

XXXIX.

TORNATA DI SABATO 3 FEBBRAIO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Bilanci (<i>Seguito della discussione</i>):	
Lavori pubblici	Pag. 1323-26
Oratori:	
CAVAGNARI	1351
COSTA ANDREA	1334
CURIONI	1340
DE FELICE-GIUFFRIDA	1341
FARINA EMILIO	1326
FRASCARA GIUSEPPE	1323-51
LACAVA (<i>ministro</i>)	1344
MATERI	1332-51
PRINETTI	1337
RADICE	1336
RUBINI (<i>presidente della Giunta del bilancio</i>)	1352
VALLE A.	1351
Comunicazioni della Presidenza:	
Ringraziamenti della famiglia La Russa per la commemorazione del senatore LA RUSSA	1314
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Onorari professionali dei procuratori (BONASI)	1326
Sezioni di pretura (Id.)	1326
Alunni di cancelleria (Id.)	1326
Interrogazioni:	
Liceo-ginnasio a Portici:	
Oratori:	
MAGLIANI	1314
MANNA (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1314
Polveriera di San Paolo (Torino):	
Oratori:	
PELLOUX (<i>presidente del Consiglio</i>)	1315
ROSSI TEOFILO	1315
Polverificio di Fontana-Liri (GROSSI e LUCERNARI):	
Oratori:	
LUCERNARI	1316
PELLOUX (<i>presidente del Consiglio</i>)	1316
Clinica chirurgica di Genova:	
Oratori:	
CAVAGNARI	1316-17
MANNA (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1316-17
Comune di Jesi (Commissario Regio):	
Oratori:	
BERTOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	Pag. 1318
DEL BALZO CARLO	1318
Trasporti delle antraciti:	
Oratori:	
CHIAPUSSO (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1319
FARINET	1319
Condizione del vescovo Giustiniani:	
Oratori:	
FALCONI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1319
VISCHI	1319
Treno diretto Pavia-Milano:	
Oratori:	
CHIAPUSSO (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1320
RAMPOLDI	1320
Osservazioni:	
Salute del deputato TASSI	1312
Oratori:	
PRESIDENTE	1312
RADICE	1312
RAMPOLDI	1312
Proposte di legge (<i>Lettura</i>):	
Tombola per i minorenni e minorenni corricgende (BRUNICARDI)	1313
Collegio politico di Volterra, frazione di Collemezzano (BIANCHI E.)	1313
Legislazione sulla caccia (TASSI)	1312
Decime siciliane (GALLO)	1313
Assegni ai veterani (CALDESI)	1312
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Emigrazione (LUZZATTI LUIGI)	1321
Tutela delle rimesse degli emigrati all'estero (Id.)	1321
Oratore:	
PANTANO	1321
Domanda di procedere contro il deputato DILIGENTI (GALLINI)	1322
Verificazione di poteri	1353
Votazioni segrete:	
Bilancio delle poste e dei telegrafi	1353
Spese impreviste	1353
Convenzione con la Svizzera (pesca)	1353
Dazio consumo di Napoli (provvedimenti)	1353

La seduta è aperta alle 14.5.

Miniscalchi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Poli, di giorni 5; Campi, di 8; Tornielli, di 8; Medici, di 1; Rocco, di 15; Lampiasi, di 20; Contarini, di 15; Serristori, di 5; Vetroni, di 10; Pizzorni, di 15; Florena, di 30; Luchini Odoardo, di 8; Cereseto, di 3; Donnaperna, di 2; Spirito Francesco, di 15; Testasecca, di 60; Giannurco, di 8; Murmura, di 8; Bonanno, di 15; Sanfilippo, di 8; Giunti, di 4; Palberti, di 8; Arlotta, di 2; Weil-Weiss, di 8; Spirito Beniamino, di 3; De Prisco, di 8; Casale, di 10; Brunetti E., di 7. Per motivi di salute, gli onorevoli: De Giorgio, di giorni 8; Calleri Giacomo, di 15; De Riseis Luigi, di 15; Gianolio, di 5; Fani, di 15; Pompilj, di 8; De Luca, di 8; Ungaro, di 10; Scaglione, di 8; Goja, di 8; De Novellis, di 8; Grippo, di 10; Pivano, di 8; Reale, di 30; Pini, di 8; Mascia, di 5; Bocchialini, di 10; Sanseverino, di 15; Vianello, di 10; Cuzzi, di 12; Cagnola, di 5; Quintieri, di 30; Coffari, di 25; D'Andrea, di 8; Ricci Paolo, di 15; Leonetti, di 25; Bertoldi, di 8; Calvanese, di 6; Tiepolo, di 8; Perrotta, di 8; Oliva, di 5; Melli, di 8. Per ufficio pubblico, gli onorevoli Alessio, di giorni 10; Palumbo, di 12.

(Sono concessuti).

Sulla salute del deputato Tassi.

Radice. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Radice. Ieri correvano gravissime notizie sulla salute del nostro carissimo collega Tassi: non dubito che la onorevole Presidenza avrà assunte informazioni e prego quindi l'onorevole presidente di volerle comunicare alla Camera.

Sono sicuro di essere interprete dei sentimenti di tutti facendo i più ardenti voti per una pronta guarigione del nostro caro collega.

Presidente. La Presidenza si è preoccupata del doloroso fatto della malattia dell'onore-

vole Tassi. Ieri sera pareva che non ci fosse alcuna apprensione: ma stamattina la malattia si è aggravata alquanto, ma sempre senza presentare serio pericolo.

Io quindi mi auguro che le notizie continuino ad essere buone: del rimanente è arrivato proprio ora alla Camera un autorevole collega, l'onorevole Rampoldi, che ha visitato da poco l'onorevole Tassi, ed egli può darci le notizie più recenti.

Onorevole Rampoldi...

Rampoldi. Torno ora dalla casa dove giace infermo il carissimo collega onorevole Tassi, e sono lieto di confermare le buone notizie che testè ci ha comunicato il nostro illustre presidente.

Letture di alcune proposte di legge d'iniziativa parlamentare.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura di cinque proposte di legge di iniziativa parlamentare presentate dagli onorevoli Tassi ed altri, Caldesi e Giovanelli, Gallo, Bianchi, Brunicardi ed altri, e che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

Miniscalchi, segretario, legge:

Proposta di legge dei deputati Tassi, Monti-Guarnieri, G. Calleri, Giaccone, Falletti, Cortesi, Danieli, Cuzzi, Beduschi, Tripepi, Farinet, Arnaboldi, Imperiale, E. Farina, Cipelli, Mazza, Podestà, Tecchio, Cavalli, De Nobili, Ghillini, Cornalba, Vischi, Cottafavi, Cavagnari, Binelli, Tozzi, Fabri, Roselli, De Michele, D. Pozzi, Serralunga, Pais, Tornielli, Biscaretti e Compans. Unificazione della legislazione sulla caccia.

Articolo unico.

È data facoltà al Governo del Re di provvedere per Decreto Reale alla unificazione della legislazione sulla caccia per tutto il Regno.

Proposta di legge dei deputati Caldesi e Giovanelli.

Art. 1.

Il servizio degli assegni ai veterani concessi e da concedersi a norma della legge 4 marzo 1898, n. 46, è affidato alla Cassa dei depositi e prestiti, la quale provvederà allo immediato pagamento degli assegni concessi sino alla completa loro estinzione.

Art. 2.

Alla Cassa dei depositi e prestiti sarà pertanto devoluto lo stanziamento disposto colla legge 18 dicembre 1892, n. 489, che sarà mantenuto sino a totale estinzione delle somme anticipate al titolo suddetto coi relativi interessi.

Proposta di legge del deputato Gallo.

Art. 1.

Tutte le decime di qualsiasi specie e natura dovute in Sicilia al Demanio dello Stato ed all'Amministrazione del Fondo pel culto, anche quando sieno convertite in denaro, o convenzionalmente o giudiziariamente riconosciute, sono abolite senza compenso.

Art. 2.

Tutte le decime di qualsiasi specie e natura dovute in Sicilia ai vescovi, ai ministri del culto, ai sacerdoti di qualunque dignità e grado, alle chiese ed a qualsiasi corpo morale ecclesiastico, anche quando fossero state convenzionalmente o giudiziariamente convertite in denaro o riconosciute, sono abolite.

Rimangono salve ed impregiudicate le disposizioni del Codice civile intorno alle enfiteusi ed alle rendite perpetue.

Art. 3.

Le persone e gli enti, i quali, alla pubblicazione della presente legge, si trovano nel possesso civile e nella attuale percezione delle decime, hanno diritto ad un compenso annuo in denaro, limitato per le persone alla loro vita naturale e per gli enti alla vita naturale delle persone che percepiscono un qualsiasi emolumento sul reddito delle decime.

Art. 4.

Il compenso previsto dall'articolo precedente sarà fissato in equa misura colle norme che verranno date da un Regolamento, in proporzione del reddito ricavato dalle decime, da non eccedere mai i due terzi del reddito attuale.

Siffatto compenso sarà determinato e riscosso per mezzo di ruoli speciali, da compilarsi da una Commissione costituita nei modi che verranno indicati nel Regolamento,

a solo carico dei maggiori attuali possessori di terre soggette a decime.

Art. 5.

I ruoli speciali saranno variati nei modi e colla garanzia previste dal Regolamento, ogni qualvolta avverrà la morte di qualcuna delle persone accennate nell'articolo 3, nel quale caso la diminuzione del debito andrà ripartita a favore dei debitori indicati nel capoverso dell'articolo precedente.

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare un Regolamento per la esecuzione della presente legge.

Proposta di legge del deputato E. Bianchi. Aggregazione della frazione di Collemezzano (Cecina) al Collegio politico di Volterra.

Articolo unico.

La frazione di Collemezzano, comune di Cecina, è distaccata dal Collegio di Lari ed aggregata al Collegio di Volterra per gli effetti della legge elettorale politica.

Proposta di legge dei deputati Brunicardi, Angiolini, Rospigliosi, Civelli, Barzilai, Ridolfi, Brunetti Eugenio, Mazza, Callaini, Morandi, Serristori, Luchini Odoardo. Tombola a favore dell'Opera Pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della Pia Casa di Patronato pei minorenni e della Casa di rifugio per le minorenni corrigende.

Art. 1.

L'Opera Pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, la Pia Casa di patronato pei minorenni, e la Casa di rifugio per le minorenni corrigende di S. Felice a Ema sono autorizzate a tenere in proprio beneficio una tombola telegrafica nazionale per l'ammontare di lire 800,000.

Art. 2.

I suddetti tre Asili sono all'uopo autorizzati ad emettere 800,000 cartelle al prezzo di lire una ciascuna.

Art. 3.

La tombola sarà esente da ogni tassa e da ogni diritto erariale.

Art. 4.

Con Decreto Reale saranno determinate le disposizioni per la esecuzione della presente legge.

Presidente. In altro momento si stabilirà il giorno dello svolgimento di queste proposte di legge.

Ringraziamenti.

Presidente. Comunico alla Camera un telegramma da Catanzaro inviato alla Presidenza della Camera dalla famiglia La Russa:

« Ringraziando V. E. comunicazione fat-
tami pregola interpretare sentimenti miei, fa-
miglia di riverente riconoscenza verso la
Camera per le condoglianze votate in occa-
sione della morte del compianto mio geni-
tore senatore La Russa, accogliere grati no-
stri sentimenti verso sua persona per bene-
vola parola direttaci.

« Firmato: I. La Russa. »

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le in-
terrogazioni. Viene prima quella dell'onore-
vole Magliani al ministro dell'istruzione pub-
blica « per conoscere se sia vero che pensi
di istituire un liceo-ginnasio a Portici, in-
vece di istituire il quinto liceo-ginnasio in
Napoli. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per
l'istruzione pubblica ha facoltà di rispon-
dere a questa interrogazione.

**Manna, sotto-segretario di Stato per la pubblica
istruzione.** Il Ministero ha ricevuto in data del
14 gennaio un'offerta della Giunta munici-
pale di Portici per la istituzione di un liceo-
ginnasio in quel Comune, e naturalmente si
è riservato di studiarla. Per la istituzione
di un quinto liceo-ginnasio in Napoli vi è,
fra gli altri, un voto dell'Associazione na-
zionale degli scienziati, dei letterati ed ar-
tisti, ed il Ministero non può non tenerne
conto. L'onorevole Magliani sa come oltre la
difficoltà di trovare in Napoli un edificio di-
sponibile conveniente, v'è quella della man-
canza di fondi che ascenderebbero a più di
35,000 lire. Ma l'onorevole Magliani sa del
pari come e quanto il ministro della pub-
blica istruzione si interessi per Napoli, e sia

certo che il ministro per primo sarà lieto,
se potrà, superando quelle difficoltà, dare a
quella nobile città una novella prova del suo
interessamento. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onore-
vole Magliani per dichiarare se sia o no
soddisfatto.

Magliani. Io debbo rettificare in una sola
parte la risposta con tanta cortesia favori-
tami dall'onorevole sotto-segretario di Stato,
ed è rispetto alle difficoltà di trovare un edi-
fizio adatto per il nuovo Istituto, nonché alle
difficoltà di trovare i fondi necessari per man-
tenerlo.

È certo che parecchie volte dalla città di
Napoli, da vari sodalizi sono stati fatti voti
e premure vivissime per l'istituzione di un
quinto liceo-ginnasio il cui bisogno è asso-
lutamente indiscutibile, perchè, come certo
risulta all'onorevole sotto-segretario, la con-
dizione degli studi classici a Napoli è la se-
guente: ginnasi e licei moltiplicati all'inf-
nito con vero disordine per via di classi
aggiunte, tal che non un quinto, nè un sesto,
nè un settimo liceo-ginnasio, ma forse il
doppio ne esistono in modo informe e, ripeto,
deplorable, non solo per la mancanza di di-
sciplina, ma anche per la mancanza del per-
sonale, perchè i professori non possono essere
reclutati con quei criteri con cui si provvede
alle nomine ordinarie.

Ora con queste difficoltà non è mai stato
fatto cenno che il comune di Napoli abbia
rifiutato i locali; anzi recentemente io debbo
ricordare che il voto dell'Associazione fra i
letterati e scienziati è stato trasmesso al
Ministero della pubblica istruzione appunto
a mezzo del suo presidente che è il sindaco
di Napoli. È questa la dimostrazione più
evidente che il comune di Napoli, quando si
dovrà provvedere sul serio all'istituzione di
un quinto liceo-ginnasio, sarà non propenso,
ma dispostissimo a fare tutti i sacrifici.

Di guisa che, mentre ringrazio l'onore-
vole sotto-segretario di Stato della risposta
sua cortese, io lo prego di tener presente
questa mia affermazione, che cioè da nulla
risulta che il comune di Napoli abbia rifiu-
tato o sia per rifiutare i sacrifici necessari
per l'istituzione di un quinto liceo-ginnasio.

È questo basti per lo svolgimento della
mia interrogazione.

Presidente. Verrebbe ora una interrogazione
dell'onorevole Santini al ministro delle poste
e dei telegrafi; senonchè, essendo egli in

congedo per motivi di salute, questa interrogazione è differita.

Segue la interrogazione dell'onorevole Teofilo Rossi al ministro della guerra « per sapere se non creda opportuno, anzi necessario far traslocare la polveriera di San Paolo, fonte continua di timore e di pericolo per gli abitanti di Torino. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

Pelloux, ministro della guerra. Io posso assicurare completamente l'onorevole Teofilo Rossi. Prima di tutto dirò che fin dal 1891 una Commissione competentissima stabilì che potevansi senza difficoltà alcuna e senza pericolo conservare le cartucce in polveriere nell'interno della città non solo, ma anche nelle caserme. La Commissione che stabilì questo principio era presieduta dall'illustre generale Ricotti.

Ora posso dire all'onorevole Teofilo Rossi che in questo momento nella polveriera di San Paolo non vi sono che cartucce, perchè fin dal marzo 1899 il Ministero è addivenuto a questa misura di separare gli esplodenti pericolosi dalle cartucce. Si aggiunga pure a questo fatto, che stabilisce già il nessun pericolo in questo momento della polveriera di San Paolo vicino a Torino, che è allo studio un progetto già abbastanza avanzato per allontanare questi depositi non solo, ma anche altri che pure sono vicini a Torino.

Quindi posso assicurare l'onorevole Teofilo Rossi che oltre a che non vi sono assolutamente pericoli presentemente, quella parte che potesse anche lontanamente supporre pericolosa potrà essere tolta fra breve.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Teofilo Rossi, interrogante.

Rossi Teofilo. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra per la sua cortese risposta. Avevo presentato questa mia interrogazione all'indomani dello scoppio di Avigliana, quando appunto nella città di Torino si era manifestato un serio timore pel caso che avessero potuto scoppiare la polveriera di San Paolo o altri depositi di polvere che vi sono in quella città. Dopo d'allora l'autorità militare ha autorizzato il sindaco di Torino a rassicurare quella popolazione; e io dopo di allora, appunto ho presentato questa interrogazione per poter ottenere dall'onorevole ministro una dichiarazione esplicita in proposito.

L'onorevole ministro sa che vi sono a Torino tre depositi di polvere oltre quello di San Paolo: quello di San Carlo, quello di Borgata Sassi e quello del Regio Parco. È vero che anche di questi si è detto che non contenevano altro che munizioni e cartucce, come quelle che possono essere contenute in qualunque deposito o caserma; ma è vero anche che in queste polveriere, se non vi fosse un pericolo speciale, non si darebbe un ordine speciale alla guardia, vale a dire un incarico di conservazione e di vigilanza molto maggiore. Questo lo so per conto mio, perchè anch'io non molto tempo fa ebbi occasione di prestare servizio di guardia alla polveriera di San Paolo, servizio molto più vigilante che in quartiere.

Ringrazio l'onorevole ministro degli affidamenti che mi ha dato. Conosco anche la lettera del comandante della piazza di Torino dove è detto che quando il Ministero competente avesse dato autorizzazione si sarebbe costruita una nuova polveriera lontana dal centro di Torino.

Non posso che dichiararmi soddisfatto; ma in questa occasione, poichè ho facoltà di parlare, vorrei pregare l'onorevole ministro di vedere se non sia il caso di studiare la questione di queste fabbriche di polvere. Poichè siamo nella occasione speciale di un disastro accaduto da poco tempo in Piemonte, veda se non sia il caso di studiare che questi dinamitifici mandino lontano dal luogo di produzione le materie prodotte e le riserve che servono per il Governo. Poichè il ministro sa che di 14 mila chilogrammi di dinamite scoppiati in Avigliana, gran parte erano riserve per il Governo.

Se queste riserve vengono portate lontano dal luogo di produzione, il pericolo è infinitamente minore.

Premesso questo, e se il ministro vorrà darmi anche un affidamento in proposito, mi dichiarerò completamente soddisfatto.

Pelloux, ministro dell'interno, interim della guerra. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Pelloux, ministro dell'interno, interim della guerra. Nel rispondere all'onorevole Teofilo Rossi desidererei parlare anche sulle interrogazioni rivoltemi dagli onorevoli Grossi e Lucernari relative al polverificio di Fontana Liri. Non so se posso rispondere in questo momento a queste interrogazioni...

Presidente. Non credo vi sia difficoltà tanto più che l'onorevole Lucernari è presente...

Lucernari. Sì, sì.

Pelloux, ministro dell'interno, interim della guerra. Ebbene, io posso assicurare l'onorevole Grossi, e al tempo stesso l'onorevole Lucernari, che in questo momento si fanno precisamente degli studi nel senso richiesto dall'onorevole Teofilo Rossi, cioè che non si lasci nei polverifici, nei dinamitifici un maggior deposito di esplosivi confezionati che non possono essere scaricati e portati via. In questo momento ad Avigliana si è disposto di portar via tutto quello che presentava un pericolo; quindi a questo proposito posso assicurare l'onorevole Teofilo Rossi che pericolo non c'è e che si è fatto tutto il possibile per rimuovere qualsiasi causa accidentale.

