovie come quella di Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano non possano essere più costruite, e non si possano più proseguire, quando la costruzione è già cominciata, perchè il sussidio chilometrico è insufficiente, attesa l'importanza dei lavori che si devono fare in queste strade; e anche perchè, essendo i tronchi già fatti, affidati, per le convenzioni ferroviarie, alle società (e questa è stata data alla società Adriatica) non c'è alcun imprenditore che si voglia prendere la briga di costruire il tronco di prosecuzione.

E allora che cosa si può fare? So che

l'onorevole ministro ha risposto con parole lusinghiere all'onorevole Galimberti il quale faceva una consimile raccomandazione per la linea Cuneo-Ventimiglia. Mi pare che l'onorevole ministro abbia detto che, quando gli si porgerà l'occasione propizia e le esigenze finanziarie lo permetteranno, egli sarà favorevole alla prosecuzione di quella linea, almeno per quei brevi tratti che saranno compatibili con le stesse esigenze finanziarie.

Ora io faccio presente all'onorevole ministro che i fondi, se egli volesse far proseguire questa linea, ci sono, perchè, essendo stata eseguita la liquidazione del primo tratto, sono avanzati due milioni sugli impostamenti fatti per quel tronco. E se l'onorevole ministro vuol far cosa conveniente ed anche molto utile per quei paesi, dove la miseria e il malcontento purtroppo sono allo stato acuto, potrà benissimo decretare che questi due milioni, che sono avanzati, servano alla prosecuzione di questa via fino alle miniere Albani, che sono un centro di produzione industriale sempre proficuo per le comunicazioni ferroviarie. È noto infine che, con tale costruzione, anche immediata, non si pregiudicherebbe nemmeno la questione sulla scelta dei tre diversi tracciati sui quali pare penda ancora una finale decisione; inquantochè il percorso della via ferrata da Urbino alle predette miniere è comune a tutti e tre i tracciati medesimi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

Gattorno. Da me si aspetta, naturalmente, un discorso per Rimini! Io mi unisco alle osservazioni fatte dall'onorevole Budassi, ma non credo che alla linea Sant'Arcangelo-Rimini si possano applicare le disposizioni delle leggi 1896-1897, perchè si tratta di una linea già approvata da molti anni. Le sovvenzioni non si potranno mai dare a linee, decretate in precedenza, non si potranno mai dare ad una linea, che sta per compiersi, come la Fabriano-Rimini. Se si trattasse di iniziarla, lo capirei, ma, lo ripeto, qui si tratta di una linea in avanzata costruzione. Ci sarebbe però un mezzo per sollecitare il compimento di questa linea. Il ministro sa, per prove avute, che il tracciato Urbino-Sant'Arcangelo-Rimini portava una spesa molto maggiore di quella, che sarebbe stata necessaria per andare da Urbino a Rimini. Se dunque si cambiasse tracciato secondo l'avviso di auto-

rità tecniche, si risparmierebbe molto nella spesa. A proposito di Rimini, non posso fare a meno di ricordare le grandi promesse fatte per quella stazione, che mai vennero mantenute. Con l'apertura di una nuova linea nella stazione di Rimini l'urgenza dei lavori promessi è sempre maggiore. Del resto i fatti sono lì a provare quanto dico. A Rimini sono avvenute tre catastrofi ferroviarie, gravi, perchè vi furono morti. Naturalmente i morti sono stati i colpevoli; e si capisce perchè tutte le inchieste fatte nel modo, che tutti conoscono, hanno sempre concluso a favore delle Società. Colpevoli non sono che i morti; quelli che non possono nè pagare, nè rispondere.

Ma questi fatti sussistono, quando era ministro l'onorevole Prinetti, mi disse che aveva ordinato un'inchiesta; ma avuti i risultati dell'inchiesta mi dichiarò che non vi era colpa da parte delle Società. Gli risposi: mi rincresce di sentirmelo dire, lo sapevo già, era inutile fare l'inchiesta; morti e feriti ci furono, ma naturalmente non si deve mai incolpare nè le Società, nè il Governo perchè altrimenti si stabiliscono pensioni e indennità da pagare.

So che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbe ben disposto a compiere questi lavori, ma gli mancano i fondi, e non esistono mai fondi quando si tratta dell'interesse dell'economia pubblica; perciò non essendovi fondi, nulla potrà fare. Del resto i lavori da me accennati sono lavori urgentissimi promessi da oltre quattordici anni, perchè sono andato a scovare che nientemeno il mio antecessore, il povero Luigi Ferraris, aveva già l'affidamento che quei lavori sarebbero stati fatti 14 anni or sono.

Non ho altro da aggiungere.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Gli onorevoli Budassi e Gattorno hanno richiamata l'attenzione del ministro sulla linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano. Io convengo con loro che questa linea è importantissima e che certamente non può restare a metà, poichè ora è costruita da Urbino a Fabriano, e deve ancora proseguire per arrivare al suo termine. Essi però sanno che vi è una legge del 27 giugno 1897, la quale ha stabilito i fondi per questa linea, ed io mi debbo limitare ai lavori secondo quella legge. Ora egli

è vero, onorevole Budassi, che vi sono due milioni fra residui e stanziamento di competenza, anzi due milioni e centosette mila lire, ma con questo non si possono fare nuovi appalti, poichè sono destinati a pagare il saldo dei lavori fatti, cioè il saldo dei tronchi già in esercizio da Urbino a Fabriano, e poi i lavori di consolidamento e di complemento dei tronchi stessi. Perciò non potrei, coi fondi stabiliti in quella legge, appaltare nuovi tronchi: anzi il Ministero dei lavori pubblici ha già studiato il resto della linea, ma sono rimasti gli studi senza esecuzione per mancanza di fondi.

Egli ha richiamato la mia promessa fatta ieri l'altro all'onorevole Galimberti per la linea Cuneo-Ventimiglia. Sì, io dissi all'onorevole Galimberti che quella linea non può arrestarsi, come è attualmente, in una campagna e deve quindi essere ultimata, come ritengo debbano essere ultimate le altre linee di cui si è parlato.

Ma non sono solamente le due linee di cui hanno discorso gli onorevoli Galimberti, Budassi e Gattorno, che si trovano in questa condizione: sono moltissime le linee di cui bisogna completare la costruzione, ma la legge da me citata arresta le costruzioni ferroviarie, ed io non posso che augurarmi che venga il giorno in cui le condizioni finanziarie permettano di presentare al Parlamento qualche proposta che rifletta queste linee, e specialmente quelle che si arrestano in punti che non hanno alcuna importanza, come precisamente la linea di cui ha parlato l'onorevole Galimberti.

L'onorevole Gattorno ha parlato degli studi per completare alcuni lavori nella stazione di Rimini.

Un primo gruppo di lavori, per 130,000 lire, è stato già fatto od è al termine, per cui le disgrazie che si sono verificate in quella stazione, son certo che in seguito a questi lavori non si ripeteranno.

V'è poi un progetto che riguarda specialmente le officine di quella stazione. Ma la sistemazione di esse importa una spesa molto rilevante; si tratta di un milione e mezzo e non si ritiene necessaria; utile è certamente, ma non necessaria.

Se la Cassa patrimoniale e gli altri mezzi di cui può disporre il Governo permetteranno di dare esecuzione a questo secondo gruppo di lavori, certamente lo farò molto vo-

lentieri, ma non potrei ora assumere l'impegno, perchè non saprei proprio dove trovare i fondi necessari.

Presidente. L'onorevole Galimberti ha chiesto di parlare, ma veramente non si può parlare due volte sullo stesso argomento.

Galimberti. L'onorevole ministro, nel rispondere agli onorevoli Budassi e Gattorno, ha accennato alle mie brevi parole di martedì riguardo al proseguimento della linea Cuneo-Limone-Vievola e, se non erro, mi pare abbia unito il caso di questa linea a quello delle altre.