Passando a rispondere all'onorevole Lucernari dirò che veramente nei dinamitifici i pericoli sono nella manipolazione di certi ingredienti, e per Fontana Liri si è supposto che il pericolo sia nella manipolazione della nitroglicerina libera. Ora, prima assai che avvenisse il disastro di Avigliana, era già allo studio il progetto di trasportare sull'altra riva del Liri il deposito di manipolazione di questa materia pericolosa.

Il progetto è in corso ed in questo momento si fanno i rilievi topografici del posto che è stato scelto, e posso assicurare gli onorevoli Lucernari e Grossi, che tutto quello che si può fare per allontanare la possibilità di un pericolo è in via di attuazione.

Spero che, detto ciò, gli onorevoli interroganti vorranno dichiararsi soddisfatti.

Presidente. L'onorevole Lucernari ha facoltà di parlare.

Lucernari. Io per parte mia non posso dichiararmi che pienamente soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro, perchè son certo ch'esse varranno a tranquillare le popolazioni circostanti al polverificio di Fontana Liri.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Celli al ministro dell'interno « per sapere le ragioni e i criteri che lo hanno mosso a riformare l'ufficio centrale della sanità. »

È presente l'onorevole Celli?

(Non è presente).

La sua interrogazione s'intende decaduta.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cavagnari al ministro della pubblica istruzione « per sapere come intenda provvedere alla Cattedra di *clinica chirurgica operativa* nella Università di Genova resasi vacante in fatto per la durata assenza del titolare dallo insegnamento con grave jattura pel buon governo degli studi, e se intenda altresì di far cessare l'indecorsa gazzarra sollevata per le stampe da taluni direttori delle locali cliniche contro la benemerita amministrazione di quelli spedali civili. »

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

Manna, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Posso assicurare l'onorevole Cavagnari che il professor Novaro, giusta il telegramma ricevuto dal rettore dell'Università di Genova, ha ripreso il corso regolare di clinica chirurgica, il 26 gennaio.

Non istarò poi a ripetere, per quanto si riferisce all'ultima parte della interrogazione dell'onorevole Cavagnari, quanto già dissi nello scorso mese di novembre, e cioè che il Ministero si augura che voglia definitivamente comporsi nell'interesse comune quel dissidio che purtroppo esiste ancora tra gli ospedali di Genova ed il professor Novaro, il quale era stato chiamato dall'Università di Bologna a quella di Genova con condizioni che l'onorevole Cavagnari certo non ignora.

Presidente. L'onorevole Cavagnari ha facoltà di parlare.

Cavagnari. Prendo atto anzitutto delle dichiarazioni che mi vengono dall'onorevole sotto-segretario di Stato e mi compiaccio che l'illustre direttore della Clinica chirurgica operatoria di Genova, quantunque un pò tardi, sia venuto a miglior consiglio ed abbia pensato bene di riprendere le lezioni, che aveva interrotto senza un motivo giustificato qualsiasi.

Dopo ciò, facendo comune l'augurio con l'onorevole sotto-segretario di Stato, faccio voti perchè questi dissidi si abbiano a dissipare. Certo è però, che la linea di condotta tenuta da quell'illustre professore e da un suo collega, direttore della Clinica dermatologica e dermosifilopatica, in questi ultimi tempi, non è tale che ci possa dare affidamento di una soluzione, quale noi desideriamo. Ed è perciò

che, affinchè si possa preparare il terreno a questa soluzione che noi desideriamo, io vorrei pregare l'onorevole sotto-segretario di Stato di esortare quei signori direttori delle cliniche, che ho nominato, a tenere verso la amministrazione ospitaliera un contegno più confacente alla loro dignità e più corrispondente a quel rispetto che meritano amministrazioni, le quali dedicano tutto il loro tempo nell'interesse di una pia e santa causa. E non ho altro da aggiungere.

Manna, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Manna, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Io speravo che l'onorevole Cavagnari non insistesse nella seconda parte della sua interrogazione. Non posso perciò lasciar passare senza risposta le ultime parole da lui pronunziate contro il professore Novaro, che, lo ripeterò ancora una volta, non le merita punto.

Se il professore Novaro non ha prima ripreso il corso delle sue lezioni, la colpa non è tutta sua, anzi è per la massima parte dell'amministrazione ospitaliera, di cui è presidente l'onorevole Cavagnari. Perchè il professore Novaro, quella illustrazione che tutti conoscono, passò da Genova a Bologna, per le insistenze fattegli dall'amministrazione ospitaliera, la quale prima promise mari e monti e poi non mantenne sotto lo specioso pretesto che non era intervenuto un accordo scritto.

Cavagnari. Chiedo di parlare.

Manna, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il professore Novaro è stato costretto, nello scorso anno scolastico, ed in quello corrente, a dichiarare agli studenti che per l'opposizione sistematica dell'amministrazione ospitaliera non poteva essere grande il numero dei malati presentati nella clinica, nè molto variate le fattispecie morbose. E non aveva tutti i torti. Che cosa infatti principalmente chiedeva il professore Novaro? La concessione di 500 giornate di spedalità libere, che sarebbero pagate dal Ministero. Per quale ragione l'amministrazione ospitaliera si è rifiutata a concederle? Perchè ostavano gli statuti dell'ospedale, nel quale possono essere ammessi solo i nativi di Genova e coloro ivi domiciliati da cinque anni.

Ora in ciò ha torto l'amministrazione ospitaliera, perchè, una volta che essa am-

mette anche malati a pagamento, le 500 giornate libere sarebbero pagate dal Ministero.

Il professor Novaro chiedeva inoltre l'affilatura degli strumenti, che gli fu concessa in via provvisoria pel solo anno 1897-98, ed un'area per l'impianto di un canile, che l'amministrazione gli rifiutò, credo a ragione, benchè la concessione sia di poco momento, mentre il professor Novaro può valersi del canile del professor Maragliano che sembra disposto a concederne l'uso anche alla clinica chirurgica.

Certo le insistenze del professor Novaro, il quale nella parte principale ha ragione, non dovrebbero dispiacere all'amministrazione ospitaliera, perchè egli null'altro desidera se non che i giovani possano trarre il massimo profitto dalle sue lezioni.

Io, rispondendo all'onorevole Cavagnari, volevo evitare questa parte incresciosa della sua interrogazione; ma con questo non ho perduta la speranza che ogni dissidio possa presto comporsi, in modo che al professor Novaro, che fa onore all'Università di Genova, non si creino ostacoli che oltre a dispiacere a lui si risolvono in un danno per la gioventù studiosa.

Cavagnari. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Quale fatto personale?

Cavagnari. Perchè mi ha attribuito idee che non ho espresse.

Presidente. Parli.

Cavagnari. Il tempo troppo breve assegnato alle interrogazioni, non mi consente di rispondere estesamente come vorrei all'onorevole sotto-segretario di Stato. Riservandomi del resto a prendere a parlare, in occasione della prossima discussione del bilancio della pubblica istruzione per mettere le cose a posto, citerò solo due fatti, i quali dimostrano quale fu il contegno dell'amministrazione degli ospedali in rapporto alle cliniche.

E il primo fatto è questo, che nell'ultimo decennio, dal 1888 al 1899, quell'amministrazione ha speso del suo, in più, oltre 600,000 lire. Questo vi provi da qual sentimento fosse e sia animata l'amministrazione verso le cliniche.

Presidente. Onorevole Cavagnari, si attenga al fatto personale.

Cavagnari. Il secondo fatto è questo, che per dimostrare come nelle cliniche si stia bene, io potrei citare il caso di una egregia

persona, la quale dal 17 aprile al 21 luglio fu ricoverata nella clinica ospitaliera di Genova, e ne uscì rilasciando in favore di questo ospedale le migliori dichiarazioni. Non solo, ma nemmeno ebbe a dolersi la clinica chirurgica, imperocchè ha potuto in questo lasso di tempo avere la più chiara e solenne dimostrazione, che non solo i poveri, ma anche le persone di agiata condizione possono avere convenientissimo ricovero nelle cliniche.

Ma riservandomi di ritornare sull'argomento, come ho detto, alla discussione del bilancio, non aggiungo altro.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Morando al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e quando intenda mettere un termine alla sopratassa, posta in via provvisoria sui prezzi dei biglietti ferroviari e dei trasporti, che minaccia di risolversi in un aumento stabile delle già abbastanza elevate tariffe nostre, e chiede inoltre se non ritenga opportuno porre un freno ai nuovi aumenti imposti dalle Società ferroviarie e larvati con tramutamenti di treni accelerati in finti diretti e con variazioni alle tariffe sui trasporti. »

L'onorevole Morando non essendo presente, questa interrogazione s'intenderà decaduta.

Passeremo a quella dell'onorevole Carlo Del Balzo al ministro dell'interno « per conoscere per quali ragioni non fu permessa la affissione di un manifesto dei cittadini di Iesi, protestanti contro la proroga di tre mesi, accordata a quel Regio Commissario. »

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

Bertolini, sotto-segretario di Stato per l'interno. Il prefetto di Ancona effettivamente, in base all'articolo 65 della legge di pubblica sicurezza, vietò la distribuzione dei manifesti con cui s'invitavano tutti i cittadini di Iesi a protestare contro la proroga dei poteri del Regio Commissario.

Considerando che quella proroga corrispondeva all'esercizio di una facoltà discrezionale attribuita al potere esecutivo, e che era ragionevole non permettere alcuna agitazione la quale sminuisse autorità al Regio Commissario, credo dover dire che ben fece, ad avviso del Ministero, il prefetto di Ancona ad interdire la distribuzione di quel manifesto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carlo Del Balzo.

Del Balzo Carlo. Io mi sono fatto un dovere di farmi mandare copia del manifesto, che si voleva affiggere nella città di Iesi per protestare contro la proroga accordata al Regio Commissario, appunto per vedere se nel testo di esso vi fosse qualche frase offensiva all'autorità o vi fosse qualche cosa di ciò che, ordinariamente, si chiama sovversivo. Io non voglio tediare la Camera, ma ho qui il manifesto e, se l'egregio sotto-segretario di Stato non consente nella mia affermazione che in questo manifesto non vi è nulla che possa esser considerato come sovversivo o come offensivo della legalità, io chiederò venia al presidente di leggerlo.

Vi è un solo inciso che, forse, ha potuto urtare la suscettività del prefetto di Ancona, ed è quello in cui si parla d'intrighi nei corridoi della prefettura. (*Si ride*).

Ma, egregi colleghi, ogni giorno vediamo che sui giornali si parla di intrighi dei corridoi della Camera: se è permesso di parlare di intrighi dei corridoi della Camera, o perchè non deve esser permesso di parlare di quelli, che hanno potuto essere ordinati nei corridoi della prefettura di Ancona? Ora, io dico, voi, in ogni modo, comprimete qualunque manifestazione legale del pensiero, qualunque protesta dei cittadini; e vi domando: dove andremo con questo sistema?

La risposta alla mia domanda non la devo fare io stesso; l'ha fatta uno dei vostri seguaci, tra i più ortodossi, il quale, accusato di essersi troppo riscaldato per le accuse fatte ad un ufficiale dell'esercito per la donna tagliata a pezzi a Verona, diceva: Ma io me ne devo per forza preoccupare, poichè, se togliete l'esercito, non vi resta magistratura, non vi resta borghesia, non vi resta Parlamento.

Ora voi siete a tale da voler fondare le istituzioni sulla forza delle baionette? Siete perfettamente nel caso dei Borboni e degli Austriaci. Ecco a che cosa riducete la vita italiana colla vostra politica di violenza, con la vostra politica di compressione illegale.

Io non voglio finire tragicamente. (*Oh! oh!*) Egregio sotto-segretario di Stato, Ella prepara le elezioni, in questo modo, a Iesi; ma io l'avverto che a Iesi vi sono buone corde che sono famose nel mondo musicale; per cui i cittadini iesini per suonare durante le elezioni, non hanno bisogno delle corde stonate di palazzo Braschi. (*Approvazioni e risa*).

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Farinet ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'agricoltura « sulle ragioni per le quali non vennero comprese le antraciti nazionali nelle facilitazioni concesse ai trasporti delle ligniti con decreto del 28 corrente. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Io posso assicurare l'onorevole Farinet che sono stati iniziati uffici presso le ferrovie perchè i trasporti delle antraciti siano ammessi a godere la stessa tariffa, quella 1006, se non isbaglio, contemplata dal Decreto 18 gennaio scorso. La ragione per cui anche l'antracite non è stata contemplata in quel Decreto è perchè la domanda è venuta un poco in ritardo; ma, appena giunta, si sono fatti gli uffici che ho detto.

Presidente. L'onorevole Farinet ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta del sotto-segretario di Stato.

Farinet. Io fui indotto a presentare questa interrogazione dal fatto che avendo, in data del 27, ricevuto una lettera del direttore generale delle ferrovie, con la quale prometteva di interessarsi della questione, vidi comparire il 28 un Decreto, nel quale non si faceva parola dell'antracite e non si parlava che delle ligniti. Ne fui preoccupato per l'avvenire dei bacini di antracite, carboniferi, della provincia di Cuneo, che costituiscono una preziosissima riserva per l'economia nazionale.

Avendo presentato una interpellanza sulla crisi carbonifera, nella quale svolgerò ampiamente la questione dei combustibili fossili nazionali, crederei di abusare della pazienza della Camera e di fare un *bis in idem* trattandola ora; perciò mi limito a ringraziare l'onorevole sotto-segretario di Stato delle sue dichiarazioni, augurandomi che si provveda al più presto, come richiede la gravità della situazione.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Grossi al ministro della guerra « per sentire le sue intenzioni sui provvedimenti che occorrono d'urgenza per garantire nell'interesse dello Stato, e del suo unico stabilimento per la fabbricazione delle polveri nuove in Fontana-Liri, l'integrità dello stabilimento stesso, l'incolumità del suo per-

sonale, dei paesi e delle popolazioni circostanti. »

È presente l'onorevole Grossi?

(Non è presente).

Questa interrogazione s'intende decaduta.

Viene ora la interrogazione dell'onorevole Vischi al ministro guardasigilli « per sapere se e perchè venne revocato il sequestro delle temporalità a danno del vescovo Giustiniani. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.

Falconi, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia. In seguito ad una formale dichiarazione con la quale Monsignor Giustiniani affermava il suo rispetto alle leggi ed alle istituzioni dello Stato, soggiungendo che il solo sospetto contrario l'offendeva, il Governo credette giusto ed opportuno far cessare gli effetti del provvedimento con cui era stato disposto il sequestro delle temporalità. Però si sono tenute ferme le disposizioni, già date, per la erogazione, a scopo di beneficenza, delle rendite, riguardanti il periodo del sequestro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Con sovrana determinazione del 7 ottobre, così dice il *Bollettino di Grazia e Giustizia* del 13 di detto mese, fu ordinato il sequestro per misure di repressione, alla mensa arcivescovile di Sorrento. Molti, che ricordavano l'offesa arrecata da quell'arcivescovo alla Maestà del Re, trovarono mite il provvedimento. Io, checchè si pensi in contrario, nemico di una politica ecclesiastica di rappresaglie, lo trovai lodevole, ed anzi nella discussione generale del bilancio di grazia e giustizia, quasi esponendomi a farla da compare, invitai il ministro a dire in proposito. Ed il ministro, gentile come è sempre, mi rispose con parole, che poterono sembrare vanitose, ma che furono l'espressione della sua giusta soddisfazione, di essere stato il primo a colpire un prelado, venuto meno ai suoi doveri. Vero è che lo sforzo suo non era stato molto grande, giacchè il merito principale era stato dell'onorevole Finocchiaro-Aprile, che aveva provocato quel lodevole parere del Consiglio di Stato e sottoposto a Sua Maestà il Re il decreto, sulla materia; ma il ministro raccolse applausi, che io non volli turbare con inopportune rivelazioni.

Infatti, egregi colleghi, io ben sapevo che

il ministro mentre faceva qui la voce grossa, aveva *in pectore* il decreto per il dissequestro. Quel decreto porta la data del 13 dicembre; e, vedete combinazione, fu pubblicato soltanto il 27 dello stesso mese, quando la Camera era chiusa.

Perchè quel dissequestro? si domandarono tutti. Perchè questo contegno, di fronte all'indicato prelato? disse la stampa liberale. Il Ministero, che pure ha tanti giornali a sua disposizione, e certamente il Ministero di grazia e giustizia ha il bollettino del suo dicastero, non si curò di dire una parola sola, per illuminare la pubblica opinione! Ci è voluto la mia interrogazione per far noto che l'arcivescovo di Sorrento si era umilmente sottomesso.

In Francia, decreti di questo genere sono motivati; là, il Governo, di fronte al clero, che pure dal Vaticano è invitato ad essere amico delle istituzioni repubblicane, illumina la pubblica opinione, e fa note le sottomissioni del clero all'autorità della legge.

Io sapevo che il vescovo Giustiniani aveva fatto atto di sottomissione, aveva fatto dichiarazioni esplicite; e ben comprendevo che senza di queste, un ministro del regno d'Italia, e specialmente l'onorevole Bonasi, non avrebbe firmato il secondo decreto, tanta è la stima che ho verso gli uomini che sono al governo del mio paese; ma, domando perchè atti che non sono soltanto di repressione contro il colpevole, ma sono principalmente utili per l'esempio, non sono stati da voi pubblicati, per far comprendere a certa gente che non impunemente si può offendere la Maestà del Re? E che noi qui, potere laico, siamo tutti d'accordo a far rispettare le nostre leggi? Se voi, invece di chiudervi nella congiura del silenzio, aveste quegli atti pubblicati, avreste reso un gran servizio non dico a voi, che, dinanzi alla grandezza della cosa (me lo perdonerete certamente) siete poco, ma alla maestà delle istituzioni, alla maestà delle nostre leggi.

Ed ecco l'oggetto della mia interrogazione.

Presidente. Quest'interrogazione è esaurita.

Gli onorevoli Rampoldi e Credaro hanno interrogato il ministro dei lavori pubblici « per conoscere le cause che hanno consigliato alla Società ferroviaria del Mediterraneo di limitare ai soli viaggiatori muniti del biglietto di prima classe l'uso del treno diretto che parte da Pavia per Milano, alle ore 11.30. »

L'onorevole sotto-segretario ha facoltà di parlare.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Non credo di errare pensando che l'onorevole Rampoldi, piuttosto che conoscere le cause di questa limitazione, desideri conoscere quando essa sarà tolta. Le ragioni che hanno indotto la Società Mediterranea a proporre l'esclusione di cui trattasi, debbono essere molto più note a lui ed a Pavia che al Governo; tanto per accennarle, dirò che esse consistono, per adoperare una espressione molto mite, nella troppa vivacità degli studenti che fanno il viaggio da Pavia a Milano. Detto questo, aggiungerò all'onorevole Rampoldi che farò uffici presso l'Amministrazione ferroviaria, perchè veda di contemperare il diritto suo, che consiste nel pretendere che la vivacità degli studenti non vada all'eccesso, col giusto desiderio dei viaggiatori che da Pavia si recano a Milano.

Presidente. L'onorevole Rampoldi ha facoltà di parlare.

Rampoldi. L'onorevole sotto-segretario affermava essere piuttosto intendimento mio e del collega Credaro di conoscere quando sarà tolto il lamentato inconveniente, di quello che conoscere le cause che a questo han dato luogo. È vero. Ed io sono lieto che l'onorevole sotto-segretario di Stato abbia chiesto all'Amministrazione della rete Mediterranea le notizie necessarie per dare a noi affidamento che sarebbe provveduto, perchè sia tolto il divieto, che turba tanto gli interessi di Pavia e di Milano. E, poichè l'onorevole sotto-segretario di Stato ha fatto cenno della causa principale per cui il provvedimento, così detto provvedimento, fu preso, io gli devo notare, non essere una buona scusa quella, che a tal causa si riferisce. Se infatti alcuno dei giovani studenti, che da Pavia si recano a Milano, può aver fatto qualcosa di meno conveniente, non deve essere permesso che tutti gli altri, e studenti e cittadini, sopportino le dannose conseguenze del divieto a cui si riferisce la nostra interrogazione. L'onorevole sotto-segretario di Stato ricordi qui che altra volta, un simile provvedimento fu preso dall'Amministrazione delle ferrovie mediterranee, per lo stesso treno diretto, che va da Pavia a Milano, e del quale è parola.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Sempre per la medesima causa.

Rampoldi. Sempre per la medesima causa,

io non contesto, se l'onorevole sotto-segretario di Stato afferma; ma, di fronte ai reclami della Deputazione provinciale e del Municipio, e di cittadini non solo di Pavia, ma anche di Milano, e delle locali Camere di commercio, la stessa Amministrazione dovette rimettere le cose nello stato in cui erano innanzi. Tanto prova che il provvedimento stesso non aveva ragione fondata di esistere.

Vo pertanto persuaso, che le cose si ristabiliranno, come erano dianzi, per la buona volontà di tutti, e che lagnanze non ve ne saranno più da nessuna parte: nè altro aggiungo, e ringrazio, anche a nome del collega Credaro, l'onorevole sotto-segretario di Stato della sua risposta.

Presidente. Essendo trascorso il tempo dedicato alle interrogazioni, invito l'onorevole Luzzatti a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

Presentazione di relazioni.

Luzzatti Luigi. Mi onoro di presentare alla Camera, anche a nome dell'onorevole Pantano, la relazione sul disegno di legge per l'emigrazione.

Mi onoro altresì di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la tutela delle rimesse degli emigrati all'estero.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Pantano. Io chiedo che questi disegni di legge, di cui ora è stata presentata la relazione, sieno dichiarati d'urgenza, riserbandomi in fine di seduta, quando si tratterà di fissare l'ordine del giorno, di domandare che vengano iscritti nell'ordine del giorno subito dopo i bilanci. (*Oh! oh!*)

Presidente. Se non sorgono osservazioni si intenderà ammessa l'urgenza di questi disegni di legge. In quanto allo stabilire quando debbono essere discussi se ne parlerà in fine di seduta.

(*L'urgenza è ammessa.*)

Votazione.

Presidente. Ora si procederà nell'ordine del giorno, il quale reca il rinnovamento della votazione o scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1899-900.

Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1899-900.

Convenzione fra l'Italia e la Svizzera dell'8 luglio 1898, addizionale a quella del 1882, per la pesca nelle acque comuni dei due Stati.

Provvedimenti relativi al dazio consumo del comune di Napoli in occasione dell'Esposizione d'igiene.

Si faccia la chiama.

Fulci Nicolò, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Afan de Rivera — Agnini — Aguglia — Aliberti — Arcoleo.

Baccelli Alfredo — Barzilai — Bertarelli — Bertolini — Bettolo — Bonacci — Bonacossa — Bonfigli — Bonin — Borsarelli — Boselli — Bracci — Branca — Brenciaglia — Brunialti — Brunicardi.

Caetani — Calderoni — Callaini — Calleri Enrico — Calvi — Cambray-Digny — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carmine — Casalini — Casciani — Castiglioni — Cavagnari — Chiapusso — Chiesi — Chimirri — Cimati — Cimorelli — Cirmeni — Clementini — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colajanni — Coletti — Colombo-Quattrofrati — Colonna Luciano — Corrado — Cortese — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi — Curioni.

D'Alife — Dal Verme — Daneo — Danieli — De Amicis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Del Balzo Carlo — Del Balzo Gerolamo — De Martino — De Nava — De Nobili — De Riseis Giuseppe — Di Bagnasco — Di Cammarata — Di Frasso Dentice — Di Lorenzo — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Terranova — Di Trabia — Donati — Dozzio.

Falconi — Falletti — Farina Emilio — Farinet — Fasce — Fazi — Ferraris Maggiorino — Ferraris Napoleone — Ferrero di Cambiano — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fracassi — Franchetti — Frascara Giuseppe — Fulci Nicolò — Fusinato.

Gabba — Gallini — Gattorno — Ghigi — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovannelli — Girardi — Grossi — Guerci — Guicciardini.

Lacava — Lazzaro — Leone — Lucca — Lucchini Luigi — Lucernari — Luporini — Luzzatti Luigi.

Magliani — Majorana Angelo — Manna — Marazzi Fortunato — Massimini — Matera — Matteucci — Mauro — Maury — Mazza — Mazziotti — Meardi — Menafoglio — Merello — Mestica — Mezzacapo — Mezzanotte — Miniscalchi — Mirabelli — Monti-Guarnieri — Morandi Luigi — Morrelli Enrico.

Nocito.

Orlando — Orsini-Baroni.

Paganini — Pala — Pantano — Papadopoli — Pasolini-Zanelli — Pavia — Pennati — Picardi — Piccolo-Cupani — Pozzi Domenico — Prinetti — Pugliese — Pullé.

Radice — Rampoldi — Randaccio — Riccio Vincenzo — Riccio Valentino — Rogna — Roselli — Rospigliosi — Rossi Enrico — Rossi Teofilo — Rovasenda — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Salandra — Saporito — Scaramella-Manetti — Schiratti — Sciacca della Scala — Scotti — Sella — Serralunga — Soggi — Sola — Soliani — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Squitti — Suardi-Gianforte.

Tasca-Lanza — Toaldi — Torlonia Guido — Torrigiani — Tripepi.

Vagliasindi — Valeri — Valle Angelo — Vendemini — Venturi Silvio — Vischi. Wollemborg.

Zeppa.

Sono in congedo:

Ambrosoli — Arlotta.

Baragiola — Bonanno — Brunetti Eugenio.

Campi — Casale — Cereseto — Cerulli — Compans — Contarini.

D'Ayala-Valva — De Prisco — Donnaperna.

Florena.

Gianturco — Giunti — Greppi.

Luchini Odoardo.

Murmura.

Ottavi.

Palberti — Pizzorni — Poggi — Poli.

Ridolfi — Romano.

Sanfilippo — Scalini — Serristori — Sormani — Spirito Beniamino — Spirito Francesco.

Testasecca — Tornielli — Tozzi.

Vetroni.

Weil-Weiss.

Zappi.

Sono ammalati:

Bacci — Bastogi — Bertetti — Bertoldi — Biscaretti — Bocchialini — Bovio.

Cagnola — Calleri Giacomo — Calpini — Calvanese — Ceriana-Mayneri — Chiaradia — Chinaglia — Coffari — Compagna — Cuzzi.

D'Andrea — De Asarta — De Giorgio — De Luca — De Novellis — De Riseis Luigi. Fani.

Galimberti — Gianolio — Giuliani — Goja — Grippo.

Imbriani-Poerio.

Leonetti — Lovito — Lucifero — Lugli.

Macola — Marescalchi Alfonso — Mariotti — Mascia — Melli — Mocenni.

Niccolini.

Oliva.

Penna — Perrotta — Pini — Piovene — Pivano — Podestà — Pompilj.

Quintieri.

Reale — Ricci Paolo — Romanin-Jacur.

Sanseverino — Santini — Scaglione — Suardo Alessio.

Tassi — Testa — Tiepolo.

Ungaro.

Veronese — Vianello.

Assenti per ufficio pubblico:

Alessio.

Coppino.

Maurigi.

Palumbo.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

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

Gallini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulle domande di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Diligenti.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**Seguito della discussione sul disegno di legge :
Stato di previsione della spesa del Ministero
dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario
1899-900.**

Presidente. Procediamo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900.

Continuando nella discussione di questo bilancio spetta a parlare all'onorevole Giuseppe Frascara, relatore.

Frascara Giuseppe. Ho ascoltato con molta attenzione gli importanti discorsi pronunziati ieri dall'onorevole ministro e da vari onorevoli colleghi, specialmente per ciò che si riferisce alla questione del porto di Genova. Mi compiaccio moltissimo che questo argomento sia stato discusso in modo elevato e degno, così da far considerare i lavori necessari per il servizio di quel grande emporio come opere d'importanza non locale, ma nazionale, anzi, come fu ben detto da alcuno, d'importanza internazionale. Infatti abbiamo visto come il porto di Genova, per l'insufficienza dei suoi impianti e delle comunicazioni ferroviarie, non possa raggiungere quella mèta gloriosa che gli è indicata dalle sue nobili tradizioni e dalle felici condizioni topografiche. Bisogna fare quanto è necessario onde il primo nostro porto possa riuscire vincitore nella lotta di concorrenza con i principali porti d'Europa, con quelli di Marsiglia, di Rotterdam, di Anversa, di Amburgo.

Benchè sotto forme velate, vennero accennate da vari onorevoli colleghi proposte di apertura di nuovi sbocchi attraverso l'Appennino, per formare nuove comunicazioni fra Genova e la Valle del Po.

Tutti ricordiamo le spese enormi fatte per la succursale dei Giovi, che da un preventivo di poco più di 20 milioni salirono a circa 100 milioni.

Quando si parla di nuovi sbocchi, di nuove linee attraverso l'Appennino ligure, bisogna ben ripensare a quelle cifre. Ora io credo che il Governo abbia il dovere di studiare profondamente il problema per vedere quale fra i nuovi sbocchi proposti sia da preferirsi per le necessità dell'avvenire, ma che ad ogni modo, prima di proporre nuove

opere grandiose e nuove ingenti spese, occorra trarre tutto il profitto possibile dagli impianti e dalle linee esistenti, apportando ad esse quei miglioramenti dei quali sono suscettibili.

Abbiamo udito dall'onorevole ministro che è stata in massima deliberata, e sarà presto con uno speciale disegno di legge proposta, la spesa per la galleria della Cava della Chiappella che deve congiungere il porto di Genova con Rivarolo.

È stato anche proposto, da un onorevole collega, l'immediato collegamento della parte orientale del porto con lo stesso parco vagoni che si sta per costruire a Rivarolo. Nel silenzio, che è stato tenuto da tutti gli oratori intorno ad una importantissima linea che pure fa capo al porto di Genova, ho creduto di dover presentare un ordine del giorno, per chiamare la più viva attenzione dell'onorevole ministro sopra le condizioni nelle quali si trova la ferrovia Genova-Ovada-Asti, che è costata non meno di 70 milioni all'erario nazionale, e che, così come si trova, non può rendere tutta l'utilità che è lecito e doveroso aspettarsene.

Ho creduto perciò necessario di presentare alla Camera l'ordine del giorno del quale darò lettura, affinché sia circoscritto in poche parole l'argomento del mio dire:

« La Camera, convinta della necessità di prendere immediati provvedimenti per migliorare le condizioni ferroviarie del porto di Genova e le sue comunicazioni con la valle del Po, anche in previsione dell'apertura del valico del Sempione, invita il Governo a studiare e proporre, senza indugio, quelle opere di completamento delle ferrovie esistenti che permettano di sfruttare tutta la potenzialità delle due linee dei Giovi e della linea Genova-Ovada. »

Gli onorevoli colleghi mi scuseranno delle espressioni barbare che infiorano il mio ordine del giorno, come quello « sfruttare la potenzialità »; se il loro suono non è italianamente dolce, non parmi tuttavia che ve ne siano altre che possano esprimere così efficacemente il mio pensiero.

In sostanza, io propongo al Governo di studiar bene la questione dei miglioramenti da apportarsi alle linee attuali per trarne la massima utilità possibile.

In quanto alle due linee dei Giovi, dopo quello che è stato detto dall'onorevole mini-

stro e da altri oratori, io non credo necessario di parlarne a lungo; l'onorevole ministro ha già accennato al collegamento del porto con la stazione e col nuovo piano di smistamento di Rivarolo, ai ventilatori Saccardo che fanno buona prova, alla trazione elettrica e ad altri miglioramenti che si possono apportare. Perciò, anche per non abusare della pazienza della Camera, io non insisterò sulle condizioni di quelle linee. Mi preme invece di trattenermi con maggiore larghezza sulle condizioni della linea Genova-Ovada, la quale, mentre è costata, come già dissi, oltre 70 milioni, non serve ora che al trasporto giornaliero di appena 80 carri dal porto di Genova.

Voi avete udito ieri che il porto di Genova ha ora un movimento di 1,200 carri al giorno e che potrà averne fra breve uno di 1,800 o 2,000. Voi dunque intenderete qual misera cosa sieno gli 80 carri trasportati su questa linea in confronto delle necessità del porto.

Qualcuno, specialmente di coloro che conoscono la ferrovia Genova-Ovada, la quale fra le altre comprende una galleria di otto chilometri e mezzo costruita a doppio binario, potrà dirmi: ma dunque abbiamo sprecato 70 milioni! Purtroppo, se non si fa nulla, se non si provvede alle spese indispensabili, il risultato sarebbe questo: poichè su quella linea, al momento attuale e nelle condizioni nelle quali si trova, non può transitare che la piccola quantità di carri-merci da me accennata.

Ma quali sono le ragioni della sua insufficienza? Anzitutto la linea si stacca lungi dalla stazione di Sampierdarena al di là del ponte sul Polcevera, che fa parte della grande succursale dei Giovi e non ha che doppio binario. Quando per economia e forse per un criterio errato si innestò il binario della nuova linea Genova-Ovada sui due binari esistenti sul ponte del Polcevera, non si prevede che ciò avrebbe avuto per conseguenza una grave difficoltà di esercizio e, mi si permetta la parola, una specie di strozzamento.

Quindi il primo lavoro da farsi (e non è opinione mia ma di persone competentissime) allo scopo di accrescere la potenzialità della Genova-Ovada sarebbe la costruzione di un terzo binario nel ponte sul Polcevera e da esso al porto di Genova o alla stazione di Sampierdarena. Così la linea Genova-Ovada

sarebbe indipendente dalla succursale dei Giovi.

Un secondo provvedimento sarebbe la costruzione del doppio binario sopra una parte del tronco Polcevera-Mele.

E qui mi piace dissipare un dubbio che può essere nella mente di molti, i quali conoscono le condizioni di questa linea soltanto per averne udito parlare da chi ha interesse a denigrarla. Molti hanno detto che la linea Genova-Ovada fu costruita in modo da non poter mai servire pel grande transito; ora io posso affermare alla Camera, dopo aver veduto il tracciato di questa linea ed averne fatto esaminare i profili da persone tecniche, che le sue condizioni altimetriche e planimetriche sono altrettanto buone quanto quelle della succursale dei Giovi.

Abbiamo infatti pendenze non maggiori del 16 per mille e curve di raggio non minore di 450 metri, cosicchè la linea è suscettibile del massimo movimento al pari di qualunque altra linea nuova che si volesse costruire.

L'unica condizione di inferiorità che ha la linea Genova-Ovada in confronto della succursale dei Giovi è quella derivante dalla posizione delle piccole gallerie fra il Polcevera e il Turchino, le quali, attraversando generalmente in curva i contrafforti dell'Appennino verso il mare, hanno poca ventilazione, e per la facile fermata del fumo male si prestano alla frequenza dei treni e alla doppia trazione. Ora se si applicasse anche in quelle gallerie l'apparecchio di ventilazione Saccardo, e tanto più se si applicasse la trazione elettrica, o se si costruisse in qualche tratto il doppio binario, la potenzialità della linea crescerebbe in modo assai notevole.

Il terzo provvedimento da adottarsi sarebbe la costruzione di un breve tronco di ferrovia che unisse la stazione di Ovada con quella di Alessandria.

Onorevoli colleghi, ora ci troviamo in questa condizione, che, appena varcato l'Appennino, quando giungiamo al principio del piano, la ferrovia invece di scendere facile e diritta verso la pianura del Po e quindi verso la stazione di Alessandria per la quale necessariamente devono passare tutte le merci dirette da Genova sia al Gottardo sia al Sempione, volge in direzione di Acqui ed Asti e quindi toglie alla galleria che la pre-

cede tutta l'utilità che se ne potrebbe ricavare quando il valico appenninico fosse collegato direttamente alla pianura del Po.

Questo piccolo tronco di ferrovia da Ovada ad Alessandria (del quale si è parlato altre volte in questa Camera, e che per anzianità di discussione non è inferiore a quelle ieri accennate da un onorevole collega, perchè posso dire che se ne parla fin dal 1858), questa linea, dico, non costerebbe che pochi milioni. Molto probabilmente essa potrebbe farsi col sussidio di lire 5,000 al chilometro per 70 anni e con i contributi degli enti locali interessati. Ma essa è così strettamente collegata alle ferrovie circostanti che non può essere esercitata se non dalla Società la quale delle medesime ha l'esercizio, e questa non può trattare se il Governo non se ne occupa.

Da un calcolo approssimativo credo di poter affermare che tutti i lavori da me proposti avrebbero un importo assai limitato. Il piccolo tronco di congiungimento dalla stazione di Sampierdarena al bivio oltre il Polcevera costerebbe circa un milione. I lavori da farsi per l'adattamento della linea da Genova fino alla galleria del Turchino che ha già doppio binario, sia che si voglia applicare la ventilazione Saccardo con qualche raddoppio di binario, sia che si voglia provvedere all'impianto della trazione elettrica, costerebbero circa cinque milioni. La linea poi da Alessandria a Ovada potrà costare altri cinque milioni; quindi credo che con 11 milioni, in cifra tonda, o poco più, si metterebbe la linea Genova-Ovada in condizioni da servire al trasporto non di 80 carri, come attualmente, ma di 800 carri al giorno e anche più.

Non vengo dinnanzi alla Camera per affermare dati immaginari: riferisco il parere di persone autorevoli e competenti e le notizie da esse fornitemi. *

Di fronte a questo stato di cose io credo che il Governo abbia ormai il preciso dovere di studiare il problema del porto di Genova, partendo dal concetto di trarre anzitutto il massimo profitto dalle linee esistenti. Questi provvedimenti, ai quali ho accennato, si potrebbero compiere in due anni, e intanto potrebbero studiarsi gli altri progetti che si crederanno utili per l'avvenire.

Tutte le grandi linee nuove proposte da altri potranno avere grandissima utilità per un lontano avvenire; ma esse importerebbero

spese incomparabilmente più gravi, che meritano lunga riflessione e che non potrebbero essere eseguite prima di dieci anni.

Ora si tratta di provvedere invece ai bisogni immediati in modo che il porto di Genova possa funzionare vantaggiosamente dopo l'apertura del Sempione che sarà fatta tra 4 o 5 anni.

Fino dal 1898, in una istanza presentata al Ministero dalla Commissione per la mancanza dei vagoni sorta presso il municipio di Genova, istanza stampata a migliaia di copie e firmata dal sindaco, dall'onorevole Fasce e da altre autorevoli persone, si patrocinava l'immediata costruzione della linea Ovada-Alessandria per sovvenire il maggiore traffico dato dall'incremento normale; e in caso di disgraziata eventualità per non lasciare interrompere il traffico da Genova verso Milano e verso l'Europa centrale.

Occorre infatti notare che la succursale dei Giovi è limitata a Ronco, e che se un guasto o danno qualsiasi dovesse interrompere il tratto Ronco-Novati, entrambe le linee dei Giovi sarebbero rese temporaneamente inservibili. Non è chi non veda i grandi servizi che la linea Genova-Ovada, collegata con Alessandria, potrebbe rendere anche in tali disgraziate circostanze.

Poichè ho parlato del necessario congiungimento di Ovada con Alessandria, mi si permetta di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro circa un altro argomento che si può dire palpitante di attualità, e che merita di essere preso in seria considerazione: quello, cioè, dei lavori che potranno occorrere alla stazione di Alessandria quando sia aperto il valico del Sempione.

Per quanti valichi e per quanti passaggi appenninici si possano immaginare e studiare, non si potrà mai evitare che le merci dirette da Genova sia al Gottardo sia al Sempione passino per Alessandria.