Ora, per quanto possa essere giusto accennare ad altri necessari prolungamenti di linee, nessuna assolutamente si trova nella condizione della linea da me citata, perchè, mentre le altre linee si fermano vicino ad un paese o ad un centro qualunque di abitanti, la linea Cuneo-Limone-Vievola, che costa circa sessanta milioni, si ferma in un campo dove ci sono soltanto due o tre catapecchie e dove per cinque o sei mesi dell'anno la neve è alta parecchi metri. È impossibile che possa continuare questo stato di cose; perciò io spero che il ministro vorrà provvedere conforme alla legge.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole Galimberti avesse portato un po' di attenzione alle mie parole, si sarebbe risparmiato un secondo discorso a proposito della linea su cui ci ha intrattenuto l'altro giorno, perchè io anzi ho preso occasione dalle parole dell'onorevole Budassi, che aveva accennate le due linee, per dire che ben diversa è la condizione di esse, perchè, mentre la linea raccomandata dall'onorevole Galimberti si ferma in un campo, quella raccomandata dall'onorevole Budassi si ferma ad una città, cioè ad Urbino.

Budassi. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Parli.

Budassi. Dalla risposta fattami dall'onorevole ministro sembrerebbe che io avessi detto una cosa inesatta, poichè mentre io ho detto che erano avanzati 2 milioni, il ministro aggiunge che l'avanzo arriva a 2 milioni e 107 mila lire; però egli aggiunge che questo è un avanzo di cui non si può disporre, perchè non si sa ancora se potrà essere ado-

perato per far fronte alle possibili deficienze della costruzione del primo tronco della linea di cui ho parlato. A me pare che se non si può parlare di avanzo fino a che la liquidazione finale non è compiuta, non si può nemmeno sapere se vi siano o no deficienze.

Ma questi due milioni di avanzo appartengono al primo tratto che era appaltato ad un appaltatore diverso da quelli che hanno preso in appalto gli altri tratti; e per questo primo tratto, essendo stata fatta la liquidazione, sono avanzati questi due milioni.

Può accadere benissimo che anche per gli altri tratti, per i quali la liquidazione non è ancora stata eseguita avanzi una egual somma, come può anche darsi che vi possa essere qualche piccola deficienza, il che però non pare. Ad ogni modo prendo atto della risposta del ministro in questo senso: che quando la liquidazione per tutti tre i tratti del primo tronco sia stata fatta, e avanzi qualche cosa, si intenda che gli avanzi saranno destinati agli altri tronchi e non distratti per altri lavori.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Budassi raccomanda che non siano distratti i fondi. Ma come può un ministro distrarre i fondi stabiliti dalla legge per un dato lavoro? Anche se lo volesse fare, la Corte dei conti non ne registrerebbe i decreti, perchè quando la legge ha tassativamente stabilito dei fondi per un dato lavoro, non vi è ministro al mondo che possa destinarli ad altro scopo senza una nuova legge.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 267.

Capitolo 268. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale, lire 1,892,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alife.

D'Alife. L'onorevole Prinetti, trovando giuste le raccomandazioni del deputato Spada nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, promise che sicuramente avrebbe provveduto all'ingrandimento della stazione ferroviaria di Cosenza.

D'allora parecchi ministri si sono succeduti a quel dicastero ed ancora non si vede neanche l'inizio che quelle promesse saranno mantenute.

Ora è bene ch'Ella sappia, onorevole mi-

nistro, che a Cosenza non esiste una stazione, ma sibbene un misero casotto affatto insufficiente, più che pel decoro, per gl'interessi di quella città, alla quale affluisce tutta la popolosa Provincia.

E sì che la stazione avrebbe dovuto costruirsi fin da quando si aprì il tronco Pietrafitta, essendo anche Cosenza testa di quella linea!

Quanto ho accennato per Cosenza deve anche intendersi per Rosano e varie altre stazioni importanti di quella linea dell'Jonio; ed io ho fede che l'onorevole Lacava vorrà accogliere il mio reclamo, la cui importanza non potrà sfuggire a lui, e si soddisferebbe alle esigenze troppo trasandate del commercio in quella regione e si darebbe lavoro a quelle popolazioni, le quali se sanno soffrire in silenzio, non per questo non debbono essere sollevate dal Governo nei limiti dell'equità.

Ma debbo fare un'altra vivissima raccomandazione. I colleghi Fulci e Maiorana Angelo si lamentarono giustamente del viziosissimo orario ferroviario fra la Sicilia ed il Continente. E che cosa dovremmo dire noi di quello irrisorio sulla linea dell'Jonio, onorevole ministro? Perchè la sola provincia di Cosenza non deve avere più un treno diretto, mentre da quel centro non inferiore ad altri per importanza commerciale si impiegano oltre 24 ore fino a Roma? Avviene spesso che per abbreviare la distanza si va in carrozza da Cosenza a Paola per trovare il diretto... E non si crederebbe che dopo tanti denari spesi si è costretti in quella Provincia a servirsi piuttosto della carrozza che della ferrovia, con quanta soddisfazione dei contribuenti è inutile rilevare.

Mi perdoni, onorevole Lacava, ma Ella deve imporre alla Società Mediterranea che questo sconcio cessi una buona volta e che la Società medesima pensi non a dar polvere negli occhi, ma a rilevare i veri interessi di quella Provincia trascurata.

Io ho fiducia nell'onorevole Lacava e son certo provvederà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Severi.

Severi. Non so se nella somma stanziata in questo capitolo sia prevista la spesa per l'ampliamento della stazione di Arezzo. So, però, che la necessità e l'urgenza di questo ampliamento è stata già da molto tempo riconosciuta dalla Società e dall'Ispettorato go-

vernativo, in quanto che fino dal 1891 è stato compilato il progetto, il quale ha avuto anche parziale esecuzione. Essendo poi quei lavori rimasti sospesi, ne mossi lamento davanti alla Camera, ed il ministro Perazzi promise, che si sarebbe dato cura di sollecitare la prosecuzione di quei lavori e di studiare la cosa con molta benevolenza. Sono passati due anni e le promesse non hanno avuto il loro effetto.

Io richiamo l'attenzione del ministro su ciò poichè non fu soltanto per ragioni di utilità che il progetto fu presentato, ma anche per ragioni di urgente ed assoluta necessità.

Infatti la stazione di Arezzo, costruita in principio per servire soltanto ai bisogni della Rete Adriatica che corre da Firenze a Roma, in seguito, fu destinata anche al servizio della linea del Casentino e di quella della Valle del Tevere e così si comprende bene come quella stazione che prima era sufficiente sia poi divenuta insufficiente.

Questa insufficienza ha creato, non soltanto pericoli, ma ha dato luogo a danni effettivi, perchè per la difficoltà delle manovre, si sono verificati infortuni diversi, tra i quali tre seguiti da morte.

Non pare all'onorevole ministro, che sia quindi il caso che egli alle benevoli promesse del suo predecessore faccia seguire la realtà dei fatti, procurando di assegnare in questo capitolo i fondi necessari perchè quelle opere vengano eseguite?

Aspetto una risposta che mi auguro soddisfacente.

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

De Amicis. Al punto in cui è giunta la discussione, sento il dovere di essere brevisimo: e tutte le osservazioni che potrei fare sull'Ispettorato e sulle Società ferroviarie, tenuto conto di quanto si è detto nella discussione generale, riassumo in una semplice domanda all'onorevole ministro:

Onorevole ministro, come intende Ella di assicurare che l'esercizio dell'importante linea Sulmona-Isernia-Caianello sia fatto onestamente ed a norma di legge? Quella linea che misura appena 175 chilometri, ha il difetto principale di abbreviare la distanza fra l'Alta Italia e Napoli, di oltre 150 chilometri. Quindi, tutto lo studio delle due Società, col consenso o col permesso, non so, dell'Ispettorato, è di fare in modo che quella linea sia inservibile; cioè, che si allontani

da quella linea il transito, sia dei viaggiatori, sia delle merci. Si fa in modo che tutte le merci a grande velocità, che da Napoli si avviano per l'Alta Italia e pel Gottardo, seguano la via più lunga, e non quella più breve.