Ora le condizioni della stazione di Alessandria sono assolutamente insufficienti al movimento attuale. Figuriamoci che cosa avverrà quando sarà aperto il valico del Sempione e si produrrà quel maggior movimento che noi tutti speriamo dall'opera grandiosa. Finora la stazione di Alessandria non si è potuta allargare, perchè sta a ridosso delle fortificazioni, ma, come l'onorevole ministro saprà, la cinta fortificata di Alessandria deve essere abolita; anzi nel progetto per le spese

straordinarie militari che sta dinanzi alla Giunta generale del bilancio, l'onorevole ministro della guerra fa assegnamento per provvedere a queste spese anche sul ricavo della vendita delle fortificazioni, e fra esse cita altresì quelle di Alessandria. Quindi il Governo si troverà, per la stazione di Alessandria, in questa felice condizione: che volendo allargare la stazione avrà già i terreni pronti, terreni demaniali che finora non si potevano occupare perchè aggravati dalla servitù militare. Si noti poi che i terreni delle fortificazioni contigui alla stazione sono posti parallelamente ad essa in senso longitudinale, nel modo cioè più favorevole per l'allargamento dello scalo.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se anche non vuole provvedere subito ai lavori, di voler fare studiare il piano di ampliamento della stazione, e di comunicare le sue proposte al ministro della guerra affinché i terreni necessari siano destinati allo scopo già detto. Sarebbe illogico e dannoso che quei terreni si alienassero, e che lo Stato, volendo poi allargare la stazione, li dovesse ricomprare da chi ne fosse divenuto proprietario.

Dopo quanto ho avuto l'onore di esporre non credo necessario di dilungarmi in altre spiegazioni. Ho presentato un ordine del giorno, e confido che il ministro vorrà accettarlo e dare così un nuovo affidamento di studiare a fondo, nelle sue diverse parti, la gravissima questione del porto di Genova, la quale, come è stato già detto e ripetuto da altri, non è una questione d'interesse locale, ma una questione di altissimo interesse nazionale. (*Bene!*)

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per presentare alcuni disegni di legge.

Bonasi, ministro guardasigilli. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per gli onorari professionali dei procuratori. Domanderei che questo disegno di legge fosse deferito all'esame di quella Commissione che già nella passata Sessione ebbe a riferire intorno allo stesso progetto.

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

onorevoli deputati. L'onorevole ministro domanda che questo disegno di legge sia rimandato alla stessa Commissione che già ebbe a riferirne durante la passata Sessione. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito.*)

Bonasi, ministro guardasigilli. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per l'istituzione delle sezioni di pretura (*Oh! oh! a sinistra*), ed un altro disegno di legge circa le retribuzioni agli alunni di cancelleria.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati, e trasmessi agli Uffici.

Segue la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Altro iscritto a parlare nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici è l'onorevole Emilio Farina.

Ne ha facoltà.

Farina Emilio. Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha voluto farci l'onore di occuparsi con tanta cura ed attenzione della questione che concerne il porto di Genova, io mi permetterò di rivolgergli alcune osservazioni che mi vengono suggerite dai dati che egli ha portato alla Camera.

Egli infatti si ripromette di aumentare la potenzialità delle calate del porto di Genova di 500 vagoni, di aumentare la potenzialità delle linee di 750 vagoni: e con questi rimedi, che si otterrebbero mediante l'esecuzione dei lavori in corso, l'onorevole ministro crede di avere, almeno per ora e per molti anni, dato un assetto alla questione del porto di Genova in proporzione dei suoi grandi bisogni.

Mi dispiace, onorevole ministro, di doverle dire che lo studio molto lungo che io ho fatto di questa questione mi porta a conclusioni molto, ma molto diverse da quelle che Ella ha esposte. Per venire alle conclusioni alle quali Ella è venuto si è parlato solamente dello sfogo delle merci e della quantità che se ne potrà scaricare. Ma io mi domando: si è con questo esaurita tutta la questione? Si è messa nei suoi veri termini? Basta forse potere scaricare, con mag-

giore spesa, con grande incomodo, con sciupo del materiale e delle mercanzie che si scaricano un certo numero di tonnellate di mercanzia, per dire che un porto sia all'altezza dei bisogni, all'altezza delle richieste dell'industria e del commercio moderno? Noi dobbiamo fare il confronto con gli altri porti e non dobbiamo limitare il confronto alla quantità delle merci che si scaricano: dobbiamo estenderlo a qualche cosa di più: dobbiamo vedere, cioè, se lo scarico delle merci si può fare con eguale rapidità, con eguale economia di spesa, se lo scarico delle merci si può fare senza rovinare le merci come in Genova si rovinano giornalmente per mancanza di necessarie comodità.

L'onorevole ministro, che è passato attraverso al porto di Genova, ha parlato delle montagne di carbone giacenti per mancanza di mezzi di trasporto. Ma oltre alle montagne di carbone, in altre parti del porto avrà potuto forse osservare montagne di altre mercanzie che soffrono rimanendo esposte all'acqua e che sono soggette a continui furti. Avrà visto anche monti di grano che non possono essere nè collocati in magazzini, nè caricati sui vagoni, e che debbono rimanere ammonticchiati per intere giornate attendendosi che vengano i vagoni e che vi si possano caricare; avrà visto balle di cotone, avrà visto botti di vino, avrà visto merci di ogni genere. E queste cose che Ella avrà visto, onorevole ministro, le parlano non solamente di un bisogno quantitativo, ma di un bisogno qualitativo.

Infine l'onorevole ministro avrà anche potuto vedere che lo scarico delle navi nel porto di Genova si compie ancora col barbaro sistema delle chiatte, sistema che porta grande spesa, grande perdita di tempo e spesso deperimento delle mercanzie, ed è assolutamente dannoso e incompatibile colle esigenze del commercio moderno.

A tutto questo, domando io, si può rispondere con dire: scaricherete 500 vagoni di più? No, onorevole ministro; bisogna dire: noi porteremo il porto di Genova a potere scaricare le merci con quella economia e quella rapidità, ad avere quelle facilità di buoni magazzini sì e come negli altri grandi porti europei ed americani.

E come quantità? Ma il quantitativo di 500 vagoni è certo importante: e se oggi la potenzialità del porto di Genova fosse au-

mentata di 500 vagoni, forse non accadrebbe il fatto, che dolorosamente accade, e che fu citato ieri da altri colleghi, di bastimenti i quali arrivano al porto di Genova e per mancanza di posto si dirigono ad altri porti, come Marsiglia, od anche più lontano.

Ma per avere questa potenzialità bisogna aver prima eseguiti i lavori che sono appena iniziati. E questi lavori, in corso, onorevole ministro, sono essi sufficienti allo smercio che vi sarà quando i lavori saranno finiti?

Non fu mai fatto uno studio completo dei lavori necessari al porto di Genova. In questi ultimi tempi, nel 1893, fu nominata una Commissione la quale fece uno studio dettagliato dei bisogni del porto di Genova; e premetto che nel 1893 i principali porti di Europa non erano arrivati al perfezionamento ed allo sviluppo cui sono arrivati oggi, e perciò le comodità che allora si giudicavano come sufficienti, erano inferiori a quelle che si richiederebbero in oggi per una eguale quantità di movimento di mercanzie.

Eppure la Commissione del 1893 venne alla conclusione che, col movimento che vi è in oggi nel porto di Genova, dovrebbero essere finiti tutti quei lavori che sono appena incominciati; e più ancora dovrebbe essere fatto il collegamento delle calate orientali del porto con la ferrovia.

Questo collegamento delle calate orientali del porto con la ferrovia non è neanche incominciato, ed anzi, nel contratto passato tra il Municipio di Genova, che lo accettò forzatamente, e dopo proteste del Municipio stesso e della Camera di commercio, come una condizione che gli fu imposta, è stabilito che questo inizio di collegamento non avrà luogo che eventualmente ed in un'epoca futura, ed è anche incerto se avrà luogo.

Anzitutto, onorevole ministro, senza che ci sia bisogno di alcun nuovo stanziamento in bilancio, Ella dovrebbe subito ordinare che si mettesse mano a togliere quel grandissimo ostacolo: perchè è inutile creare calate nella parte orientale del porto, è inutile fare magazzini generali, è inutile ordinare tutta una sistemazione importantissima di lavori, che è la parte più importante di quanto si sta eseguendo oggi, se poi questi impianti non si collegano con la ferrovia. Ed io domando: a che cosa serviranno tutte le calate orientali del porto quando i vagoni caricati in quella parte non avranno mezzi

di comunicare con la ferrovia? Giacchè non è possibile pretendere che la comunicazione fra le nuove calate e la ferrovia possa farsi passando con nuovi binari in quelle località che sono già troppo anguste pel movimento attuale, tantochè non permettono la completa utilizzazione delle calate adiacenti.

È necessario che alle nuove calate orientali si dia, e prontamente, quella comunicazione con la ferrovia la cui assoluta necessità è dimostrata anche dalla relazione della Commissione del 1893.

Questa raccomandazione fu fatta ieri dall'onorevole Cavagnari, fu fatta da me e dallo stesso onorevole Cavagnari quando il progetto di quei lavori fu presentato nel 1897. Ora, il bisogno è sentito da tutti a Genova; non v'è persona che transiti per il porto la quale non rimpianga la dolorosa clausola contrattuale che minaccia di rendere inutili tutti i milioni che si stanno ora spendendo.

Ma ritornando ai lavori quali sono oggi, e supponendoli completati col collegamento accennato e corrispondenti ai bisogni del porto col traffico odierno, io vi dico che il giorno in cui essi saranno compiuti, noi avremo un traffico molto maggiore e che sarà superiore a quello che può corrispondere ai lavori che si saranno compiuti.

E badate che questo non lo dico io, ma lo dice la relazione del 1893, la quale non fu fatta nè da un corpo di negozianti, nè da armatori, nè da gente interessata al commercio, ma fu fatta, come tutte le nostre relazioni, da un corpo dominato dallo spirito burocratico, da un corpo nel quale con l'elemento burocratico prevaleva l'elemento ferroviario.

E, infatti, la conclusione cui arrivò quella Commissione fu di fare molti comodi per la ferrovia e di chiudere semplicemente il porto.

Se si dovessero eseguire i lavori progettati dalla Commissione, i bastimenti non potrebbero più entrare in porto; vi sarebbero bensì tutte le comodità per formare i treni, per smistarli e per compiere tutto il servizio ferroviario, ma non vi sarebbe più il porto, e le merci non potrebbero più arrivarvi; cioè non vi sarebbe corrispondenza fra i mezzi pel disimpegno dei servizi marittimi e quelli ferroviari.

Ciò nonostante noi non abbiamo ancora fatto quei pochi lavori che dalla Commissione del 1893 erano stati indicati come la-

vori necessari pel porto, da farsi prima di giungere al movimento attuale: e perciò ci troviamo oggi in questa condizione: che non si può dire che noi lavoriamo per i bisogni presenti, ma che lavoriamo per i bisogni del passato, cioè che facciamo quello che si sarebbe dovuto fare molti anni or sono. E questo facciamo mentre in tutti quanti i porti principali si lavora non per i bisogni del passato, nè per quelli del presente, ma per i grandi bisogni che si prevedono per l'avvenire.

Noi quindi ci troviamo in una condizione tale di inferiorità con questi nostri progetti, di fronte a quello che fanno tutte le altre nazioni, che noi vedremo assolutamente danneggiate tutte le nostre condizioni commerciali.

E badate: che se per le sue attuali condizioni noi abbiamo uno scemo nel movimento del porto di Genova, pel perduto transito attraverso i valichi alpini, di questo danno ci manca un termine di confronto per apprezzarne l'importanza anche solamente relativa.

Abbiamo però un elemento di fatto il quale mostra quale sia l'entità della trascuranza nella quale abbiamo lasciato questo porto tanto importante, per quanto concerne il movimento attraverso il canale di Suez.

Nel 1875-76, che furono i primi anni nei quali il canale di Suez ebbe un'influenza vera ed attiva nel commercio mondiale, l'apertura dei valichi appenninici avrebbe dovuto assicurare un aumento di traffico per questa nuova via. Ma che cosa è accaduto? Proprio tutto il rovescio.

Nel 1870-71 eravamo la quinta potenza per l'importanza del traffico del Canale. Ci precedevano solamente Inghilterra, Olanda, Austria e Francia: negli anni seguenti il commercio attraverso andò di mano in mano crescendo in modo smisurato, mentre il nostro aumentò di poco: e così nel 1898 ci troviamo preceduti anche dalla Russia, Germania, Giappone e Spagna, e l'importo del nostro traffico rispetto al totale, che nel 1876 rappresentava il 2.89 per cento, nel 1898, nonostante il movimento artificiale di Massaua, ci troviamo ridotti all'1.50 per cento.

Ora, onorevole ministro, la minaccia è questa: che oltre quello che noi abbiamo perduto nel canale di Suez, andiamo perdendo quel poco che ancora ci rimane dei valichi alpini.

È inutile che noi concorriamo con milioni al passo del Sempione, come a quello del Gottardo; è perfettamente inutile, se noi saremo nella concorrenza dei porti battuti, non solamente dalla parte di Marsiglia ma, quello che è più doloroso, anche dalla parte del Nord d'Europa.

Un uomo sommo e che si occupò con tanto amore e con tanta autorità di tutti i lavori pubblici d'Italia e che è ricordato da tutti noi con venerazione, il Paleocapa, non solamente attaccava al traforo dei valichi alpini ed al taglio del canale di Suez una grande importanza e vi vedeva un grande avvenire per il commercio del nostro paese, ma consigliava, che per bene approfittare di quei grandi lavori ed impadronirci di tutto il commercio di transito con la Svizzera, venendo ad una convenzione con l'Olanda per ottenere da essa una stazione nell'Oriente, le si concedesse una stazione nel Mediterraneo nella speranza che in tal modo il transito dei prodotti dall'Europa centrale al canale di Suez si facesse per la via di Genova.

Guardi, onorevole ministro, come siamo lontani dai sogni dell'illustre Paleocapa! Se egli visse adesso e vedesse il nostro commercio marittimo così trascurato, che cosa direbbe?

Ma si propongono continuamente, per sistemare la questione del porto di Genova, palliativi, piccoli rimedi, e, come dicevo ora, si cerca di rimediare al male del passato, senza pensare ai bisogni del presente, e, tanto meno, dell'avvenire.

Per farmi un concetto di quello che veramente si fa negli altri porti, io ho creduto nell'anno passato di visitare alcuni dei grandi porti d'Europa.

Visitai il porto di Liverpool; e confesso, onorevole ministro, che, di fronte alla impo-
nenza dei nuovi lavori eseguiti, fu tale la mia mortificazione, che proprio avrei taciuta la mia qualità di italiano. In quel porto vi erano calate, docks, magazzini in misura tale che sarebbe un sogno il poterne avere in egual proporzione e con eguali comodità pel nostro porto di Genova.

Ciò però non bastò al genio commerciale dei negozianti di Liverpool. Vollerò, e nuovo di pianta, tutto ciò che poteva immaginarsi di più comodo e perfetto.

Ponti sporgenti di 400 a 500 metri rilegati a magazzini amplissimi, muniti di ogni

comodo per lo sbarco ed imbarco delle merci e passeggeri; vollero uno sviluppo di 50 chilometri di binari; vollero quasi ad ogni ponte una stazione; fondi adattati a navi di qualunque pescagione; fronti di accosto di calate tanto estese da poter soddisfare a qualsiasi improvviso aumento di navi.

Delle tariffe per le tasse portuali del porto di Liverpool si parla anche nella già citata relazione del 1893. Ora, confrontando le nuove tariffe con quelle del 1893, trovo una diminuzione non indifferente.

Per esempio, io posso parlare di una merce, la quale si trova in gran movimento nel porto di Liverpool: del carbone; ed osservo che, fra tassa di ancoraggio e diritto di pedaggio sulle merci, il carbone paga ora 62 centesimi, mentre all'epoca della relazione della Commissione del 1893 pagava 82 centesimi per tonnellata. E con questo non vi è che l'incomodo di passarlo dai carri, oppure dai vagoni, sui bastimenti.

Il porto di Liverpool è amministrato da una Commissione completamente indipendente, ed eletta dagli interessati al buon andamento del porto. Tutti quelli che pagano una certa tassa portuale, dieci lire sterline all'anno, hanno diritto di essere elettori e nominano la Commissione di coloro che amministrano il porto di Liverpool, scegliendoli fra coloro che pagano almeno 20 sterline all'anno di tasse portuali. Badate: l'autonomia è completa, la responsabilità è assoluta. Si fanno le spese secondo i progetti che si approvano, si incassano anche le rendite delle calate e delle tasse d'ancoraggio; sicchè diritto intero a tutti gli utili, ed in compenso carico assoluto di tutte le spese sia di nuovi lavori, sia di manutenzione, sia di amministrazione, custodia, polizia, ecc.

E volete sapere quello che accade nel porto di Rotterdam?

A Rotterdam succede un fatto curiosissimo: le tasse d'ancoraggio sono quasi nulle. Si parla di 30 a 32 centesimi, e di un diritto per metro lineare di calata di 50 lire all'anno, che, per uno scarico di merci da 3 a 400 tonnellate, scende a pochissimi centesimi. Col pagamento di questi diritti si hanno tutti i comodi possibili per scaricare la mercanzia, con pochissima spesa, e coi maggiori riguardi alla mercanzia. Questo porto si prepara a batterci ed a toglierci ogni movimento con la Svizzera.

Ed infatti non solamente le spese dei porti sono così piccole, ma le tariffe ferroviarie per arrivare alle città principali della Svizzera, come Berna e Zurigo, per molti articoli di grande commercio sono inferiori alle tariffe di Genova. Per citarne alcuni: il carbone per Berna, che da Genova paga lire 23.45, da Rotterdam ne pagherebbe 21; le macchine 38.32 da Genova, 35 da Rotterdam. E così potrei citare altri esempi i quali dimostrano come quei paesi si preparino precisamente a sviare completamente non solo il commercio del nord, dei ferri e del carbone, ma coi minori prezzi sui cotone e sulle gragnaglie si preparino ad accaparrarsi il commercio di quei pochi generi che transitano dall'oriente alla Svizzera passando per Genova. Ad esempio, il cotone da Genova a Zurigo paga lire 24.87 e da Rotterdam paga sole lire 21.

In Anversa, chi studia la statistica degli arrivi del 1897 vi trova che vi fu tra arrivi di mare ed arrivi, per canale, di terra, un tonnellaggio di navi di 10 milioni e mezzo; e tutte le spese pagate al municipio di Anversa per tasse portuali, pedaggio di merci, ecc., non raggiungono i tre milioni, cioè meno di trenta centesimi per tonnellata.

Quali sono le nostre tasse? Noi avevamo una tassa di una lira. Con quella famosa legge sui premi della marina mercantile per compensare l'erario della perdita che avrebbe avuto, si portò ad una lira e quaranta; e aggiungendo la maggiore spesa per sbarcare le merci dovute al costoso uso delle chiatte, si arriva per molte merci ad un aggravio di tre lire per tonnellata, mentre in Anversa non si arriva a trenta centesimi! Aggiungete l'aggravio prodotto dalla maggior durata delle operazioni commerciali in causa della mancanza di calate, lo sciupio delle merci per mancanza di calate e magazzini; aggiungete le minori spese ferroviarie che si verificano anche per Anversa, e poi mi direte dove se ne andrà il commercio di Genova se continuiamo con questo sistema. Ed anche in Anversa si ha un ente autonomo, veramente autonomo, cioè il Municipio, il quale amministra tutte le entrate e le spese del porto di Anversa.

E badate che l'autonomia si intende in quei paesi come deve essere intesa, perchè mentre il Municipio riscuote tutte le entrate, fa lui stesso le spese.

Per taluni lavori le spese sono fatte con contributi diversi del Municipio e del Governo.