Le Società, specialmente la Mediterranea, fanno quello che vogliono, senza alcuna vigilanza. Non si sa quando si parta dalla stazione di Caianello e nè quando si arrivi ad Isernia, dove ha termine l'esercizio della Società Mediterranea ed incomincia quello dell'Adriatica. Non vi è mai coincidenza di treni; in modo che quelle popolazioni sono state costrette ad implorare dal ministro delle poste il ritorno all'antico.

Il tratto fra Roccaravindola e Caianello non può esercitarsi senza pericolo. La stazione di Caianello non è stata ampliata; ed anzi, ora, si trova anche senza sale di aspetto, nè di prima, nè di seconda, nè di terza classe.

Non vi parlerò del materiale mobile viaggiante sulla linea. Non vi dirò che mancano le tre coppie di treni, volute dalla legge. In sostanza, quella ferrovia, che è costata tanti milioni allo Stato, e che doveva essere utile all'interesse generale, ora non serve nemmeno agli interessi locali, perchè i viaggiatori dell'Abruzzo, per recarsi a Napoli sono costretti a preferire la via più lunga, o per Roma-Napoli, o per Castellammare-Adriatico-Foggia-Caserta-Napoli.

Ho fiducia in Lei, onorevole ministro, ma attendo una risposta franca, e che mi dia sicuro affidamento che vorrà far cessare questo stato di cose.

Nella discussione generale, Ella ha detto francamente che l'Ispettorato governativo, così com'è, per quante composto di persone degne d'ogni considerazione (ed io non ne ho mai dubitato), non può funzionare, ed ha promesso di riformarlo. Ebbene, per non tediare la Camera, e perchè ho fiducia che saprà provvedere, non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito,

Spirito. Debbo fare all'onorevole ministro una breve preghiera riguardante la stazione di Pontecagnano. È una questione oramai tanto antica e a tutti nota, che certamente l'onorevole ministro deve esserne informato. Si tratta non solo della costruzione di questa stazione, ma anche della sua ubicazione.

Interessi vitali e molteplici da molti e

molti anni reclamano lo spostamento della stazione dalla riva destra alla sinistra del Picentino.

Vi erano prima varie opposizioni, ma oramai queste sono state superate, principalmente per parte del municipio di Salerno, il quale, vista l'importanza e lo sviluppo dei commerci in quella contrada, non ha più opposto alcuna difficoltà, ed ha più volte deliberato e fatto voti al Governo perchè quella stazione passasse dalla riva destra alla riva sinistra del Picentino, cioè nel cuore del paese di Pontecagnano, al quale quella stazione appartiene e di cui porta il nome.

Prego, perciò, l'onorevole ministro di voler sollecitare una buona volta la soluzione di tale questione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

Cottafavi. Prego l'onorevole ministro ad occuparsi di un gravissimo inconveniente che da lungo tempo si verifica, senza che si sia in alcun modo riparato. Nelle stazioni di collegamento fra le ferrovie complementari e le ferrovie principali, di solito s'impongono a carico delle amministrazioni delle ferrovie complementari, per parte delle amministrazioni delle ferrovie principali, tasse gravissime, contributi enormi, tanto che si è arrivati perfino al punto da far pagare una percentuale ad ogni partenza e ad ogni arrivo di treno delle ferrovie complementari. Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto anormale.

Dal momento che coi fondi dello Stato si accrescono le stazioni delle ferrovie principali, dal momento che il bilancio dello Stato ne sopporta la spesa, non so capire perchè le ferrovie complementari debbano contribuire anche esse ed in una misura gravissima, alle accennate spese, tanto più che, mentre da ogni parte si domandano nuovi lavori e nuove ferrovie complementari, mentre il Governo ha pensato a presentare disegni di legge che ne accrescono il numero, nessuno si occupa di assicurarne la vita.

Ora queste ferrovie se non sono attive e non possono funzionare regolarmente, sono più dannose che utili, ed io ritengo che non potranno funzionare regolarmente se non saranno tutelate di fronte alle pretese delle amministrazioni delle ferrovie maggiori. Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una linea che ha un eminente interesse nazionale, anzi direi più che nazionale, perchè interessa anche molti italiani che si trovano al di là del confine, e spero di avere una risposta migliore di quella che il 22 giugno 1896 dava il ministro Perazzi al deputato Vendramini, che, con tanto amore, si è sempre occupato di questa linea.

L'onorevole ministro non ignora che la linea Bassano-Primolano, che serve a congiungere direttamente Venezia a Trento, doveva essere costruita per effetto del trattato di pace del 1866 con l'Austria.

Altri ministri suoi predecessori non hanno saputo impedire che l'Austria costruisse l'altra parte di questa linea che percorre la valle del Brenta nel Trentino e va sino a Trento, a binario ridotto. Ma quantunque a binario ridotto, quantunque anche nella forma modesta di ferrovia economica, ricordo che questa linea deve essere costruita al più presto, e l'onorevole ministro Perazzi aveva quasi promesso che la spesa relativa poteva essere iscritta nel bilancio dell'esercizio 1900-901. Siamo dunque vicini, e potrei anche chiedere al ministro almeno l'esecuzione della promessa del suo predecessore.

Ma io sono certo ch'egli può fare di più, poichè oggi si va studiando l'applicazione dell'energia elettrica alle ferrovie. Se c'è una linea alla quale potrebbe essere applicata la trazione elettrica è quella della vallata del Brenta; dove i numerosi corsi d'acqua potrebbero essere facilmente utilizzati: ed io credo che, in vista di questa utilizzazione, sia stata opportunamente sospesa la domanda di concessione della utilizzazione di queste forze che erano state richieste per privata speculazione e dirò anche per farne un monopolio.

Prego, dunque, l'onorevole ministro dei lavori pubblici di ristudiare la questione e di affrettare il più che gli sarà possibile la continuazione della Bassano-Primolano, che è una delle vie principali di commercio dell'antica Repubblica veneta.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole D'Alife ha trattato due questioni: la

stazione di Cosenza, e l'orario della linea Cosenza-Metaponto-Napoli-Roma.

Per la prima parte dirò che sui fondi stanziati per la linea da Cosenza a Nocera, sono disponibili circa 150 mila lire.

Io intendo che questa somma sia destinata appunto alla stazione di Cosenza, la quale è in uno stato più che infelice, poichè è una vera baracca, ed ha ragione quando dice che anche Cosenza deve aver la sua stazione.

L'onorevole D'Alife sa che la spesa per fare una stazione in tutto nuova dovrebbe importare un milione e 200 mila lire; ma il progetto di siffatta stazione era stato fatto in previsione che la linea dovesse continuare, mentre per la legge del 1897 anche questa linea è rimasta sospesa. Certamente la stazione di Cosenza è in tale stato che non può continuare a rimanere com'è; ed è perciò che ho richiamato l'attenzione dei funzionari dell'Ispettorato, come della Società ferroviaria, per avere un progetto più economico che potesse eseguirsi nei limiti delle disponibilità, lasciando la speranza di accrescerla quando la linea fosse completata. Questi studi sono in corso; ed io non credo che si tarderà a fare in modo che la somma disponibile sia erogata per fare a Cosenza una stazione la migliore possibile.

L'onorevole D'Alife ha poi trattato la questione dell'orario.

Anche questa potrei chiamarla una *vexata questio*. Da più tempo parecchi deputati calabresi, e specialmente quelli della provincia di Cosenza, hanno fatto delle premure continue al Ministero per avere un treno diretto, per avere, in altri termini, comunicazioni più celeri.

Convengo nella necessità di queste comunicazioni più celeri, ma la Società osserva che le condizioni del traffico sono tali, che non le si può imporre un treno diretto. Il Governo non ha facoltà d'imporlo. Ho fatto studiare lungamente questa questione degli orari, ma le difficoltà sono gravi, poichè si tratta di mettere in coincidenza i treni che arrivano a Metaponto.

Si era trovato un mezzo termine, cioè di avere un orario diverso da quello esistente; ma anche questo, come l'onorevole D'Alife sa, non ebbe l'adesione sua nè d'altri.