Il Municipio preleva una parte degli utili per la manutenzione, esercizio e polizia dei lavori comuni, e gli utili residui si ripartiscono in proporzione delle somme spese fra il Municipio ed il Governo. Per quanto io girassi in tutte quelle calate, non mi è mai accaduto di vedere un bastimento che non avesse il suo posto libero col fianco accostato alla calata, con vicinanza di grue, e di tutto quello che può servire al movimento commerciale. Non solamente ho potuto vedere questo, ma ho veduto che nella città di Anversa si cominciava a provvedere al futuro.

Dicevano in Consiglio comunale: se il commercio continuerà ad aumentare, noi non potremo far fronte ai nuovi bisogni. In questa attesa si discuteva se si dovesse eseguire un progetto di 109 milioni, oppure uno di 60.

Ed intanto, perchè la discussione non fosse causa di inoperosità, si eseguivano due chilometri di nuove calate sulla riva del fiume indipendentemente dai due progetti in contestazione.

Io ricordo questi esempi, perchè quello che si fa in Anversa non vi è alcuna ragione di non farlo nelle nostre città. Anche il Municipio di Anversa non butta i danari nel fiume; ma il Municipio di Anversa, come quello di Rotterdam, eseguisce lavori che rendono un utile col quale paga le spese, e, dopo pagate le spese, ha il vantaggio di poter scemare le tasse portuali, e di vedere il movimento commerciale aumentato nel suo paese.

E poichè si è tanto parlato in questi giorni di rinnovamento di materiale mobile, dirò che io ho osservato in Anversa dei treni interi di vagoni di 24 a 39 tonnellate.

Questi vagoni sarebbero specialmente indicati per noi: perchè, a parità di spazio occupato sulle calate, caricano una quantità di di merce maggiore; e noi, che abbiamo tanta scarsità di calate, avremmo precisamente bisogno di usare, prima degli altri e non dopo gli altri, questi vagoni che, se portano una spesa di rinnovamento di materiale non maggiore di quella dei vagoni usuali, conducono invece ad una migliore utilizzazione delle

calate. (*Interruzione del deputato Maggiore Ferraris*).

L'onorevole ministro, forse, potrà dirmi: Ma io non ho limitato il mio compito ai lavori che ho accennati; ho creato una Commissione la quale ha avuto l'incarico di fare un progetto per dare autonomia al porto di Genova. Ma, onorevole ministro, io ho letto con tutta l'attenzione il rapporto di quella Commissione e, veramente, non ho trovato in che cosa possa servire.

L'ente autonomo proposto dalla Commissione si comporrebbe di 10 membri nominati dal Governo; poi ve ne sarebbero altri nominati dalla Provincia, due elettivi delle Camere di commercio di Milano e di Torino, ed altri due di codesti due Municipii, cioè lontani dal posto e perfettamente inetti a giudicare questioni di commercio marittimo. E con tutto questo, di questi 22 membri, 10 sarebbero governativi: per cui la Commissione sarebbe l'espressione della volontà del Governo.

Ma v'ha di più: questa Commissione non è fatta che per pagare, non per incassare, e, quello che è peggio, non può neanche fare essa stessa i progetti, i quali sono fatti da un'altra Commissione, che nominerà il Governo. Quindi questa grande autonomia che si vorrebbe dare, abusando della parola autonomia, al porto di Genova, si ridurrebbe a creare un ente il quale avrebbe per missione di eseguire gli ordini dati da una Commissione completamente governativa.

Ora questa non è autonomia. Si può dare il nome di autonomia ad un impianto di questo genere, ma certo di autonomia non vi è nulla.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non è ancora presentato il disegno di legge!

Farina Emilio. Allora lasciamo l'organizzazione.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Sarebbe bene.

Farina Emilio. Ma veda, onorevole ministro: se si parlasse di bisogni lontani, starebbe bene il dire: non è ancora presentato il disegno di legge. Ma si parla di bisogni urgenti dell'oggi, non si parla di cose che si possano rimandare; si parla di un commercio che tutti i giorni ci è portato via non solamente da Marsiglia ma dai porti del nord dell'Europa, e noi non sappiamo ancora quale sarà il progetto con cui si cercherà di rimediare a tanta iattura.

Però, nella parte finanziaria, io voglio credere che la Commissione nominata dal ministro si sarà ispirata ai criteri dati da lui. Ebbene, il Ministero che cosa dà? Niente; non contribuisce in nulla; ma sull'importo dei lavori preleva 14 milioni di tassa e poi devolve a proprio utile tutto l'aumento che verrà dal maggior commercio che si farà sul posto; e prevedendo un aumento di tonnellaggio di tre milioni annui nei 57 anni, introiterebbe 193 milioni di tasse d'ancoraggio.

Per cui il Governo creerebbe una Commissione la quale dovrebbe con debiti, o con nuove sopratasse, provvedere ai lavori del porto, mentre poi le tasse provenienti dall'aumento del traffico andrebbero a beneficio del Governo.

Questa Commissione si potrà formare con impiegati governativi, ma che si trovino cittadini liberi, che ne vogliano far parte, stento a crederlo.

Una Commissione siffatta non potrà mai rispondere ai bisogni del commercio, non potrà mai prendere alcuna di quelle determinazioni virili e grandi che si prendono quando si ha tutta intiera la responsabilità di una determinata cosa. A me duole il vedere che in Italia accade questo fenomeno: che, dopo avere per tanti anni spese ingenti somme per linee ferroviarie e per altri lavori non fruttiferi con criteri politici, ora, impauriti dalle conseguenze di queste spese, ci ritiriamo tanto al di là dei limiti del giusto, che non solamente per le cose utili, ma anche per quelle che sono un dovere politico ed economico, che sono fruttifere, che danno il modo di far lavorare e di far guadagnare, cioè di far vivere e prosperare la nazione, noi non troviamo i mezzi occorrenti.

Tutti i giorni si propongono nuove spese o per l'esercito o per la marina: ma, per far fronte a queste spese, è evidente che non possiamo lasciar mancare quei lavori che soli possono rendere utili, attive le nostre industrie; quei lavori necessari per far fruttare le nostre ferrovie; quei lavori che soli possono tenerci vivi nella lotta del commercio e dell'industria, e mantenere l'Italia nella condizione di tutte le altre nazioni d'Europa.

Prego quindi l'onorevole ministro di volere studiare questa questione con criteri larghi, e, trattandosi di autonomia del porto, di compiere una autonomia che sia inspi-

rata, copiata dalle autonomie che esistono negli altri porti d'Europa. Vorrei che una buona volta ci si mettesse a fare per i nostri porti ciò che fanno per i porti loro tutte le grandi nazioni del mondo: poichè non è lecito ad una nazione, che legittimamente pretende di essere annoverata fra i grandi paesi, di intralciare e rendere impossibili anche quei commerci naturali che le consente la propria posizione geografica. Dopo ciò, spero di avere dal ministro una risposta confortante. (*Bene! Bravo!*)

Prima di finire, raccomando al ministro di ricordare le passate interruzioni della linea Genova-Spezia e la provata impossibilità di sopperire alle comunicazioni col Piemonte e Roma col giro della Spezia-Parma. Ricordo che sono continuate le minacce di nuovi danni e di nuove interruzioni; ricordo che la linea non è in condizioni da potere con sicurezza smaltire l'attuale movimento e molto meno di poter far fronte agli inevitabili aumenti del futuro; e che si impone la necessità di una nuova linea che colleghi in modo sicuro Genova con Spezia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Materi.

Materi. Onorevoli colleghi! Brevi considerazioni basteranno a spiegare la nostra proposta, alla quale io auguro la fortuna di avere i vostri suffragi e l'approvazione del Governo. L'ordine del giorno che ho voluto presentare insieme a parecchi colleghi, appartenenti a diverse regioni d'Italia, si ispira ad un altissimo interesse nazionale e ad un bisogno reale, immediato del paese. Per esso noi speriamo di vedere accresciuta la potenzialità economica della nazione, senza aggravii pel bilancio dello Stato, col solo aumento della produzione del grano, che è e dovrebbe restare il fondamento della nostra economia agraria, come lo è presso tante altre nazioni. Ed ecco come.

L'Italia destina circa 4 milioni e mezzo di ettari di terreno alla coltivazione del grano, la quale è fatta in una gran parte, anzi nella maggior parte d'Italia, estensivamente.

La produzione del grano, che nel quadriennio 1870-1874 salì al massimo limite di 51 milioni di ettolitri, è andata sempre scemando; tanto che nel quadriennio 1879-1883 discese a 41 milioni di ettolitri e fu di soli 30 milioni e 400 mila ettolitri nell'anno 1899,

che può considerarsi come un'annata di vera carestia.

Calcolando su questi dati, il medio prodotto del grano sarebbe stato nel momento favorevole, cioè nel 1870-1874, di ettolitri 10.75; ma dal 1890 in poi, esso è stato solamente di 9.56.

L'onorevole ministro del tesoro, nella sua recente esposizione finanziaria, lo ha valutato a ettolitri 11 e mezzo. Siccome io ho preso i miei dati dall'*Annuario statistico italiano*, che è poi la statistica ufficiale del Regno, io non so da dove l'onorevole ministro abbia tratto i suoi. Ma dato pure e concesso che questo medio prodotto del grano in Italia sia di 11 ettolitri e mezzo, esso è inferiore sensibilmente a quello della Francia che è di 18, a quello della Germania che è da 19 a 20, a quello dell'Inghilterra che, da mezzo secolo in qua, raccoglie oltre 25 ettolitri, e finalmente a quello del Belgio e dell'Olanda che ottengono più di 30 ettolitri per ettaro.

D'onde dunque questa differenza? Da che cosa proviene questa sproporzione fra la produzione nostra e quella degli altri paesi? Forse abbiamo contrarii il clima ed il suolo, o forse i nostri terreni non sono adatti alla produzione del grano? Ecco una serie di domande alle quali io credo che noi deputati avremmo dovuto sentire il bisogno di rispondere già da un bel pezzo.

Perchè non occorrono nè conoscenze speciali, nè tecnicismo, e nemmeno uno sforzo d'attenzione per capire quello che sappiamo tutti quanti: cioè che i nostri terreni sono più adatti alla coltivazione del grano che a qualunque coltivazione arborea.

Dunque ben altre sono le ragioni che hanno reso pressochè stazionaria, in questo ultimo quarto di secolo, la produzione del grano in Italia. Io non credo che sia questo il momento opportuno per procedere ad un esame particolareggiato ed analitico della questione; ma potrei affermare, senza paura d'essere contraddetto, che la causa efficiente di così scarsa produzione di grano in Italia debba cercarsi nei metodi di coltura che, disgraziatamente, in una gran parte d'Italia, si seguono e che non sono razionali. Infatti, colà dove l'indirizzo della coltura si è fatto razionale, si è ammodernato nel senso che ha udito la voce della scienza sia rispetto alle rotazioni agrarie che rispetto alla scelta delle sementi, e alle preparazioni dei ter-

reni, e soprattutto rispetto alle concimazioni chimiche, colà il reddito della terra è cresciuto smisuratamente.

Valga ad esempio la provincia dell'Emilia, la quale è entrata coraggiosamente nella via dell'intensificazione di questa coltivazione, ed oggi è diventata la provincia più granifera d'Italia.

Ed un altro esempio credo che sia ancor più saliente per dimostrare qual frutto possa dare un indirizzo illuminato da parte delle classi dirigenti, se coadiuvate dalle classi lavoratrici. Quest'esempio ce lo dà la provincia di Udine. Mi dispiace di non veder qui il mio amico De Asarta, il quale potrebbe farne testimonianza. Nella provincia di Udine, che non è la più favorita dalla natura per clima e per suolo; nella provincia di Udine, secondo quel che scrive il professor Valenti, dove 20 anni fa non si raccoglievano che 8 o 10 ettolitri di grano, oggi se ne raccolgono 20 e 25. Se non che bisogna convenire che quella Provincia, per la sua posizione geografica, non è obbligata a spendere quel che spendono gli altri agricoltori italiani pel trasporto del concime chimico di cui essa fa così largo impiego.

Ed è questa la ragione vera per la quale i nostri agricoltori, nella loro grande maggioranza, sono rimasti ostinati nei sistemi di coltura consuetudinari, e sono ribelli alla voce della scienza, anche quando questa loro insegna il segreto per ricavare dalla terra il maggior profitto possibile, e per economizzare sulla concimazione azotata, per mezzo del sistema della siderazione. Quindi, perchè i concimi chimici possano portarsi, diciamo così, alla immediata destinazione di tutti gli agricoltori italiani, converrà assolutamente di farli viaggiare, se sarà possibile, anche semigratuitamente; ma se questo non fosse possibile, per lo meno con una tariffa che sia meno grave di quella che è attualmente in vigore.

E qui, egregi colleghi, avrei finito di annoiarvi con un argomento tutt'altro che brillante, se non dovessi fare un'osservazione che mi sembra d'una seria importanza. Noi abbiamo visto che produciamo in media da 40 a 45 milioni di ettolitri di grano; ma sappiamo però che, per approvvigionare il nostro mercato interno, abbiamo bisogno di 60 milioni di ettolitri almeno. Dunque vuol dire che noi dobbiamo prendere dall'estero dai

15 ai 20 milioni di ettolitri di grano; il che, tradotto in lingua povera, significa che noi dobbiamo spendere ogni anno dai 150 ai 200 milioni di lire. Ora io mi domando se noi proprio non siamo in grado e se non dobbiamo cercare di produrre almeno quel tanto che manca ai nostri bisogni per arrivare, cioè, al limite di 60 milioni. La risposta a me non pare che debba essere dubbia, una volta che le condizioni naturali nostre non sono inferiori a quelle degli altri paesi. Aggiungo che noi non soltanto questo dobbiamo cercare di ottenere, ma dobbiamo affrettarci per ottenerlo, tanto più se poniamo mente alle grandi difficoltà che in questo momento trovano tutti i prodotti del nostro suolo per collocarsi sui mercati esteri.

Queste difficoltà costituiscono precisamente la causa di certe crisi che non sono facili a risolversi. Cito ad esempio la crisi agrumaria; potrei citare anche la crisi del vino, cui certamente noi non abbiamo provveduto con la ripresa delle nostre relazioni commerciali con la Francia, ed a cui non sappiamo quale altra sorte sovrasti allo spirare della nostra convenzione coll'Austria-Ungheria per effetto della famosa clausola sui vini. Noi sappiamo anche quale sia il danno che reca al prodotto dell'olio la mosca, e quanti e quali sieno gli ostacoli che incontra il commercio del nostro bestiame all'estero. Ora che cosa ci resta di veramente solido fra i prodotti della nostra terra se non il grano, del quale noi non produciamo quella quantità che sarebbe necessaria ai nostri bisogni e che pure il nostro mercato interno assorbirebbe? Ne assorbirebbe anzi di più, se noi volessimo eccitare anche il consumo; perchè, quando noi avremo prodotto una quantità maggiore di grano, è cosa evidente che il costo della produzione dovrà assolutamente diminuire. Con questa diminuzione noi potremo anche affrontare serenamente un'altra questione che ci travaglia: quella cioè di poterci avviare gradatamente alla diminuzione e quindi alla soppressione dei dazi di protezione.

Nell'aumento della produzione quanti conflitti troverebbero pace! Così mi faceva l'onore di scrivermi recentemente il collega Sacchi; ed io a questo proposito potrei ricordare anche una sentenza pronunciata da Camillo di Cavour alla Camera italiana, quando affermava che nel campo economico l'umanità irresistibilmente deve mirare al migliora-

mento delle classi lavoratrici con un più equo riparto dei prodotti della terra e del capitale.

Ora io colgo questa occasione per fare una franca dichiarazione alla Camera. Io sono stato partigiano del presente sistema doganale proibitivo, perchè convinto che con questo mezzo noi avremmo potuto, come infatti è avvenuto, allontanare una catastrofe della proprietà e dell'agricoltura. E sarò partigiano di questo sistema fino a che la produzione del grano resterà quella che è al presente. Ma se per avventura una seria trasformazione economica dovesse prodursi in Italia, se noi ci metteremo tutti quanti a sostenerla ed a incoraggiarla, Governo, Parlamento e Paese, io non avrò più alcuna ragione di attenermi a quel sistema e di non accettare la libertà del mercato. Ed io tanto più sollecito questa libertà con tutti i miei voti, quando, considerando l'inferiorità economica nostra rispetto agli altri paesi, debbo forse dar ragione a chi scriveva ultimamente che noi italiani siamo i ritardatari della vecchia Europa, che noi italiani siamo i solitari in mezzo all'agitarsi di tanta gente nuova.

Ed a me poi, soprattutto come meridionale, fa dolore il pensare che nel campo economico le regioni cui appartengo non abbiano saputo emulare quelle del nord, dove già da venti anni si è manifestata tanta esuberanza di forze nuove. Per il prodotto del grano, infatti, il Mezzogiorno e la Sicilia, che prima era considerata come il granaio d'Italia, oggi segnano l'ultimo posto per la mancanza, possiamo dirlo, di qualunque conoscenza e pratica dell'uso dei concimi chimici, e delle buone teorie agrarie. Perchè io credo che in tutto il Mezzogiorno non vi sia che una sola fabbrica di concimi.

Ora quello che occorre per il momento è di fare arrivare questi concimi al miglior buon mercato possibile in quelle regioni, ribassando naturalmente le attuali tariffe.

E poichè parlo di tariffe mi sia permesso di fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici: di guardare altresì se veramente ci sia, come dicesi, una sproporzione nelle tariffe tra Provincia e Provincia italiana, e se veramente non vi sia qualche danno per il Mezzogiorno d'Italia, perchè, con quella tale soprattassa di valico appenninico, il grano che si porta dalle Pu-

glie a Napoli viene a costare altrettanto quanto se venisse dall'Australia e dall'Argentina.

Ci sono questioni, o signori, di tale interesse alle quali forse non si pone attenzione al momento opportuno. E quello che dico per le tariffe potrei dirlo per tutta la legislazione doganale e commerciale.

Ora io mi faccio l'augurio che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia prendere a cuore la causa degli agricoltori, perchè è causa della maggioranza degli italiani. Ed egli tutelando un interesse che può parere meridionale, avrà fatto il maggior bene a tutti i cittadini d'Italia. Ma l'onorevole ministro sa pure che la Commissione delle tariffe, di cui vedo qui presente uno dei componenti, fin dallo scorso maggio avrebbe votato un ordine del giorno invitante le Società ferroviarie al ribasso delle tariffe per il trasporto dei concimi chimici: masino a questo momento credo che nessuna risposta la Commissione abbia avuto dalle Società.

De Cesare. È consiglio accademico. (*Interruzioni*).

Materi. Vuol dire che se l'onorevole Lacava vorrà sposare questa causa, e vorrà invitare il suo collega dell'agricoltura a mettere tutti i mezzi intellettuali e materiali al servizio di una causa la quale ha diritto di passare in prima linea, avrà effettivamente contribuito alla ricostituzione economica del paese. E se il cuore e la mente degli italiani convergeranno verso questo nobilissimo intento, io non avrei alcuna difficoltà di associarmi di gran cuore alle rosee prospettive ed al lirismo contenuto nell'ultima esposizione finanziaria dell'onorevole ministro del tesoro. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Andrea Costa.

Costa Andrea. Le poche parole che io dirò si riferiscono, particolarmente, al capitolo 34 del bilancio. Ma poichè l'argomento è grave in sè stesso e d'importanza generale, nonostante la sua modesta apparenza, ed implica una grave questione di giustizia sociale, mi permetteranno l'onorevole presidente e la Camera di parlare ora.