Allo stato attuale delle cose, come diceva, io non potrei imporre nuovi treni, ma mi oc-

cuperò certamente di queste coincidenze; vedrò fin dove è possibile migliorare l'orario, perchè lo stato del traffico non consente di poter ordinare, a termini delle convenzioni, nuovi treni.

L'onorevole Severi ha trattato di miglioramenti da fare nella stazione di Arezzo.

Alcuni miglioramenti di questa stazione dipendono direttamente dalla Società dell'Appennino centrale, altri dalla Società Veneta. Io richiamerò gli studi accennati dall'onorevole Severi, e vedrò quello che si può fare; anche perchè, come dissi nella discussione generale, è stata da me nominata una Commissione di Ispettori superiori, i quali devono studiare quali sono i miglioramenti necessari nelle diverse stazioni, nel limite di quei quattro milioni all'anno che, come diceva, si sono, d'accordo col mio collega del tesoro, stabiliti, in un prossimo disegno di legge che presenterò alla Camera, e che durerà fino a che dura il primo termine del contratto colle Società, cioè per sette anni. Quattro milioni per anno sono 28 milioni. Comprendo che sono pochi, ma nei limiti del possibile confido che questa Commissione saprà proporre un programma delle opere di maggiore urgenza e utilità nelle diverse stazioni.

L'onorevole De Amicis richiama tutta la mia attenzione sulla linea Sulmona-Isernia-Caianello. È vero quanto dice l'onorevole De Amicis, che l'armamento di quella linea è un po' deficiente, ma è quello che fu stabilito dalla legge del 1879, nè più nè meno.

Il rinnovamento dell'armamento di questa linea, che è importante perchè mette in comunicazione le città dell'Adriatico con Napoli, porta una spesa molto rilevante. Tuttavia posso assicurargli che si sta studiando la modificazione di quell'armamento, per vedere quale sarebbe la somma cui essa ammonterebbe.

Secondo la disponibilità del bilancio vedrò se si può fare qualche cosa, e se lo potrò, lo farò di buon grado.

Certamente l'onorevole De Amicis ha detto una grande verità quando ha affermato che quella linea, per la questione dell'armamento e per le difficoltà dell'orario e per altre cause, non dà il traffico che potrebbe dare. Questo è vero, ma attualmente questo traffico non c'è, e non essendoci non si possono imporre nuovi treni.

L'onorevole De Amicis dice che se si modifica questo stato di cose il traffico aumenterà, e questo può essere anche vero...

De Amicis. Chiedo di parlare.

Lacavà, ministro dei lavori pubblici. ... ne convengo anche io, ma nelle presenti condizioni non vi è che l'esecuzione della legge. Ripeto, ho dato incarico di studiare la questione, e fra breve gli studi saranno finiti.

La terza cosa che mi ha raccomandato l'onorevole De Amicis riguarda la questione eterna, cioè quella degli orari e delle coincidenze. Anche su questo è stato ordinato da me uno studio che tra breve avrà termine, e non appena sarà compiuto vedrò fin dove si possano coordinare queste coincidenze, che veramente sono tali da produrre gravi lamenti.

L'onorevole Spirito non è la prima volta che mi ha interessato a favore della stazione di Pontecagnano, e specialmente per lo spostamento della stazione stessa. Fino da quando me ne parlò la prima volta, io richiamai gli studi su questo spostamento, per il quale egli stesso ha confessato che non sono mancate delle contrarietà da parte del comune di Salerno. Egli mi dice che queste contrarietà sono ora eliminate; ciò agevolerà il mio compito. Conosco anch'io le condizioni di quella stazione, che non è altro che una baracca, e trovo giusto quanto egli dice, ma siamo sempre lì: le spese sono molte ed i quattrini pochi! Il fatto che il Comune ha rimosso la difficoltà, potrà agevolare lo spostamento di questa stazione.

L'onorevole Brunialti si è interessato molto della costruzione della Bassano-Primolano. Gli prometto che riprenderò gli studi di cui ha parlato, fatti al tempo del compianto Perazzi, e aggiungo che trattandosi di una linea che potrebbe essere esercitata con trazione elettrica per le abbondanti acque che si trovano in quella contrada, se, come io spero, questi esperimenti della trazione elettrica daranno un buon esito, potranno applicarsi anche alla linea Bassano-Primolano.

Infine l'onorevole Cottafavi ha sollevato una questione più generale, che riguarda i corrispettivi delle ferrovie secondarie per il servizio nelle stazioni comuni con le reti maggiori. Questa questione è allo studio, e poichè anche altri reclami sono pervenuti al Ministero, sarà esaminata con ogni interesse.

Ecco le risposte che io posso dare agli onorevoli miei colleghi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alife per fatto personale.

D'Alife. Io sono grato all'onorevole ministro delle sue cortesi dichiarazioni, ma devo richiamare la sua attenzione sopra un dato di fatto.

Noi, onorevole ministro, non abbiamo domandato sulla linea Cosenza-Rossano-Napoli-Roma un altro treno, ma abbiamo chiesto soltanto un treno diretto invece dell'attuale omnibus. E non credo che questa sia una esigenza eccessiva da parte nostra, ma un nostro diritto.

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

De Amicis. Vi rinunzio.

Presidente. Ora vi sarebbe un ordine del giorno che nella discussione generale fu rimandato a questo capitolo.

« La Camera, confermando i precedenti voti, perchè le ferrovie che traversano l'Agro Romano, apportino il maggiore incremento alla bonifica e che le stazioni diventino dei centri agricoli, invita il Governo a non tardare ulteriormente a provvedere di una stazione con piano caricatore la linea ferroviaria di Orte, che attraversa per 30 chilometri la campagna Romana senza fare servizio di merci nè di persone. »

Quest'ordine del giorno è sottoscritto dagli onorevoli L. Torlonia, Chimirri, Giusso, Di Scalea, Santini, De Martino, Di Cammarata, Brunetti, Colonna Luciano, Rizzo.

L'onorevole ministro aveva detto all'onorevole Torlonia ed agli altri firmatari, che si appagassero delle dichiarazioni da lui fatte e che ritirassero l'ordine del giorno. Ha quindi facoltà di parlare uno dei sottoscrittori che si trova presente, l'onorevole Santini.

Santini. Poichè io sono fra quelli che hanno firmato quest'ordine del giorno, sono lieto, anche a nome degli altri colleghi, di dichiarare che lo ritiriamo, affidandoci completamente alle promesse fatteci dall'onorevole ministro Lacava, il quale, quando promette, sa mantenere.

Presidente. Essendo stato ritirato l'ordine del giorno, rimane approvato il capitolo 268.

Capitolo 269. Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo con la legge 2 luglio 1896, lire 500,000.

Su questo capitolo, primo iscritto a parlare è l'onorevole Mancini, ma non essendo presente ha facoltà di parlare l'onorevole Cimorelli.

Cimorelli. L'assenza dell'onorevole Mancini mi dà agio di parlare per il primo su questo capitolo 269. Ma non per questo il discorso mio potrà essere più interessante.

Io mi rendo ragione delle condizioni, in cui si trova la Camera e della lunga discussione che si è fatta su questo bilancio; intendo perciò di essere brevissimo, e per l'indole dell'argomento su cui mi indugero e per le osservazioni che in proposito sono state già sottoposte alla Camera dall'onorevole De Amicis.

Leggendo tutto il bilancio non ho trovato alcun capitolo, nel quale fossero stanziati delle somme per il rinnovamento del materiale metallico sul tronco di ferrovia Cajanello-Isernia.

Eppure su questo argomento io svolsi già una speciale interrogazione al ministro dei lavori pubblici nella passata Sessione. Ed allora l'onorevole Vendramini, sotto-segretario di Stato, mi dette la medesima risposta, che oggi l'onorevole Lacava ha dato all'onorevole De Amicis, che lo ha intrattenuto sulla medesima questione.

Ora è passato quasi un anno, e non si è fatto niente di ciò che fu promesso dall'onorevole sotto-segretario di Stato di allora. Quegli disse che si sarebbe studiata la questione; ma intanto il male è ancora permanente e lo studio non si sa quando avrà fine.

Conosco che un lungo carteggio ha avuto luogo fra la Società Mediterranea ed il Governo. Ma intanto quale sia il risultato di questi studi non si arriva a vedere, e gl'inconvenienti gravissimi peranco non sono stati rimossi.

Nella mia interrogazione d'allora domandai che talune stazioni proprio crollanti, che taluni uffici fossero riparati nelle mura e nei pavimenti tutti rovinati; e per questa parte le mie richieste furono assecondate. Ma in quanto all'armamento di questa linea, che è veramente importante, nulla si è fatto ancora. È vero che il ministro poco fa ha detto: che volete? L'armamento è conforme alla legge del 1879! Lo so anch'io che quella è una linea complementare, e che fu progettata sul secondo tipo complementare.

Cominciata pertanto la costruzione di quel

tronco, solo il tratto fra Cajanello e Roccaravindola, che è lungo 28 chilometri circa, fu armato con rotaie di 27 chili a metro lineare ed invece pel tratto successivo la linea fu costruita sul primo tipo complementare, cioè con rotaie di 36 chili a metro lineare.

Essendo stato mutato il tipo per la linea successiva da Roccaravindola a Isernia, era necessario di migliorare anche l'armamento del primo tratto, perchè altrimenti ne derivano molti inconvenienti e non si può trarre dall'intera linea tutta l'utilità che se ne potrebbe ottenere, se tutto l'armamento fosse uguale. Che accade ora? Che le stesse macchine di quarta non possono andare senza produrre gravi danni sul tratto Cajanello-Roccaravindola, mentre possono percorrere liberamente il tratto da Roccaravindola ad Isernia.

È quindi assolutamente indispensabile che sia mutato l'armamento del tronco Cajanello-Roccaravindola. Nè la spesa sarebbe poi tanto ingente: si tratta di un trecentomila lire.

Io sin dall'anno passato feci notare all'onorevole sotto-segretario di Stato, Vendramini, che forse questa somma si poteva anche limitare ed esposi al Governo anche una mia idea.

Dissi che si potevano prendere le rotaie che stanno sui binari morti delle stazioni della linea Roma-Napoli e sostituirle a quelle che si trovano sul tronco Cajanello-Roccaravindola. Queste rotaie potrebbero essere utilizzate benissimo in questa occasione, senza che alla linea Napoli-Roma ne fosse per derivare alcun danno, appunto perchè quelle rotaie, di cui parlo, si trovano su binari morti, e la sostituzione si potrebbe fare con una spesa minima.

L'onorevole ministro sa che si tratta di una linea importantissima perchè unisce gli Abruzzi con Napoli; e che ne fu consentita la costruzione anche per la grande importanza strategica; di maniera che alla stessa pure il ministro della guerra è grandemente interessato. Non è molto che alcuni ufficiali del Genio vennero a studiarne le condizioni e trovarono che esse sono veramente deplorabili. In caso di dislocamento di truppe si avrebbero difficoltà quasi insormontabili, perchè su questo tronco a causa dei continui rallentamenti di corsa si viaggia con la me-

schina velocità di quasi 10 chilometri all'ora. Accade sovente di vedere dei calessi tirati da miseri ronzini correre sulla strada rotabile, che trovasi al lato di quella ferrata, quasi con la medesima velocità del treno. Io perciò aspetto che l'onorevole ministro Lacava prenda subito dei provvedimenti, perchè finora non si è fatto assolutamente nulla, se si eccettui qualche restauro alle stazioni di Capriati a Volturmo e di Venafro. Io quindi prego l'onorevole ministro di voler una buona volta provvedere al cambiamento di dette rotaie.

Oggi ne ho parlato in sede di bilancio e fino a che il Governo non avrà provveduto io tornerò sull'argomento con ripetute interrogazioni. È cosa giusta quello che domando, ed è deplorabile che non sia stato peranco contentato. Si dia carico il ministro dei lavori pubblici di così grave anomalia che si verifica sulla nostra linea, dove nei tratti in montagna il treno corre veloce, in quelli di pianura, come è il tratto Cajanello-Roccaravindola, esso rallenta talmente la corsa da poter essere seguito da un cavallo che vada al trotto.

Ed altri ben gravi inconvenienti si verificano sulla nostra linea, che ha più l'aspetto di un tram a vapore che di una linea ferroviaria regolare. E di fatti il treno si ferma ad ogni stazione per circa un quarto d'ora; i poveri viaggiatori assistono sempre ad interminabili colloqui fra il capo stazione e il capotreno prima di vederlo ripartire. Il servizio poi è fatto malissimo, perchè le Società, come ha ben detto l'onorevole De Amicis, non hanno alcun interesse a render fruttifera quella linea. Esse hanno soppresso i due treni merci che vi erano prima, perchè sebbene la nostra sia la comunicazione più breve, mandano per la Foggia-Ancona le merci che da Napoli vanno nell'Alta-Italia e viceversa obbligando i treni viaggiatori a fare il servizio locale delle merci, di guisa che ogni volta, per aspettare che si carichi o si scarichi qualche cassa o qualche sacco di carbone, i poveri viaggiatori debbono perdere un tempo enorme. E non basta: il servizio delle tre coppie di treni che percorrono questo tronco è fatto, come si dice, a navetta o spola, con una locomotiva sola cioè, che va avanti e indietro tirando successivamente tutti i treni della giornata; in tal guisa se per una ragione qualsiasi essa ritarda in uno

dei primi viaggi, questo ritardo si riproduce nelle altre corse, facendo perdere tutte le coincidenze, e costringendo i viaggiatori a rimanere per ore e ore fermi a Cajanello, in una stazione posta in mezzo alla campagna deserta, priva di qualsiasi comodità, e fornita di una sola e misera camera d'aspetto comune a tutte le classi e dove, quando piove o soffia violenta la tramontana, sono costrette a stare pigiate in pochi metri di spazio 50 o 60 persone in attesa dell'arrivo del treno per Napoli o Roma.

L'ampliamento di quella stazione è indispensabile, specie tenuto conto del traffico sempre crescente della nostra linea.

Per tutti questi gravi inconvenienti la comunicazione diretta tra Napoli e gli Abruzzi è come se non esistesse, e gli abruzzesi che non possono servirsene con quella comodità e facilità che se ne ripromettevano, preferiscono passare per Roma o per Foggia, pur di non sottostare alle vessazioni, cui sono esposti sulla Isernia-Cajanello.

Mettendo fine al mio dire io spero che l'onorevole ministro vorrà ordinare il cambiamento delle rotaie nel tratto che ho ricordato, e il miglioramento delle stazioni e del materiale di questa linea, e vorrà soprattutto costringere le Società a fare un servizio migliore e più regolare, ristabilendo i due treni merci che sono stati soppressi, e adoperando due locomotive invece di una, togliendo così i molti e gravi inconvenienti lamentati. Stia pur certo l'onorevole ministro che quando a tutto ciò si sarà provveduto, quando gli orari saranno osservati ed il servizio sarà fatto con la maggiore esattezza e con tutto il materiale occorrente, quella linea potrà essere fruttifera, e cesseranno gli attuali giustissimi lamenti di quelle popolazioni.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Cimorelli non posso che rispondere quanto ho detto sul capitolo precedente all'onorevole De Amicis.

Non è la prima volta che l'onorevole De Amicis si è occupato di questa questione, e mi ha fatto rilevare tanto la necessità di un migliore armamento quanto gli inconvenienti dell'orario di quella linea. Ora rispondo all'onorevole Cimorelli, che per quanto riguarda

gli inconvenienti dell'orario si sta studiando per eliminarli.

L'onorevole Cimorelli dice: si sta sempre studiando! Ma, onorevole Cimorelli, sono necessari questi studi, perchè se si cambiasse un orario a capriccio, sa quali inconvenienti ne verrebbero?

La compilazione degli orari è cosa complicata, come ho detto altre volte; perciò si sta studiando; io ho promesso all'onorevole De Amicis, come prometto ora all'onorevole Cimorelli, che questi studi saranno completati al più presto.