Noto, prima di tutto, che per questo capitolo si propone, rispetto al bilancio dell'esercizio 1898-99, una diminuzione di lire 300,000. E poco importa a me che si dica essere lo stanziamento presente in 4,700,000 lire sem-

pre superiore alle somme incritte nei bilanci anteriori al 1898-99. Il fatto è quello che è, onorevole ministro, ed Ella sa meglio di me che un capitolo del bilancio, nel quale non si dovevano fare economie, era, precisamente, questo. Poichè i bisogni dei braccianti, di cui Ella ha mostrato di rendersi interprete, affrettando l'esecuzione di alcuni lavori e nel Basso Bolognese e nella provincia di Ravenna, questi bisogni aumentano ogni di più, sia per il naturale svolgimento della vita sociale, sia perchè, nei nostri paesi, purtroppo sono venuti a mancare cespiti di entrata sui quali, un tempo, si poteva contare.

Il ministro dei lavori pubblici, lo riconosco perfettamente, ha fatto quello che ha potuto nei limiti del bilancio suo, affinchè il maggior numero dei lavori fosse eseguito. Ma molte altre opere rimangono ad eseguirsi, e se non lo furono fino ad ora, lo si deve prima di tutto a quelle resistenze locali per le quali gli enti interessati e, purtroppo, talvolta, anche le autorità politiche (che in tema di lavori pubblici, non dovrebbero mai entrare), intralciano, con viete formalità, la esecuzione dei lavori al momento opportuno, non rendendosi mai interpreti dei bisogni delle popolazioni, salvo poi, quando momenti tristi e purtroppo anche terribili si presentano, ad affannarsi, ad affollarsi per richiedere al Governo provvedimenti che, generalmente, arrivano troppo tardi. Così, per esempio, noi avevamo, per un lavoro di quaranta mila lire al Mezzano in provincia di Ravenna un affollarsi nientemeno che di dieci mila operai, in un determinato momento che precedeva, appunto, i fatti del maggio. Allora, si che abbiamo veduto e prefettura e municipio rivolgersi tutti, come ad un angelo salvatore, al ministro dei lavori pubblici; ma era troppo tardi e non si poteva porre riparo al caso come usa il ministro dell'interno con l'inviare guardie e carabinieri, che, certamente, non possono dar pane alla povera gente.

Per parlare, particolarmente, della regione che rappresento, noto che, indipendentemente dal futuro desiderato canale a destra del Reno, sospiratissimo, che assicurava lavoro e benessere per anni, sono urgenti certe opere all'argine destro del Reno: per esempio, il quarto reparto che non fu ancora consegnato; il quinto che è ancora da appaltare oltre alle opere delle casse di colmata dell'Idice e del Quaderna che potrebbero occupare moltissimi

braccianti e che, per la bonificazione avvenire dei terreni potrebbero restituire alla coltura terreni purtroppo, oggi, abbandonati, e impedire così ai nostri braccianti di emigrare, mentre potrebbero più utilmente lavorare il territorio della Patria.

Vi sono, altresì, i lavori dei torrenti minori, i quali pure impiegherebbero numerosissime braccia. Quanto ai lavori della provincia di Ravenna, richiamo l'attenzione del ministro su questo fatto: che è vero che una buona parte di detti lavori furono attuati e si attuano, ma mentre sono chiamati ad eseguirli gli operai della Provincia e particolarmente quelli di Faenza, di Lugo e di Alfonsine e di Bagnacavallo, non vi hanno parte i braccianti del comune di Ravenna, che ha una popolazione di sessantatré mila abitanti, di cui quattordici mila sono esclusivamente braccianti e sedici mila sono mezzadri e coloni che, nell'inverno, diventano braccianti.

Vi sarebbero da eseguire colà i lavori importantissimi del Savio e quelli del Ronco; ora io non vi chiedo che li facciate eseguire semplicemente per dare lavoro agli operai, quantunque ritenga che assicurare il pane quotidiano a chi lavora debba essere lo scopo supremo di ogni ordinamento sociale, ma perchè essi furono riconosciuti, essenzialmente, utili all'economia nazionale e sono di vera utilità pubblica.

Dunque, lavori a Molinella e in tutto il Basso Bolognese e lavori nel comune di Ravenna intesi non solo a quella provvidenza sociale di cui lo Stato dovrebbe essere il supremo rappresentante, ma intesi, altresì, ripeto, ad un'opera di utilità pubblica.

Non vengo, certamente, ad invitarvi a proporre alla Camera un aumento alla somma inscritta in questo capitolo del bilancio, poichè la Camera non approverebbe, forse, alcuna proposta in questo senso, quantunque se c'è bilancio, ripeto, nel quale non si dovrebbero fare economie è proprio questo dei lavori pubblici.

Sarei lietissimo peraltro, signor ministro, che da voi partisse una simile proposta, e penso che sareste anche voi lieto se la proposta passasse. Frattanto voi potete affrettare i lavori che ho indicati, facendo sì che non incontrino difficoltà nell'egoismo di alcuni proprietari delle varie località i quali non hanno piacere (mettetevelo bene in testa) che

il Governo eseguisca troppe opere, perchè ciò fa rialzare il prezzo della mano d'opera e fa sì che il Governo diventi, in dati momenti, il loro avversario economico.

Affrettando questi lavori e facendo sì che le popolazioni riescissero a superare questo triste inverno non solo fareste il dover vostro come ministro dei lavori pubblici, ma raggiungereste un altro intento. Giorni sono avendo avuta occasione di parlarle, onorevole ministro, dei lavori a cui ho accennato testè, le dissi che, soprattutto nelle nostre regioni, il vero ministro dell'interno è il ministro dei lavori pubblici, poichè dal concedere o non concedere a tempo la esecuzione di alcune opere dipende, appunto, il mantenimento dell'ordine pubblico, perchè è noto il proverbio che, quando non ha da mangiare, il lupo esce dalla tana, come, volgarmente, si dice, e sono le crisi della fame che generano i tumulti. Chi può assicurare a quella povera gente un pezzo di pane, che dirò di pane, di polenta, che spesso le è contrastato dall'egoismo dei proprietari, e dalla miseria dell'ambiente, siete voi; voi siete e potete essere un Pelloux più vero e maggiore (*Si ride*) senza bisogno di carabinieri e di guardie, più vero e maggiore tanto più che i carabinieri e soldati di cui Pelloux ha bisogno, costando forti somme ai Comuni per le spese del loro soggiorno, impoveriscono, maggiormente, i bilanci comunali e accrescono la generale miseria e provocano, invece di calmarli, i pubblici disordini.

Aggiungo un'altra vivissima raccomandazione, ed è che, in tutti i lavori che concederete teniate conto delle offerte delle associazioni cooperative che esistono, floride e oneste, nelle nostre Provincie. Siate largo, onorevole ministro, verso di esse, concedendo loro quelle facilitazioni che la legge consente. E quando mai doveste appaltare a privati vogliate stabilire sempre un minimo di salario e un massimo di ore di lavoro, affinchè la povera gente non sia sfruttata fino agli estremi e non veda nel Governo un nemico, come purtroppo e non a torto, vedono sempre. Parlando di questo argomento che, apparentemente, ha una importanza locale, ma che, realmente, ha un'importanza nazionale, ho fatto il mio dovere e spero anche di aver dato occasione al Ministero di esprimere la sua opinione. Intanto il ministro ricordi di non aspettare che i prefetti ricor-

rano a lui per la esecuzione dei lavori quando vi sono minacce di disordini; ma faccia, e faccia presto.

Posso io lusingarmi che altri che seggono in altre parti della Camera consentano con me che un uomo che è cittadino di una nazione che si vanta civile debba aver assicurato il pane a sè ed alla propria famiglia? Il Governo non può di certo essere oggi il provveditore del pane alla povera gente, ma può, con provvidenze bene intese, venire ad essa in soccorso. Noi non vi domandiamo lo scioglimento della questione sociale: vi diciamo solo di non mettere ostacoli ufficiali alla libera lotta degli interessi fra proprietari appaltatori e operai.

E con ciò, onorevole ministro, ho finito. Mi auguro che le vostre risposte siano di conforto agli operai che aspettano: che, coi lavori che loro darete, possano, nella lotta triste dell'esistenza in questi tristi mesi soprattutto, avere dallo Stato, di cui essi sono principali contribuenti, un po' di sollievo.

Mi auguro che le mie parole, come rappresentante non solo dei socialisti cui mi onoro di appartenere, ma degli interessi di genté, la quale non ha che un poco di polenta, ogni giorno, per sfamarsi, abbiano una eco non solamente nel cuore vostro, ma eziandio della Camera; e sono certo che, se non l'avranno, peggio per chi fece il sordo al grido delle miserie. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Radice.

Radice. L'onorevole ministro ci ha assicurati, nel suo discorso di ieri, essere intenzione del Governo di provvedere subito alla costruzione del tronco Domodossola-Iselle. Comprendo che allo stato delle cose si deve dare la precedenza al tronco strettamente necessario per collegare la galleria del Sempione alla rete ferroviaria. Devo, però, rivolgere all'onorevole ministro una domanda. Il piano della stazione di Domodossola sarà costruito in modo da essere atto a ricevere la linea Domodossola-Arona? Non dobbiamo farci illusioni: la linea principale, la vera linea del Sempione sarà quest'ultima, poichè l'esistente Domodossola-Novara potrà, forse, servire per il Piemonte, mediante la Borgomanero-Santhià, ma non per la Lombardia, il Veneto, l'Emilia e giù giù per tutta la parte orientale d'Italia.

Dirò di più: il transito per Genova e

quindi per la linea Tirrena si farà meglio per Domodossola-Arona-Novara, anzi che per Domodossola-Orta-Novara, poichè il primo tracciato sarà ad una sola livelletta con pendenze massime, credo, fra il 5 ed il 6 per mille, mentre la linea esistente da Domodossola discende a Gravellona, al piano del Lago Maggiore, poi risale per raggiungere il Lago d'Orta e, se la memoria non mi tradisce, fra Gravellona e Bolzano, oltre il Lago d'Orta, havvi un dislivello di 130 metri.

Se si tiene ancora conto delle molte curve e controcurve a raggio limitato, mi pare sia lecito affermare che la linea Domodossola-Orta-Novara si trova in condizioni altimetriche e planimetriche tali da non servire, assolutamente, per il transito internazionale.

Invito, quindi, l'onorevole ministro a curare perchè la stazione di Domodossola sia costruita in modo da essere pronta a ricevere la Domodossola-Arona. E parlo sempre della Domodossola-Arona e non della Ornavasso-Arona, perchè davanti al grande traffico che si istraderà per il Sempione, non vorrei si incominciasse coi soliti errori, con le solite mezze misure, e per ridurre la spesa dell'oggi si volesse approfittare del tronco fra Domodossola ed Ornavasso, che, al pari del successivo Ornavasso-Orta-Novara, non si presta al transito internazionale. Se si vuole che il traforo del Sempione apporti i benefici effetti che, a ragione, l'Italia si ripromette, è necessario di dar mano, nel più breve termine possibile, con larghi criteri, adeguati all'importanza del transito, alla costruzione dell'intero tracciato Domodossola-Arona.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Vorrei fare alcune dichiarazioni intorno al porto di Genova e ai lavori ferroviari.

Ho assistito, con molto interesse, a quanto hanno detto i valenti oratori che parteciparono a questa discussione intorno alla importanza del porto di Genova, al traffico che vi esiste e che vi si deve sviluppare, e alla necessità di provvedere. Mi associo a tutte queste considerazioni, facendo, però, le più ampie riserve intorno ai vari metodi che dai differenti oratori sono stati proposti, perchè, naturalmente, ciascheduno dei colleghi parlò dal punto di vista delle condizioni

speciali e degli interessi legittimi ma speciali che è suo mandato e sua tendenza difendere.

Mi associo, però, a questa che è stata, dirò, un'affermazione comune a tutti coloro che hanno interloquito, cioè, che il porto di Genova è il grande polmone della vita economica italiana, e che esso deve esser posto in condizione da rendere questa vita economica rigogliosa e feconda.

Allorchè ebbi l'onore di presentare, nel 1896, un disegno di legge per il porto di Genova, dichiarai fino da allora che considerava quella legge come il provvedimento più idoneo per i bisogni presenti e futuri del porto di Genova: ma unica preoccupazione mia è stata, allora, e sono lieto, credo, di esserci riuscito, di non compromettere, in nessun modo, alcuna delle soluzioni future, cioè, limitandomi a quelle opere che, qualunque fosse il modo di considerare lo sviluppo tecnico futuro del porto di Genova, erano ritenute come necessarie. Solamente mi dolgo, e qui non faccio censure a nessun ministro, mi dolgo che tanto tempo si sia perduto prima di dar mano al compimento di quelle opere. E non so davvero spiegarvi come opere che, in sette anni, al massimo, ossia nel 1903, dovevano essere interamente finite, siano soltanto al loro principio. Ma ciò dà la misura di quanto sia il danno che alla nostra vita economica arrecano gli ordini burocratici che ci reggono (*Approvazioni*), i quali riescono a tardare anche quei pochi provvedimenti che il Parlamento riesce ad escogitare.

Ad ogni modo io dicevo allora e confermo ora, e mi piace averlo udito confermare, ieri, anche dall'onorevole Fasce e mi pare da altri oratori, che, con quei provvedimenti si sarebbe arrivati a un traffico che oscillerebbe fra i sette e gli otto milioni di tonnellate, e noi prevedevamo allora che questo traffico si sarebbe raggiunto nel 1907-1908 e forse, oggi, possiamo sperare o temere secondo il punto di vista della questione...

Voci. Sperare.

Prinetti. ... che questo traffico sarà raggiunto anche prima. Quindi è tanto più necessario di affrettare quelle opere, e tanto più necessario di affrettare lo studio di un progetto organico definitivo, tecnico e finanziario che provveda allo sviluppo pieno del porto di Genova. E da questo punto di vista

deploro, altresì, che siano passati più di tre anni senza che questo studio sia nemmeno al suo inizio.

Si è parlato del disegno di legge che stava innanzi alla Camera quattro o cinque anni fa. Ma dal punto di vista tecnico, nessuno dei corpi morali e delle persone che erano competenti a giudicarne ne erano contenti. Dal punto di vista finanziario esso consacrava, è vero, l'autonomia del porto di Genova, principio al quale non sarei contrario, quando fosse organicamente stabilito. Ma lo Stato stabiliva questa autonomia basandola sopra un Consorzio che non aveva un centro fondamentale di vita. Comprendo il municipio di Genova unito al municipio di Sampierdarena, che sono i due grandi Comuni interessati al porto di Genova, che si facciano centro di un Consorzio che assuma la gestione autonoma del porto di Genova, ma non arrivo ad immaginare un Consorzio che, senza avere per centro nè una Provincia importante, nè un centro saldo e sicuro, debba fare un debito per sessanta o settanta milioni da pagarsi sulle entrate future del porto. Questa cosa non può affidare molto. Parlo a coloro che studiano l'autonomia del porto, principio al quale non sono contrario.

Raccomando, però, che quel Consorzio o quell'ente che dovrà assumere la gestione del porto di Genova e costruire i lavori contenga elementi di sufficiente solidità per potere, con efficacia, fare appello al credito pubblico in condizioni non troppo onerose per il Consorzio stesso.

Queste sono le ragioni che nel 1896 mi guidarono e credo di non dovermi dolere di quel poco che ho fatto allora. Infine mi sia lecita una considerazione: noi siamo tante volte un po' troppo pessimisti. Tutti hanno parlato del traffico che il porto di Genova ha perduto in quest'anno, delle occasioni di aumento di traffico che ha lasciate sfuggire. Ma nessuno ha rammentato, nessuno ha dato, secondo me, la sufficiente importanza al traffico che il porto di Genova ha guadagnato. Noi possiamo, da questo punto di vista, avere materia di consolazione: in dieci o dodici anni il traffico del porto di Genova è salito da due milioni di tonnellate a cinque milioni. Nessun porto del Mediterraneo, forse, nessuno dell'Europa continentale ha avuto, in questo periodo di tempo, tanto sviluppo...

Ferraris Maggiorino. Amburgo.

Prinetti. Amburgo non so se proporzionalmente.

Ferraris Maggiorino. Forse è il solo.

Prinetti. Siamo lì. Perché da due a cinque tonnellate, in dieci o dodici anni, è un aumento tale che, davvero, non trova facilmente termine di confronto. Se noi prendiamo, per termine di confronto, la grande rivale di Genova, che è Marsiglia, non abbiamo che ragione di conforto, perché, in questo stesso periodo di tempo, il traffico di Marsiglia è di ben poco aumentato, se pure è aumentato.

Ora mi si conceda di dire alcune parole sull'indole dei provvedimenti che, a mio avviso, debbono servire allo sviluppo futuro del porto di Genova. Si è parlato delle ferrovie di accesso, ed è giusto; si è parlato di opere per mettere le ferrovie in istato di maggior potenzialità; si è parlato di ferrovie nuove; non mi oppongo nè alle une, nè alle altre; ma il primo ordine dei provvedimenti da prendere è quello che riguarda le ferrovie esistenti, le quali possono dare una potenzialità di traffico molto maggiore. Si è parlato delle opere del porto di Genova, che sono, assolutamente, necessarie ed urgenti. Si è dimenticato, però, un lato della questione, ed è questo, che il porto di Genova, se deve, davvero, far fronte al grande avvenire che gli spetta, bisogna che si metta anche in condizione di poter trattenerne, per qualche tempo, una parte delle merci che riceve.

È impossibile pretendere quello che si pretende, oggi, da Genova: non si otterrà mai, vale a dire che arrivando in un giorno, in una settimana cento vapori, questi vapori debbano scaricare tutta la loro merce e spedirla nel centro d'Italia.

Il porto di Marsiglia corrisponde al suo scopo, perchè non è solamente un grande porto di transito, ma è anche un porto di deposito commerciale; ma i mezzi di deposito che esistono a Genova sono assolutamente trascurabili e ridicoli di fronte al movimento commerciale di quel porto, tanto che, anche oggi, è in pieno vigore nel porto di Genova quella speculazione medio-evale delle chiatte che se forma la fortuna di molti imprenditori genovesi, forma pure la rovina di coloro che dal traffico di Genova attendono grandi risorse.

Ma tutti questi grandi provvedimenti, di cui ciascuno di noi ha ravvisato la necessità, di cui tutti gli oratori hanno parlato col con-

senso unanime dell'Assemblea, non si potranno prendere, o si prenderanno male, o non daranno il frutto che giustifichi il sacrificio che essi richiederebbero, se non provvederemo, in tempo utile, ad organizzare lo strumento col quale queste opere debbono essere compiute. Noi abbiamo, oggi, un contratto ferroviario, che, per la natura sua e per essere ormai giunto al termine della sua vita, non è idoneo a svolgere il traffico italiano: non è possibile che lo Stato italiano si metta a costruire nuove ferrovie, a compiere opere ferroviarie portuali, che sono, poi, concesse, per centinaia di milioni, se prima non creeremo lo strumento necessario a compiere queste opere, in modo meno scorretto di quello che si è verificato finora nell'amministrazione ferroviaria.

Non voglio ora fare censure di alcun genere, ma, nel ventennio nel quale lo Stato italiano si è fatto direttamente costruttore di ferrovie, ha dimostrato che il suo non era il metodo di costruire nè bene, nè a buon mercato; e neppure risultò molto adatto il metodo delle concessioni alle società ferroviarie che abbiamo seguito; e così non risultò buono il metodo delle sovvenzioni chilometriche, perchè, finora, applicato in così piccola proporzione, dà risultati che non lasciano sperare nessun effetto utile ed importante.

Dunque se si deve affrontare il grande problema della sistemazione del porto di Genova e di tutte le linee di accesso al porto stesso, bisogna affrontare e presto il problema dei nuovi contratti ferroviari o dell'esercizio di Stato, al quale sono contrario, ma che può essere, pure, patrocinato.

Certo è che soli cinque anni ci separano dal 1905, in cui il contratto cessa. Ora sia che si debba continuare con la Società presente trasformata, sia che si debba affidare l'esercizio delle ferrovie ad altra Società, sia che debba assumerlo lo Stato, questa questione dev'essere risolta almeno tre anni prima del 1° luglio 1905, perchè l'ente privato, o corpo morale, che deve assumere l'esercizio del percorso di quattordici mila chilometri, deve saperlo almeno tre anni prima, per potersi mettere in condizione da adempiere bene al suo ufficio.