Per quanto riguarda l'armamento, è giusta l'osservazione che una parte della linea è armata in un modo ed una parte in un altro. Anche su questo si sta studiando... (*Commenti*). Se gli studi non li volete, non so che farci.

La spesa non è, come dice l'onorevole Cimorelli, di poche migliaia di lire; è una spesa rilevante; non posso dire se sia di 100,000 o di 200,000 lire, ma certo non è cosa di poco momento, come crede l'onorevole Cimorelli.

Ad ogni modo io prego l'onorevole mio amico Cimorelli di ritenere che tanto la questione degli orari, quanto quella dell'armamento di questa linea saranno da me scrupolosamente esaminate.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 269.

Capitolo 270. Aumenti e miglie di materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare, lire 770,100.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavaignari.

Cavaignari. Prendo occasione da questo capitolo per rivolgere all'onorevole ministro due raccomandazioni: la prima che riguarda la stazione del comune di Zoagli, e glie la rivolgo anche a nome del collega Merello il quale si interessa della sorte di quel Comune. E per meglio accertare l'onorevole ministro della fondatezza ed anche dell'urgenza della raccomandazione che mi permetto di fargli, leggerò un telegramma giuntomi poc'anzi da quella amministrazione comunale. Più telegraficamente di così, credo non si possa parlare. (*Si ride*).

«Ella farà davvero opera saggia, acquistandosi la benemerita e riconoscenza del paese, ricordando in piena Camera all'onorevole ministro dei lavori pubblici la questione del binario morto nota a vostra si-

gnoria, che Zoagli aspetta risoluta in senso favorevole, la cui mancanza incaglia enormemente il commercio in generale. »

Onorevole ministro, io so che questa pratica è da parecchio tempo presso il Ministero dei lavori pubblici; so anche che il vostro collega degli esteri se n'è interessato. Voi sapete, come me, che Zoagli è un centro antico di lavoro, che là esistono da secoli industrie preziose.

Ebbene, sappiate in che condizioni si trova questa stazione! Chi vuol spedire un collo di mercanzia non può oltrepassare il quintale. Tutti quelli, che debbono fare spedizioni di maggior volume e peso, debbono ricorrere alle stazioni vicine, dico vicine per modo di dire, ma per accedervi occorre far molto cammino sulla strada carrozzabile.

Vedete dunque che Zoagli, centro operoso ed industrie, che non la cede ad altri Comuni in questo, profitta ben poco di quella stazione e tutto perchè gli si nega un binario morto. Questa, onorevole ministro, è la prima raccomandazione, che io desideravo di farvi.

Ora permettetemi una domanda. Io desidererei sapere da voi a che punto si trovano gli studi che riguardano la stazione di Rapallo.

Voi sapete che quella stazione, per la posizione in cui si trova, ha dato luogo ad inconvenienti, che suonano disastri e gravissimi, e che da qualche anno il Ministero ha riconosciuto la necessità di procedere al suo ingrandimento.

Si sono fatti degli studi e credo che si fosse impostata in bilancio anche una somma di 80,000 lire. Più tardi si riconobbe che gli studi erano insufficienti, e si dovette continuarli, perchè si trattava di un sottopassaggio, riconosciuto indispensabile. Ebbene, io desidererei dalla cortesia vostra un chiarimento in proposito; desidererei che mi diceste se questi studi sono ultimati, e, se non fossero ultimati, che ordinaste che si ultimassero, perchè, se disgraziatamente qualche cosa di anormale accadesse in quella stazione, ebbi già occasione di dirlo altra volta e lo ripeto oggi, la responsabilità sarebbe tutta vostra.

Ed ora permettetemi che io conchiuda con una terza e brevissima preghiera, che vi rivolgo, e che avrei dovuto fare prima d'ora, se le interruzioni della linea non mi avessero fatto arrivar tardi alla Camera.

Mi è parso di aver letto nella relazione, che precede il bilancio, alcune economie, che si sono fatte sul capitolo 48 e specialmente sul 49, riguardanti l'escavazione dei porti; parmi di aver letto anche, onorevole ministro, che l'Amministrazione, invitata a dar chiarimenti sopra queste economie, aveva detto di aver soddisfatto tutte le esigenze delle amministrazioni locali, che chiedevano; e che, se a qualche domanda non si era potuto ottemperare, questo dipendeva dalle molte formalità, che la legge impone.

Io vorrei rivolgervi questa preghiera, ed è, che se inciampi burocratici impediscono questi lavori, che sono pure necessari, se inciampi burocratici fanno sì, che si debba rifiutare il consenso ad opere necessarie, facciate in modo da togliere questi inciampi, anche modificando, col consenso della Camera, s'intende, la legge in questo senso, perchè questi lavori naturalmente migliorano le condizioni portuali.

Io richiamo la vostra attenzione sui porti di Rapallo, di Santa Margherita e di Portofino, porti, che non avranno importanza primaria, ma sono sicuro asilo per le navi, tanto sicuro asilo che in questi ultimi tempi nello imperversare degli elementi resistettero non riportando danni di sorta.

Ecco quali sono, onorevole ministro, le raccomandazioni, che in fine di bilancio mi son permesso di consegnare alla vostra attenzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maury.

Maury. Sono molto perplesso, in occasione della discussione di questo capitolo, di sollevare, nella solennità di un'Aula legislativa, una questione molto povera e molto piccina, quale è quella di un semplice finestrino. Ma mi piace di rivolgere siffatta osservazione all'onorevole ministro Lacava, il quale dimostra, durante la sua amministrazione, di sentire i bisogni delle plaghe dell'Italia Meridionale.

Egli infatti provvide perchè fosse formato un treno direttissimo giornaliero il quale raccoglie nei mesi di agosto, settembre e ottobre, i prodotti di primizie in frutta ed uve. Così egli ha messo in condizione questi prodotti delicati di arrivare con grande rapidità ai confini estremi d'Italia e di proseguire per l'estero fino in Russia e in Danimarca con la massima possibile celerità.

Ho detto di essere dolente di sollevare in occasione di questo capitolo una questione assai piccina, ma la sollevo, perchè da essa la Camera ed il ministro possano trarre un sintomo: sintomo che ha il suo valore e non va dimenticato; quegli strumenti di lavori sui quali il Paese conta per compiere il suo miglioramento economico, mercè l'aumento della sua esportazione, mostrano di non sentire i bisogni veri del Paese e nemmeno i propri interessi. Alludo, senza reticenza, alle Società ferroviarie.

La Camera ed il ministro sanno come, nell'epoca della prosperosissima esportazione dei prodotti di primizie erbacee e delle uve verso Francia, le Società, e l'Adriatica in special modo, creassero un tipo di vagone indicato con lettera *F*, che aveva il nome di refrigerante.

Questo vagone possiede quattro aperture al lato destro e altrettante al lato sinistro. Esso, che da molti anni percorre le nostre linee, è ora adoperato, e da tempo, per la novella esportazione così ricca dei paesi meridionali, la esportazione delle uve in cesti, in cestini e in scatole e delle frutta precoci.

Chiedo permesso alla Camera di assai brevemente intrattenerla sulla esportazione di questo nuovo tipo di prodotto italiano, che ha conquistato in quattro anni i mercati della Svizzera e della Germania, e che, quest'anno, si è già affacciato sui mercati della Danimarca e della Russia stessa.

Lungo le coste dell'Adriatico, sia dell'Adriatico pugliese, sia dell'Adriatico abruzzese, esistevano alcune varietà di uve bianche finora poco apprezzate; erano uve a buccia fina, precoci, di bello aspetto ma non eccellenti per la vinificazione, perchè non producenti vino poderoso secondo il tipo generalmente richiesto dai nostri mercati di consumo interno.

In alcune plaghe, specialmente dello Abruzzo marino, il mosto di questa varietà di uve era trasformato, mercè il bollimento in caldaia, in una varietà di vino cotto, che credo nelle Marche si chiami vino santo: apprezzatissimo come vino liquoroso dai campagnuoli.

Uno dei coadiutori del nostro grande esportatore Cirio, di cui molte volte la fortuna non fu pari alla attività ed all'audacia, tentò di raccogliere queste uve e di espe-

rimentare con esse i mercati della Svizzera e della Germania.