Ed allora al Parlamento per decidere non rimane che un paio d'anni e questo tempo non è certamente soverchio per condurre e risolvere una così ardua questione.

Quindi mi dolgo e vivamente, che il Governo voglia rimettersi all'opera lunga di una Commissione incaricata di studiare questa questione, e così si perda un tempo prezioso, che a quest'ora dovrebbe essere invece impiegato nel proporre provvedimenti precisi e concreti dinanzi al Parlamento nell'esaminarli e discuterli. (*Commenti*).

La necessità che nuovi ordinamenti sieno escogitati per l'esercizio delle nostre ferrovie, è oramai evidente, ma, per dimostrarla, mi basta citare un esempio che traggo dallo stesso andamento delle nostre ferrovie in Italia.

Si è parlato, ieri, e oggi, del porto di Genova, ma nessun provvedimento fu invocato per il porto di Venezia.

Finora questo porto ha avuto, fatta proporzione, uno sviluppo altrettanto grande come quello del porto di Genova: dal 1894 al 1896, in due anni, il traffico del porto di Venezia da quattrocento mila tonnellate è salito ad un milione e credo che da allora in poi il movimento non si sia fermato.

Ferraris Maggiorino. Un milione e ottocento mila tonnellate.

Prinetti. Eppure il porto di Venezia non ha dato luogo ad alcun lamento, sebbene rappresenti un quarto del traffico di Genova. E se voi confrontate l'ampiezza del porto di Venezia con quella del porto di Genova, vi maraviglierete come mai, in esso, si possa svolgere, senza alcun lamento, un traffico che, come ho detto, è il quarto di quello di Genova.

Tutto ciò che cosa dimostra? Che anche il modo di funzionare di una amministrazione ferroviaria ha una grande importanza. E l'Adriatica, la quale ha un ordinamento antico, abitudini antiche, ed è avvezza a considerare la questione delle ferrovie come un'industria, non già unicamente diretta a creare titoli di borsa, ha potuto adempiere, con soddisfazione generale di quella regione, le funzioni, alle quali è destinata.

Quindi, ripeto ancora una volta, si potranno fare tutti i provvedimenti che l'esperienza vi suggerisce per il porto di Genova, ma, se non saprete trarre da questi provvedimenti gli effetti utili che essi devono dare, ci troveremo, ogni anno, nella stessa condizione di doverne invocare dei nuovi.

Prima di porre fine al mio discorso, devo rivolgere su questo argomento una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Lo

prego di voler considerare lo stato al quale è ridotto l'esercizio della rete Mediterranea: non vi è più un treno che arrivi in orario; gli scontri piccoli e grandi sono all'ordine del giorno, tanto che la sicurezza della partenza è certa relativamente, ma quella dell'arrivo rimane una probabilità lontana.

Tutti questi inconvenienti dipenderanno da molte ragioni e per insufficienza di impianto, ma vi è evidentemente una ragione anche di insufficienza di persone, cui l'onorevole ministro, secondo me, deve anche provvedere.

Gli uomini che sono preposti alla Società mediterranea mostrano di non essere idonei a compiere i loro doveri, e su questo appunto richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ed ho finito. (*Approvazioni a destra — Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni. Nella seduta di ieri, per quanto ho potuto raccogliere dal resoconto sommario, perchè trovandomi impegnato in una Commissione non ho potuto, con mio dispiacere, assistervi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, occupandosi delle linee di accesso al Sempione, avrebbe dichiarato (ed io prego l'onorevole ministro, perchè non si tratta, per parte mia, che di rivolgergli poche osservazioni; anzi, più che altro, di chiedergli una spiegazione, di volermi prestare benevola attenzione)...

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Tutta la mia attenzione, tutta l'attenzione possibile.

Curioni... l'onorevole ministro avrebbe dichiarato che il Governo riteneva urgente la costruzione della linea Iselle-Domodossola, e che avrebbe domandato, con urgenza, i relativi fondi al Parlamento.

Questa dichiarazione dell'onorevole ministro mi fa ritenere che egli sia intenzionato di far costruire l'Iselle-Domodossola per conto diretto dello Stato, perchè altrimenti, se cioè fosse intenzionato di darne la concessione all'industria privata, non avrebbe bisogno di domandare al Parlamento alcuno stanziamento di fondi.

Come però mi pareva vi fosse una specie di contraddizione, fra questa premessa ed un'altra dichiarazione fatta dal ministro, che non intendeva, cioè, che la costruzione fosse diretta per conto dello Stato, così desidero avere da lui precisa dichiarazione al riguardo.

In secondo luogo, l'onorevole ministro, occupandosi delle altre linee di accesso al Sempione, cioè della Santhià-Borgomanero e della Gravellona-Arona, ha dichiarato che il Governo non intende abbandonare queste linee, ma che esse verranno costruite in altro tempo.

Queste essendo le dichiarazioni fatte, domando se il Governo intenda che anche la costruzione di queste linee sia fatta per conto dello Stato, o se intenda che siano concesse, col sistema del sussidio chilometrico, all'industria privata. Se il Governo intende di concedere queste linee all'industria privata occorre lo dichiarare chiaramente, poichè allora non sarà difficile, almeno lo spero, di trovare gli assuntori. Se il Governo intende, invece, che queste linee siano costruite per conto dello Stato, in tal caso domando quando il Governo intenda di costruirle.

Rammerò all'onorevole Lacava, a proposito della Santhià-Borgomanero, che questa linea fu stabilita dalla legge 3 agosto 1898, che provvede al valico del Sempione per indennizzare, in parte, Torino e, anzi, tutto il Piemonte del grave danno che a quella regione sarebbe derivato dall'apertura di quel valico. E fu stabilita con la stessa legge, onde il rimedio fosse contemporaneo al danno. Con detta legge si prevedeva che il Governo dovesse accordare la linea all'industria privata, e per facilitarne l'attuazione le si accordava una sovvenzione chilometrica straordinaria di cinque mila lire, mentre la legge allora in vigore non permetteva di accordare più di tre mila lire. Ora se mai il Governo intendesse di costruire esso la linea (e per parte mia ritengo che il Governo la dovrebbe costruire esso, poichè, formando una diagonale fra le due linee dello Stato Torino-Novara e Novara-Domodossola, è destinata a fare alle linee stesse una notevole concorrenza) bisogna che lo dichiarare senza esitanza.

Che se non intende costruirla per conto dello Stato, allora deve favorire per quanto possibile la sua concessione all'industria privata, perchè al Governo è imposto, per legge, l'obbligo o di costruire o di lasciar costruire.

Non basta dire che si provvederà, col tempo, alla costruzione anche di questa linea; essa, nel concetto della legge del 3 agosto 1898, deve essere costruita o prima o contemporaneamente all'apertura del Sempione, perchè è stata stabilita per indennizzare la città di Torino ed il Piemonte dei gravi danni,

che verrebbero a risentire dall'apertura di questo valico.

Dunque si decida il Governo: vuol costruire esso la linea? Farà opera utile e buona, ma la costruisca prima della scadenza del termine utile all'apertura del Sempione. Se non la vuol costruire, faccia conoscere i suoi intendimenti e lasci il passo all'industria privata.

Su questo punto domando all'onorevole Lacava, il quale si è sempre dimostrato così giustamente benevolo per gli accessi al Sempione, una dichiarazione ben categorica, che possa acquietare i legittimi desideri, anzi i più sacrosanti diritti del Piemonte e ad un tempo quelli della regione che mi onoro di rappresentare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

De Felice-Giuffrida. Onorevoli colleghi, sono dolente di dovere interessare la Camera e il Governo, a proposito della discussione generale, di una questione la quale avrebbe la sua sede nella discussione dei capitoli.

Chiedo scusa a voi se l'importanza e l'urgenza dei lavori, in forza dei quali sono costretto a rivolgermi al Governo e ai rappresentanti del Paese, mi ha imposto di parlare ora. Tanto più poi che il ministro dei lavori pubblici ha avuto una così esatta concezione della realtà dei danni, che sono stati causati da una furiosa tempesta imperversata nel porto di Catania, che egli ed il suo collega, il ministro delle poste e dei telegrafi, che rappresenta un collegio della città di Catania, hanno mandato lettere e telegrammi ai miei concittadini, facendo sperare che gli urgenti lavori sarebbero stati immediatamente eseguiti.

Le parole e le promesse, quindi, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sono, per me, garanzia che egli vorrà attuare, nel più breve tempo possibile, ciò che ha promesso, semplicemente, in lettere e in telegrammi.

Però debbo dichiarare che ho provato un senso di sconforto alla lettura di tutte le variazioni che furono presentate al bilancio dei lavori pubblici, poichè non ho trovato alcuna parola, nè nelle variazioni, che si è creduto giusto di presentare alla Camera prima della discussione del bilancio dei lavori pubblici, nè nelle dichiarazioni vaghe e diverse fatte dal ministro dei lavori pubblici, che si riferisca alla necessità dell'ese-

cuzione dei lavori, per i quali tanto si è speso da quelle popolazioni.

Il non provvedere subito, l'onorevole ministro lo sa, sarebbe non solo una ingiustizia verso la città, la quale si è imposta gravissimi sacrifici per la costruzione del porto, compiuta a tutte sue spese, tranne la contribuzione dello Stato, ma sarebbe altresì un atto che potrebbe parere poco morale in seguito alle numerose promesse fatte pubblicamente.

Questa economia sarebbe considerata come l'economia dell'avaro, che, per non spendere, oggi, poche lire, corre rischio di consumare, domani, enormi capitali, in quanto che opere colossali costate al Comune e alla provincia di Catania milioni e milioni, tanto da togliere a quella popolazione la possibilità di eseguire col proprio bilancio opere urgentissime, sono esposte al rischio gravissimo, che la nuova tempesta le distrugga interamente.

I danni prodotti dalla tempesta del 21 dicembre dello scorso anno sono stati, spero che l'onorevole ministro sarà su questo punto d'accordo con me, rilevantissimi.

Non solo furono ribaltati, spostati e portati via enormi blocchi artificiali, si da compromettere tutta la gettata; non solo rimase quasi scoperto quel lungo tratto di costruzioni, che più era esposto alla violenza delle onde, ma anche il muraglione, in diversi punti, rimase interamente abbattuto. Per circa cinquanta metri il muraglione, che garantisce la esistenza del porto di Catania, fu abbattuto e per altrettanti fu abbattuto verso la testata del porto. Ora, lasciare in abbandono le opere costosissime del porto di Catania, non solo significa compromettere l'esistenza delle opere stesse, ma significa, altresì, compromettere l'esistenza, lo sviluppo, l'avvenire della città e della provincia di Catania.

Le onde, penetrando dalla parte scoperta, perchè abbattuto il muraglione, e riversandosi nello specchio d'acqua interno, producono quella risacca, che compromette la sicurezza dei legni ricoverati nel porto.

L'onorevole ministro sarà stato informato che due vapori tedeschi, ancorati nel porto di Catania, la notte dal 30 al 31 dicembre, corsero gravissimo pericolo e soffrirono danni considerevoli. Ora, non pronunciare una parola qui, dopo che molte ne furono pronunciate nel paese, non accennare ad un prov-

vedimento energico da prendersi, quando provvedimenti energici sono, pubblicamente, riconosciuti in telegrammi spediti dalla cittadinanza che giustamente reclama, mi pare che sia un non voler riconoscere la necessità che preme tutta una popolazione, e un venir meno alla promessa leale fatta da un ministro.

L'onorevole Lacava mi dirà che egli sta studiando, che egli provvederà; che egli pensa a provvedere mediante la richiesta di nuovi stanziamenti, che deve fare al ministro del tesoro; lo capisco; ma egli deve anche comprendere che dopo di aver così lungamente fatte delle promesse in lettere e in telegrammi, è opera non solo morale, non solo economicamente giusta, ma anche di uomini politici i quali non vogliono che le popolazioni del tutto disperino della parola che il Governo ha fatta.

E guardate, onorevoli colleghi ed onorevole ministro: il porto di Catania aveva avuto un movimento ascendente che veramente dava molto a sperare. Io ho avuto il modo, stamane, di vedere il movimento di quel porto; ebbene, nel 1889, anno nel quale venne fatta al Governo la consegna dei lavori del nuovo porto, e quindi vennero dal Governo assunte tutte le obbligazioni per mantenere il porto nello stato nel quale gli venne consegnato dal Comune e dalla Provincia di Catania, i piroscafi che approdarono in quel porto furono 2065; e quindi salirono, nel 1890, a 2140; nel 1891, a 2346; nel 1892, a 2366, per arrivare, nel 1898, a 2696.

Ecco, dunque, come un porto ben sistemato possa produrre un movimento economico ascendente in un paese il quale a voi non ha chiesto nulla, tranne la conservazione di un'opera che esso stesso, coi suoi mezzi, ha eseguita. E i piroscafi e i velieri uniti insieme, salirono da 5900, nel 1889, a 6406, nel 1888, per una totalità di tonnellaggio che da 352,266 arrivò a 453,156.

Ora, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, la sicurezza dell'ancoraggio nel porto di Catania produsse questo evidente miglioramento economico nelle condizioni del nostro commercio; la mancanza di fiducia in questo ancoraggio che cosa dovrà produrre? Lo lascio giudicare a voi; lo lascio giudicare all'onorevole ministro, il quale ha già riconosciuto che l'esecuzione delle opere urgenti

vale a mantenere, almeno nello stato in cui gli furono consegnati, i lavori del porto, e potrà contribuire ad aumentare il credito e lo sviluppo del commercio catanese.

Poichè un capitano il quale abbia un viaggio da fare per venire a caricare i prodotti che non mancano al porto di Catania, o domanderà un noleggio maggiore e quindi recherà un danno al commercio catanese, o preferirà di approdare in un porto vicino producendo quello spostamento di commercio che gli interessi della città e della provincia di Catania non permettono che venga prodotto...

Presidente. Onorevole De Felice, la prego di considerare che siamo in tema di discussione generale.

De Felice-Giuffrida. Non credo che, soltanto, il porto di Genova debba avere il privilegio di essere discusso a proposito della discussione generale; credo anzi che il medesimo diritto di discutere abbia il rappresentante di qualunque altra parte d'Italia, tanto più che qui si tratta di un'opera importante quale è quella di un porto grandemente compromesso e per il quale si domandano solleciti provvedimenti.

I provvedimenti si impongono, onorevole ministro, perchè le traversie di scirocco espongono il porto di Catania a grandi rischi, giacchè il mare, nel quale esso è costruito, è larghissimo e lunghissimo, e le onde, che vengono fino da Alessandria d'Egitto, arrivano al porto di Catania e con tale evidente intensità che i danni, i quali, oggi, sono stati limitati e hanno fatto semplicemente scuotere fino ad un certo punto le opere già compiute, potranno diventare domani più rilevanti e tali da impedire i lavori di riparazione.

Se noi lasciamo pericolanti queste opere, nell'inverno prossimo, una nuova mareggiata rovinerà interamente quello che ora esiste, e quello che è danneggiato in parte, lo sarà del tutto. Si richiedono, dunque, onorevole ministro, opere che hanno un doppio scopo: opere urgenti, che non ammettono proroga, e opere di integramento per le quali in un altro bilancio potrete chiedere alla Camera che la spesa sia distribuita in vari esercizi.

Tra le opere urgenti che non ammettono dilazioni, l'onorevole ministro lo sa, c'è l'allargamento della scarpa estrema della scogliera in modo che possa smorzare, gradata-

mente, l'impeto delle onde prima che queste arrivino a colpire l'opera principale.

Le opere eseguite nel porto di Catania hanno avuto una scarpa molto prossima alla scogliera principale, di modo che l'impeto delle onde, rompendosi direttamente sopra la scogliera, è riuscito tale che la scogliera spesso, e non questa volta soltanto, fu compromessa.

Gli ingegneri, i pratici, gli stessi incaricati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici hanno riconosciuta la necessità dell'allargamento della scarpa, appunto, per far sì che le onde si rompano prima di arrivare a colpire il muraglione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici comprenderà che la esecuzione di questa parte di lavori è così urgente, che se non si provvede subito, si corre il rischio di compromettere l'opera intera.

È necessaria la costruzione del muraglione che fu abbattuto, anzi dell'intero muraglione, perchè le onde, appena una piccola mareggiata le renda più furiose dell'ordinario, penetrano dentro le banchine del porto, non permettendo più quella sicurezza che è necessaria perchè i velieri e i piroscafi possano rifugiarsi nel porto di Catania.

È, inoltre, necessario e urgente liberare la parte interna della banchina da tutto il materiale portatovi dall'ultima tempesta, e dall'abbattimento di parte del muraglione. Di più urge rifornire di massi artificiali quella parte del molo, che non fu interamente sguarnita, in seguito ai movimenti prodotti dalla tempesta.

Occorre, ancora, assicurare, in modo definitivo e non provvisorio, come è stato fatto, la lanterna che dà i segnali ai navigatori che entrano nel porto, poichè l'ultima tempesta ha abbattuto interamente la torre della lanterna.

L'onorevole ministro avrà, certamente, saputo dalla relazione dei suoi dipendenti, del pericolo corso da due vapori tedeschi, ancorati nel porto, pericolo nato soprattutto dalla mancanza di boe d'ormeggio tra la banchina di navigazione e il braccio esterno del porto.

Occorre, dunque, che anche queste boe di ormeggio siano, sollecitamente, poste.

È ancora indispensabile di rimettere allo stato normale la banchina interna, perchè i carri che trasportano le merci non possono percorrerla senza pericolo, per gl'interrimenti

che vi si sono prodotti. È, poi, assolutamente indispensabile il collocamento di lampade elettriche, che permettano agli operai di lavorare anche di notte.

Ma i lavori di compimento del porto di Catania che più, specialmente, sono richiesti dalla marina e dal commercio catanese si riferiscono alla costruzione di un braccio nuovo, che entri dalla parte opposta del porto attuale, partendo dalla cava numero sette, che impedisca ai venti che vengono da quella parte di penetrare, violentemente, nel porto. Ma questa è una speranza nutrita dalla cittadinanza catanese per le promesse che il Governo ha fatte; ma la costruzione di questo braccio può anche essere di qualche anno ritardata, come pure si vedrà se sarà possibile ricostituire tutte le banchine lasciate ora in abbandono perchè le navi possano, liberamente, approdare, e fare con maggiore sollecitudine tutte le necessarie operazioni commerciali di carico e scarico.

Si tratta, dunque, come ho già detto, di opere veramente importanti, per le quali il ministro dei lavori pubblici ha fatta solenne promessa; e le promesse e le assicurazioni diventano ancor più imperiose quando si tratta di danaro, che impiegato in questi lavori riesce altresì molto produttivo. Perchè qui non si tratta delle solite somme buttate in bocca al militarismo, o di stanziamenti richiesti più per interessi elettorali che per bisogni reali, ma di somme che tendono e riescono ad assicurare l'avvenire economico di una grande città, come contribuiscono anche a rendere sempre più produttive le somme che lo Stato, nelle opere del porto di Catania, ha già spese. L'onorevole ministro Lacava sa che il comune e la provincia di Catania hanno speso non poco per quelle opere, le quali hanno, poi, fruttato al Governo stesso utili non indifferenti, che sono sempre saliti di anno in anno. Tanto che mentre, nel 1899, quando venne fatta la consegna del porto al Governo, la tassa di ancoraggio e i diritti marittimi ammontarono alla somma di lire 79,876, nel 1899 sono arrivati a lire 152,064; e mentre i dazi doganali, nel secondo semestre del 1898, resero lire 1,923,000, nel corrispondente semestre del 1899 hanno reso lire 2,830,000; e ciò significa che le somme che vi domando di impiegare nei lavori del porto di Catania sono somme grandemente produttive. E quando, appunto, l'interesse dei cittadini

si unisce a quello dello Stato, allora, specialmente, il Governo ha il dovere di mantenere la parola data!