Il prodotto piacque; ed oggi la esportazione sua rappresenta una vera ricchezza per quelle plaghe.

Il successo è stato possibile, perchè l'uva, avendo buccia fina, è apprezzata dai consumatori del Nord, i quali finora rifiutarono completamente lo zibibbo e le uve a buccia dura.

Quali sono le condizioni di trasporto di questo prodotto, tanto utile per l'economia rurale dei nostri paesi, e così proficuo alle ferrovie per gli alti noli che paga?

Ed è bene che io ricordi alla Camera che ogni vagone che parte dalle stazioni dell'Adriatico pugliese paga in media 1,500 lire per l'Europa Centrale e cinquecento lire per i confini estremi del Regno e che se giunge deteriorato perde quasi ogni valore.

Naturalmente non essendovene altro, fu adottato il vagone refrigerante che 20 anni addietro faceva il trasporto delle uova e delle primizie leguminose. Chiedo scusa davvero ai miei onorevoli colleghi se in una assemblea legislativa debbo parlare di queste cose.

Voci. Parli, parli!

Maury. Come già dissi, questo vagone refrigerante ha otto aperture, quattro al lato destro e quattro al lato sinistro, due in alto e due in basso su ciascun lato; le due aperture, che sono al basso, sono difese da una chiusura così detta persiana, quelle in alto da un reticolato in ferro. Durante il viaggio accade purtroppo che l'acqua di pioggia penetra nel vagone, battendo, nella corsa del treno, contro finestrini aperti.

Allorquando si trattava di prodotti del suolo esclusivamente erbacei, l'innaffiamento forse non nuoceva; ma ora che trattasi di prodotti racchiusi in cestini eleganti ed in ceste scoperte, ora che trattasi di scatolette, che per la Russia non superano il peso di un chilogrammo e di merce che bagnata si deteriora, il caso è diverso. E quando si consideri che quelle scatole portano impresse a fuoco lo stemma d'Italia avvolto da pampini con la scritta *uva d'Italia*, la Camera ed il ministro comprenderanno bene che è utile anche pel nostro buon nome che arrivino a destino non guaste.

Non ho lo scrupolo di aver taciuto in proposito. Ne parlo ora alla Camera ed al

ministro, cui rivolgo preghiera vivissima che si pensi a provvedere.

Occorre modificare questi vagoni, i quali portano così ricco prodotto nostro; e la modificazione importa una spesa minima. Accade purtroppo, per questa modestissima questione, quello che accade per molte altre. Quando trattasi di materiale da trasporto non si sa chi debba fare la spesa, se lo Stato o le Società. Si tratta di una modificazione o di una riparazione? Se si tratta di una modificazione, deve andare a spese dello Stato; se di una semplice riparazione, a spese della Società. Ela riparazione, che ho chiesto e chiedo oggi, è minima, ripeto; perchè si tratta semplicemente di trasportare gli sportelli a persiana dal basso in alto e quelli a reticolato, che sono in alto, di trasportarli in basso: l'aria circola ugualmente per tutto il vagone, e se nel lungo viaggio il treno è avvolto da un temporale, l'acqua della pioggia non entra.

La mia è una modestissima osservazione, che sottopongo all'onorevole ministro come un sintomo, dal quale oggi più che mai dobbiamo trarre un ammaestramento. Noi viviamo in un paese colpito da sciagure di ogni genere, e che ha fatto tutto quanto poteva per risollevarlo la sua condizione economica. Ma il privato non può fare tutto da sé; ha bisogno di avere attorno a sé non solo il favore del Governo, ma che gli siano assicurati buoni strumenti di lavoro. Le ferrovie sono fra questi i più utili, i più fecondi, i più essenziali.

Se per una piccola questione di un finestrino da chiudersi in su od in giù gli ostacoli della burocrazia sono tanti, se il lavoro della nazione, se i suoi commercianti, i suoi industriali devono trovarsi continuamente fra le Società, che non vogliono, e lo Stato che non può fare quello che occorre, io vi domando: a che spingere il paese ad intraprendere nuove opere e a sognare nuovi destini? (*Bravo!*)

Le nostre popolazioni, che lavorano sotto il sole che brucia, sotto il vento gelido che assidera, in mezzo alla malaria che uccide senza tregua, lottando con pertinacia contro le mille insidie economiche finanziarie e atmosferiche degli ultimi anni, se non si sentono sorrette a fare qualche altro sforzo in pro loro e della prosperità della patria, dispereranno di tutto e di tutti.

Ripeto ancora, la mia parola forse è eccessiva in un argomento così piccolo. Fido pienamente nell'onorevole Lacava, e nutro speranza, che, come è riuscito a fare percorrere l'Italia dalle nostre merci delicate in sole 28 ore di tempo, saprà anche far sì che i treni portino con sicurezza merci garantite dalle intemperie durante il viaggio. (*Benissimo!*)

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavagnari ha trattato tre questioni ed è ritornato ai capitoli 48 e 49 già discussi. Io gli dirò che non sono esatte le sue informazioni e che le somme stanziare in quei capitoli non sono state punto diminuite. (*Interruzioni dell'onorevole Cavagnari*). Sono anzi somme abbastanza rilevanti: capitolo 48, lire 1,675,000; capitolo 49, lire 2,400,000.

Certamente nella distribuzione di queste somme troveranno anche posto i lavori, di cui ha parlato l'onorevole Cavagnari. Quanto alle stazioni di Zoagli e di Rapallo, i progetti di sistemazione sono stati trasmessi a quella tale Commissione, di cui testè ho parlato, perchè esamini come devono essere distribuite le somme disponibili.

Per Zoagli la somma occorrente è di circa 25,000 lire; ed io spero che essa possa essere approvata se l'onorevole Cavagnari vorrà interporre la sua autorevole parola presso il comune di Zoagli per il concorso che dovrebbe dare.

Riguardo a Rapallo, dopo l'impianto del secondo binario fattosi a Zoagli, che permette di eseguire ivi gli incroci dei treni, è reso più facile il movimento sulla linea, e quindi è diminuito il bisogno del terzo binario nella stazione di Rapallo.

Tuttavia si è disposto perchè il relativo progetto sia esaminato nell'intento di provvedere a quanto sia necessario.

All'onorevole Maury, che ha saputo con molta eleganza elevare una questione piccola, prometto di studiare la modificazione, che deve apportarsi ai vagoni di cui ha parlato, e di vedere se la spesa relativa debba porsi a carico dell'esercizio o delle casse patrimoniali, a seconda della natura di essa.

Colgo l'occasione per dire all'onorevole Maury che mi sono molto preoccupato dell'aumento di traffico, specialmente delle derivate alimentari; e lo posso assicurare che

nelle ultime gare per 1100 vagoni della Società Adriatica, se ne sono appaltati ultimamente 100 di tipo perfezionato, come desidera l'onorevole Maury.

Inoltre, fra questi 1100, altri 500 ve ne sono, che possono servire per il trasporto delle derrate alimentari. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Con ciò resta approvato il capitolo 270.

Capitolo 271. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4^a categoria, concesse all'industria privata, lire 6,712,880.

Capitolo 272. Rimborso ai Corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari. (Articolo 5 della legge 29 luglio 1879, numero 5002, serie 2^a, ed articolo 18, alinea 5, della legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie 3^a), lire 100,000.

Capitolo 273. Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, relative indennità e sussidi continuativi ed eventuali al personale stesso in servizio e licenziato, lire 686,543.

Capitolo 274. Spese d'ufficio, lire 133,000.

Capitolo 275. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria*.

Capitolo 276. Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonché per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria, lire 1,180,457.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Cavagnari.

(*Non è presente*).

Allora re-ta approvato questo capitolo.

Capitolo 277. Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per costruzione dei tronchi concessi colle Convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, numero 269, lire 5,000,000.

CATEGORIA III. — *Movimento di capitali*. — *Anticipazioni a Provincie e Comuni*. — Capitolo 278. Anticipazione della quota spettante alla

provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, numero 6936 (*Spesa ripartita*), lire 62,500.

CATEGORIA IV. — *Partite di giro*. — Capitolo 279. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 401,928.92.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

Barzilai. Debbo cogliere occasione, direi pretesto, da quest'ultimo capitolo del bilancio, per chiedere al ministro alcuni chiarimenti intorno a dichiarazioni fatte pochi giorni or sono, in quest'aula, a riguardo dei lavori del palazzo di Giustizia in Roma.

La Camera sa come nel 1897 venne approvata un'apposita legge, la quale aveva lo scopo di restringere i termini, stabiliti con la legge Genala del 1892, per la costruzione di questo palazzo, e si stabilì che pel 1903 l'opera dovesse essere compiuta. Ora è accaduto questo fatto, sul quale l'onorevole ministro, più che chiarimenti, a giustificazione di responsabilità non sue, potrà dare spiegazioni, che valgano a rassicurare la Camera almeno per l'avvenire: che, cioè, nonostante questa legge, al 1° luglio dell'anno in corso, di sette milioni che erano stati versati nelle Casse dello Stato pei lavori del palazzo di giustizia, se ne erano spesi soltanto circa uno e mezzo. Ora io domando, e con me domanda chiunque creda alla serietà delle leggi dello Stato, perchè si sia fatta un'apposita legge, non per stabilire gli stanziamenti nuovi, ma per stabilire un metodo accelerato dell'impiego delle somme, per poi applicarla nel modo come la si è applicata.

La spiegazione materiale del fatto è questa: che, mentre si dovevano fare gli appalti per 15 milioni di lavori, si è creduto opportuno, in base ad un criterio, che non sono riuscito ad intendere, di fare gli appalti soltanto per 9 milioni, riservando gli altri 6 ad un prossime avvenire.

Ora, quello che sta per accadere, Ella, onorevole ministro, lo sa meglio di me: col criterio attualmente adottato, col moto attualmente impresso ai lavori, nel 1903, anzichè esser giunti alla fine di quest'opera colossale, iniziata sotto gli auspici del nostro illustre presidente, e che è opera, la quale interessa altamente non solo una città, ma tutta la nazione, ed interessa la giustizia, che, francamente, ha in Roma dei templi troppo indegni del suo nome e della sua mis-

sione, in base a questo criterio, dico, nel 1903 saremo appena ad una metà dell'opera, che, invece, in quell'anno, dovrebbe essere compiuta.

Come si può rimediare a questo stato di cose? Il ministro disse, nella risposta che dava ad una interpellanza di un collega, che si stavano studiando progetti per appaltare i lavori complementari di quest'opera monumentale.

E qui non è fuor di luogo osservare qual danno irrimediabile sia venuto allo Stato dal non essersi, fin dal primo momento, appaltate tutte le opere.

Oggi il Governo si trova in questa condizione: o deve, quasi per forza, consentire all'impresa in azione anche i lavori, che restano da appaltare, consentendo così un appalto in condizioni di non perfetta libertà, in guisa da non poter completamente, come vorrebbe, tutelare gl'interessi dello Stato, oppure deve aspettare che l'appalto sia finito, al 1902, che il collaudo sia compiuto, che le riserve siano risolte (e di riserve ne sono già state presentate molte dall'impresa) per dare il cantiere alle imprese successive, che dovrebbero fare i lavori complementari.

Dunque la situazione è già pregiudicata non per colpa (mi affretto a dirlo) degli amministratori, che da pochi mesi si trovano al Ministero dei lavori pubblici; ma è pregiudicata senza alcuna scusa, senza alcuna ragione sufficiente, con danno evidente, tra le altre cose, anche di quella mano d'opera, che il ministro sa quanto sia purtroppo abbondante in Roma come da per tutto, e che per questa lentezza di lavori non trova quella occupazione, che pure, secondo gli stanziamenti votati dalla Camera, potrebbe avere.

Ma io spero e credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici saprà anche in questa situazione difficile trovare una soluzione, la quale risponda al voto, che la Camera esprimeva colla passata legge, allorchè rivedeva le leggi precedenti.

Non do suggerimenti, nè avrei da darne al ministro. Non posso suggerirgli in qual modo, nè per qual via egli potrà addivenire all'appalto dei nuovi lavori; ma spero che egli sarà convinto con me che è assolutamente necessario prendere un provvedimento al riguardo, e far sì che la legge sia, almeno in questo, rispettata, e che quest'opera, la quale, lasciata nelle condizioni attuali, di progressione, non potrebbe essere finita prima

del 1909 o del 1910, abbia invece il suo compimento al termine assegnato dal ministro Prinetti, il quale ministro Prinetti poi non trovò l'opportunità o il modo di far sì che la sua promessa avesse l'attuazione, che egli mostrava di desiderare!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non dubito che la legge, che riguarda la costruzione del Palazzo di giustizia in Roma, sia eseguita completamente, e che l'opera possa avere il suo compimento nei limiti di tempo, strettamente necessari, sia per l'importanza dell'opera che si sta facendo nella capitale del Regno, sia anche in omaggio a colui, che per primo portò innanzi alla Camera la necessità della costruzione di questo Palazzo, voglio dire dell'illustre nostro presidente.

L'onorevole Barzilai ha detto cosa vera quando ha affermato che forse si poteva appaltare qualche altro lavoro di più. Però posso assicurarlo che non mi fermo al solo appalto dei 9,102,000 lire per lavori murari; tanto è vero che fin dall'agosto ho bandito il concorso per le statue e le decorazioni artistiche, che importano una spesa di lire 400,000; e appunto in questi giorni si è riunita la Commissione, presieduta dall'illustre senatore Monteverde e composta di altri distinti artisti, che deve giudicare del concorso.

Rispondendo all'interrogazione dell'onorevole Santini ho detto che sto provvedendo perchè si possano appaltare gradatamente anche le altre opere di complemento. Certamente vi sono difficoltà tecniche da superare: non è facile far procedere di pari passo lavori diversi con più appaltatori. Vi sono opere, come, per esempio, l'intonaco e i pavimenti, che avrebbero potuto essere appaltati insieme con le opere murarie; ma studierò il modo di farle eseguire al più presto possibile. Restano poi altre opere come le decorazioni artistiche in stucco, le pitture, ecc., che debbono necessariamente appaltarsi per ultime.

Intanto posso assicurare l'onorevole Barzilai che è già stato approvato il capitolato per gli infissi in legno, e che in questi giorni sarà inviato al Consiglio di Stato per poter indire, senza indugio, l'appalto.

Si sta poi studiando il progetto degli infissi in ferro; si stanno inoltre eseguendo i campioni per le decorazioni interne in stucco,

e appena ultimati, si potrà compilare il progetto definitivo.

Concludo dichiarando che è mio vivo desiderio di far sì che il Palazzo di giustizia sia completamente costruito al più presto e in modo conforme alle leggi.

Queste dichiarazioni io dovevo fare all'onorevole Barzilai, e spero che ne sarà soddisfatto.

Barzilai. Ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 279 ed ultimo.

Metto a partito lo stanziamento complessivo del bilancio (*Spese reali*), in lire 75,035,357 ed il totale generale in lire 75,437,285. 92.

(Sono approvati).

Do lettura dell'articolo unico:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1899, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Trattandosi di un articolo unico non lo pongo a partito. Si procederà domani alla votazione segreta del disegno di legge.

Nomina di una Commissione,

Presidente. In adempimento dell'incarico che la Camera ha voluto affidarmi per la nomina della Commissione sopra i trattati di

commercio, chiamo a far parte di questa Commissione gli onorevoli deputati: Randaccio, Ottavi, Bonacossa, Chiesa, Rizzetti, Ceriana-Mayneri, Possi-Milano, Niccolini, Rizzo, Sciacca della Scala e Luigi Luzzatti.

Non ci sono oggi, eccezionalmente, da leggere nè interrogazioni, nè interpellanze.

La seduta termina alle ore 17,25.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99. (9)

2. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99. (11)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1898-99. (12)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Vice-Direttore dell'ufficio di revisione.