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Le considerazioni svolte oggi dagli onorevoli deputati si possono nel loro complesso dividere in due categorie. Alcune riguardano il porto di Genova, e ad esse risponderò dopo. Altre riguardano capitoli speciali del bilancio, e sarebbe forse stato più opportuno presentarle nella discussione dei capitoli stessi; tuttavia, siccome i diversi oratori le hanno esposte nella discussione generale, così io vi rispondo subito.

Ed anzitutto ringrazio l'onorevole Andrea Costa delle parole benevole che ha detto al mio indirizzo per quanto riguarda i lavori che si stanno compiendo nelle provincie di Ravenna e di Bologna. Egli ha nondimeno fatti diversi appunti, primo fra i quali quello che nel capitolo 34 del bilancio si è diminuita la somma di lire 300 mila, poichè lo stanziamento da 5 milioni è stato portato a 4,700,000 lire. Se l'onorevole Costa avesse dato un'occhiata all'allegato n. 9 del bilancio, vi avrebbe trovate distinte, punto per punto, lavoro per lavoro, le spese ordinarie che riflettono le opere idrauliche di seconda categoria, nelle varie Provincie; ed avrebbe visto che, se si sono eliminate 300 mila lire, perchè non sembravano assolutamente necessarie, od, almeno urgenti in questo esercizio, però la somma rimasta di lire 4,700 mila supera pur sempre di lire 200 mila lo stanziamento degli anni anteriori.

E, scendendo a parlare delle opere idrauliche nelle provincie di Ravenna e di Bologna, l'onorevole Costa sa che in quest'ultima i lavori appaltati e che si stanno eseguendo, ammontano a lire 521,500, e che quelli della provincia di Ravenna raggiungono l'importo di 343 mila lire.

Io non stancherò la Camera enumerando tutti i vari lavori, cui si riferiscono le somme suddette e che ho qui, uno per uno, notati in un elenco.

È vero quanto dice l'onorevole Costa, che, cioè, nel Comune di Ravenna non vi sono stati molti lavori; gli faccio però notare che proprio in quel Comune se ne eseguiscano due: la sistemazione e difesa in sasso del froldo Madonnina a destra di Reno, ed il

consolidamento arginale del froldo Menate a sinistra di Reno per un totale di lire 42,000; sono pochi, ma sono i soli lavori che cadendo nel territorio di quel Comune poterono fino ad ora essere appaltati.

Dal canto mio, assicuro l'onorevole Costa che faccio di tutto per affrettare l'esecuzione dei lavori, specie in quelle due Provincie, poichè conosco le condizioni di quegli operai e braccianti. Inoltre in tutte queste opere idrauliche di seconda categoria io ho sempre cercato di preferire le Società cooperative, e lo stesso onorevole Costa può attestarlo: nè diversamente ho fatto anche in altre Provincie, appunto perchè credo che in questo modo gli operai possano trarre un maggior vantaggio dall'opera loro. Quando però la legge di contabilità non mi consente di farlo, l'onorevole Costa deve per primo ammettere che non può attribuirsi una colpa a me.

L'onorevole De Felice-Giuffrida ha parlato dei lavori del porto di Catania, specialmente di quelli resisi necessari dopo le mareggiate dello scorso mese di dicembre: ma, a tal proposito, debbo dirgli che veramente i danni accertati sono ben lontani dal raggiungere quell'entità che la voce pubblica e la stampa avevano dapprima denunciato.

Io ho mandato sul luogo l'ispettore compartimentale di Palermo, dal quale ho ricevuto un lungo rapporto in proposito; ho ordinato quindi la compilazione dei progetti per le seguenti opere:

Nuovo e più robusto sostegno del fanale di segnalamento alla testata del nuovo molo di Catania;

Ripristino dei tratti danneggiati di banchina;

Ricostruzione del tratto di muraglione crollato e riparazione delle lesioni esistenti nel muro stesso e nella banchina del porto nuovo.

Questi sono i lavori più necessari ed urgenti di cui si stanno completando i progetti d'esecuzione; ed io metto ogni opera per la sollecitudine di tutte le pratiche amministrative, che sono tanto più necessarie quando si tratta di spendere il danaro dello Stato.

Sono state fatte anche premure al Ministero perchè sia provveduto al lastricamento generale del molo per una somma che può ascendere da lire 180 mila a 200 mila. Anche

per questo si sta compilando un progetto per far fronte intanto ai più urgenti bisogni.

L'onorevole De Felice-Giuffrida dice: ma io non ho visto nessuna domanda di nuovi fondi presentata alla Camera, nè alcuna variazione del bilancio. Non è necessario questo, onorevole De Felice, perchè Ella stessa ha ricordato la legge del 1889 che prescriveva la spesa a carico dello Stato in lire 1,716,000. Ora dai calcoli che ha fatto il Ministero, risulta che vi è ancora un avanzo di lire 428,283, margine ritenuto bastevole per poter soddisfare a questa necessità. Qualora poi questa spesa andasse al di là della somma disponibile e delle previsioni, io che ne veggio pure l'urgenza, potrò interessarne il ministro del tesoro, per venire alla Camera a proporre un supplemento di spesa; ma per ora, in conseguenza della legge del 1889, non abbiamo questa necessità. Vi sono inoltre alcune spese a cui si provvede col fondo delle manutenzioni, ed io potrò attingere anche da questo fondo delle somme per sopperire al porto di Catania. Ciò che gli prometto è che non abbandonerò alcuna di quelle opere che sia dichiarata urgente e necessaria, tanto più che ho mandato, come ho detto, sul luogo un ispettore compartimentale, il quale presenterà i progetti relativi agli accennati lavori.

Dopo ciò, passo ad un'altra osservazione fatta dagli onorevoli colleghi, e specialmente dall'onorevole Materi, il quale ha presentato un ordine del giorno che riguarda una diminuzione di tariffe dei concimi chimici trasportati sulle ferrovie. Egli ha lungamente discusso circa i bisogni dell'agricoltura con quella conoscenza che tutti gli riconoscono e che io, suo comprovinciale, apprezzo quanto altri, conoscendo la sua competenza nelle cose di agricoltura. Avrei desiderato però che l'onorevole Materi avesse fatto questo discorso in occasione del bilancio di agricoltura e commercio. Del resto è la stessa cosa, perchè mi farò un dovere di far conoscere quanto egli disse al mio collega dell'agricoltura e commercio. Venendo alla parte che riguarda il Ministero dei lavori pubblici, cioè alla diminuzione della tariffa di trasporto dei concimi chimici, posso dirgli che il suo desiderio è stato prevenuto, poichè il Consiglio delle tariffe da tempo ha espresso il parere che in generale tutti i concimi chi-

mici siano ascritti ad una serie speciale, la quale porta una diminuzione di tariffe.

Il relativo provvedimento già approvato dal Consiglio delle tariffe, anche nell'interesse dei piccoli proprietari (perchè la tariffa comprenderà eziandio le spedizioni di cinque tounellate) è, si può dire, in via di attuazione, tanto che fra breve potrà essere pubblicato il Decreto. Aggiungo che non si sono potute accordare diminuzioni maggiori di tariffe, perchè allora avremmo avuto l'inconveniente che le tariffe per i concimi chimici sarebbero state minori di quelle per le materie prime, che costituiscono i concimi stessi; e questo non si poteva fare. Io perciò, disposto come sono a tener conto, nei limiti del possibile, di quanto l'onorevole Materi ha detto nell'ordine del giorno da lui insieme con altri presentato, non ho nessuna ragione di non accettarlo, ma con questo chiarimento, che i provvedimenti sono già in corso, e che non potrei fare di più di quello che dopo maturo studio si è ora potuto conseguire. Dopo ciò spero che l'onorevole mio amico Materi e gli altri firmatari dell'ordine del giorno si dichiareranno soddisfatti.

Due altre domande speciali mi sono state rivolte dall'onorevole Radice e dall'onorevole Curioni, riferendosi entrambi alle mie dichiarazioni di ieri circa la costruzione della linea Domodossola-Iselle.

L'onorevole Radice domanda se la linea Iselle-Domodossola sarà costruita in modo da non pregiudicare la costruzione dell'altra linea Arona-Domodossola.

Io sodisfo subito la sua domanda, e gli dirò che la costruzione della linea Domodossola-Iselle sarà fatta in modo da poter in un tempo non molto lontano comportare anche l'affluenza delle altre linee, la Santhià-Borgomanero e la Arona-Domodossola.

L'onorevole Radice può essere poi sicuro che la stazione di Domodossola sarà costruita in modo rispondente al nostro impegno internazionale con la Svizzera, e perciò tanto la linea quanto la stazione sovradetta saranno certamente poste all'altezza del traffico che si può svolgere pel Sempione.

All'onorevole Curioni rispondo che io non dissi veramente, che il Governo non dovrà costruire la Santhià-Borgomanero, come non dovrebbe costruire la Arona-Domodossola; dissi che il Governo avrebbe presentato fra breve i provvedimenti che riguardano la co-

struzione della linea Domodossola-Iselle, la quale, come tutti sanno, non s'impone soltanto per un patto internazionale, ma per una necessità assoluta, perchè non servirebbe a nulla all'Italia la galleria del Sempione, se si aprisse prima che fosse costruita la Domodossola-Iselle.

Ma nello stesso tempo io aggiunti che in un tempo non molto lontano il Governo si interesserà anche della costruzione delle altre due linee, specialmente della Santhià-Borgomanero, perchè, come l'onorevole Curioni ha accennato, essa fu già contemplata nella legge stessa che decretò la Iselle-Domodossola, e può essere anche concessa alla industria privata con un sussidio chilometrico di 5,000 lire.

Questo, adunque, per quanto posso dire sin d'ora, potrebbe essere il sistema da adottarsi di preferenza, data la non convenienza per lo Stato di costruirla direttamente: però, con opportune clausole, si dovrà trovar modo di assicurarne allo Stato la proprietà in qualunque tempo, a condizioni da determinarsi, in guisa da conciliare i comuni interessi, dello Stato e del concessionario.

Intanto posso dire che il progetto della Borgomanero-Santhià non è ancora pervenuto al Ministero in quella parte che riguarda la variante studiata all'antico progetto Giambastiani, e che faciliterebbe di molto il futuro esercizio.

Ecco quanto dovevo dire in risposta all'onorevole Curioni, e credo potrà essere soddisfatto.

Ed ora veniamo alle altre questioni che riguardano il porto di Genova, anzi ai molti ordini del giorno presentati. Dichiaro subito che io non potrei accettare (e me ne duole perchè il volere non è potere) l'ordine del giorno dell'onorevole Valle. Dissi nella discussione generale che il Governo sta studiando il complesso problema ferroviario che vi si collega; dissi anche che il Governo avrebbe potuto fare assegnamento sopra un margine di circa 85 milioni che si prevedeva possibile dopo il quadriennio, continuando per un altro quinquennio lo stanziamento di 50 milioni per la spesa straordinaria; ed io non ho che da confermare queste dichiarazioni che feci ieri.

Ciò che dissi non è che una indicazione, se non si potrà prima, come vorrei augurarmi, affrontare, per avviarlo ad una soluzione, il

problema delle costruzioni ferroviarie, e si terrà conto di tutte quelle ferrovie che finora per legge sono state decretate e non eseguite, ed anche di altre linee, se saranno necessarie; ma non posso accettare, così come è presentato, l'ordine del giorno dell'onorevole Valle, il quale riguarda anche alcuni doppi binari.

Ho dichiarato ieri, e confermo ora, che raddoppi di binario si faranno da Civitavecchia al Chiarone, da Gavorrano a Follonica, da Colle-Salveti a Pisa, da Cancellò a Napoli, da Rho a Busto Arsizio, e spero che si possa provvedere a quegli altri che le Società hanno recentemente indicati, cioè sulla Bologna-Faenza, Falconara-Ancona, Firenze-Pistoia, Torino-Collegno, ecc.

Debbo chiedere scusa all'onorevole Crespi, se io ieri non risposi ad un'altra questione, che egli aveva accennato nel suo discorso, relativa ai blocchi che erano stati fatti. Io posso assicurarvi che, tanto nella rete Mediterranea, quanto in quella Adriatica, si sono già impiantati dei blocchi fra Torino e Trofarello, Genova e Sarzana, Pisa centrale e Pisa-Portanova, Verona-Portanova e Verona-Porta-Vescovo, e stanno per impiantarsi fra Milano Centrale, Monza, Rho e Milano Porta Sempione, ecc.

Ora vengo all'ordine del giorno dell'onorevole Ferraris, che dichiaro in massima di accettare, perchè corrisponde a quanto dissi nella discussione generale, specialmente per la seconda parte, perchè io gli dimostrai l'altro giorno come sia assicurato annualmente del lavoro all'industria nazionale, e feci pure rilevare come le gare nazionali si alternino con quelle internazionali; in modo che almeno la metà delle somme destinate per locomotive e per altro materiale, sia destinata al lavoro nazionale esclusivamente, mentre l'altra metà è riservata alle gare internazionali, anche perchè queste siano un freno, una guarentigia quasi nelle gare nazionali. Infatti io dissi, nella discussione di ieri, all'onorevole Ferraris che, appunto in virtù delle gare nazionali, lo Stato aveva potuto guadagnare circa 1,800,000 lire.

Convenga pure, onorevole Ferraris, che i termini di consegna un po' ristretti sono nelle presenti condizioni una necessità; spesse volte le ditte nazionali vorrebbero termini più larghi, ma finora non è stato possibile accordarli per avere il materiale nell'epoca richiesta dal traffico.

Ad ogni modo, come ho già dichiarato, terrò fermo il concetto di dar lavoro all'industria nazionale nel modo indicato.

Per quanto poi si riferisce alla prima parte dell'ordine del giorno, cioè ai lavori necessari in relazione con lo sviluppo normale del traffico, io dissi già che noi possiamo fare assegnamento sopra circa 80 milioni; somma che le società Adriatica e Mediterranea non ritengono sufficiente, e chiedono altri milioni, nella petizione presentata alla Camera e trasmessa al Ministero. Veramente sulle prime mi parve che potessero bastare gli 80 milioni, ma, ad ogni buon fine, ho nominato una Commissione per esaminare se sia necessario lo stanziamento di altri fondi. Io posso fin da ora dire che la Commissione, se non ha dato una risposta definitiva, ha fatto intendere che qualche nuova somma potrà occorrere.

E quanto al modo di provvedere fondi, pendono trattative fra il Ministero dei lavori pubblici e quello del tesoro.

Quindi, come dicevo, la prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Ferraris può dirsi implicitamente ammessa con le dichiarazioni da me fatte ieri. Sicchè non ho alcuna difficoltà di accettarlo, ma con questa precisa dichiarazione, che, cioè, il materiale per una metà si appalterà mediante gare internazionali.

Riguardo poi alla introduzione delle terze classi nei treni diretti, io posso assicurare l'onorevole Ferraris, che su quasi tutte le linee, aventi diretti, ve ne è una coppia che già trasporta viaggiatori di terza classe.

Egli ha citato l'esempio dell'Inghilterra e della Germania, ed io posso dirgli che attualmente vi sono posti di terza classe, concessi ai viaggiatori di lungo corso, sui diretti della Mediterranea per una percorrenza giornaliera di 5,600 chilometri, sull'Adriatica per 7,900 e sulla Sicula per 660; in complesso più di 14,000 treni-chilometri giornalieri di diretti con terza classe.

Come vede, onorevole Ferraris, dal 1884 si è triplicato tale servizio, ed io prometto di fare in modo che possa essere esteso questo beneficio delle vetture di terza classe nei treni diretti, quanto più sarà possibile.

Ed ora ritorno sulla questione del porto di Genova e delle linee di accesso, a cui si riferiscono gli altri ordini del giorno degli

onorevoli Dal Verme, Cavagnari, Farina Emilio e Frascara Giuseppe.

Ieri ho parlato lungamente del porto di Genova, ed ho fatto rilevare come la potenzialità di questo porto verrà ad accrescersi con i provvedimenti che il Ministero intende proporre.

Ora mi preme ricordare come la potenzialità del porto di Genova, che attualmente è di 1340 carri, sarebbe fra qualche anno portata a 2300 carri, cioè non a 500 carri di più, come testè ha detto l'onorevole Farina, ma a 960 carri.

E questa maggiore potenzialità dipende dai lavori ferroviari e marittimi che sono in corso, e dalla nuova linea Genova-Rivarolo.

Faccio rilevare che la potenzialità delle due gallerie dei Giovi, che è di 1250 carri, in forza dell'applicazione del ventilatore Saccardo (che già funziona nella vecchia galleria e nel prossimo aprile funzionerà anche nella nuova) si eleverà a 2000.

E qui mi permetto rispondere anche ad un'altra domanda dell'onorevole Maggiorino Ferraris, il quale desiderava sapere se io intendeva di applicare la trazione elettrica nella galleria dei Giovi.

Onorevole Ferraris, è vero che c'è stata una proposta, ma questa porta la spesa di 11 milioni. Perciò, prima d'impegnarsi in una spesa tanto grave, conviene attendere gli effetti dei vari provvedimenti da me accennati, compresa l'applicazione del ventilatore Saccardo a tutte e due le gallerie, che darà risultati pienamente favorevoli, viste le buone prove fatte al Gottardo e alla galleria di Busalla.

Io invito i miei colleghi a fare una passeggiata in quella galleria per vedere come esso è riuscito efficacissimo.

La nuova linea d'accesso al porto, a cui ho accennato poc'anzi e che vi proporrò di accordo col mio collega del tesoro, partirebbe dalla Cava della Chiappella e arriverebbe a Rivarolo, dove si biforcherebbe per allacciarsi alla nuova e alla vecchia linea dei Giovi; inoltre si farebbe un parco per circa 2,000 vagoni a Rivarolo. Con questa nuova linea di accesso, e con i lavori portuali e ferroviari che si stanno eseguendo, potremo provvedere convenientemente per alcuni anni, salvo a studiare frattanto altre soluzioni per un avvenire meno prossimo.

E qui mi preme di rispondere una parola all'onorevole Prinetti, il quale lamentava che i lavori del porto di Genova non fossero continuati con molta alacrità. Io mi permetto di far rilevare all'onorevole Prinetti, che sono stato proprio io che ho appaltato i lavori del porto di Genova; che sono stato proprio io che ho firmata la Convenzione col municipio di Genova e con la Cassa di risparmio di Lombardia per l'anticipazione dei fondi, onde i lavori del porto di Genova procedessero con alacrità; e posso dire alla Camera, senza tema di essere smentito, che i lavori portuali del primo gruppo per 4 milioni sono condotti attivamente. Ed ho approvato anche i lavori ferroviari, e cioè la nuova stazione a Piazza Brignole per 2 milioni e 700 mila lire, l'ampliamento della stazione a Piazza Principe per 4 milioni e 25 mila lire, e la sistemazione della galleria della traversata per 225 mila lire. E prima di far ciò s'è dovuto studiare progetti di grande importanza e difficoltà, e sentire anche più di una volta i Corpi consultivi, dai quali un ministro non può prescindere anche quando vuol dare il maggiore impulso a certe opere od appaltarle, poichè, trattandosi dell'interesse dello Stato, bisogna bene osservare le forme prescritte. E saranno tra breve appaltate le demolizioni del molo vecchio per 200 mila lire e la pavimentazione delle calate per 700 e tante mila lire.

Inoltre l'onorevole Prinetti ha giustamente lamentato, facendo appello ai Genovesi, che si mantengano quelle tali chiatte, che io ho osservato nella mia recente visita a Genova. Posso assicurare che anche queste, se non scompariranno del tutto, in parte diminuiranno, sia per la maggiore potenzialità del porto e delle linee di accesso, sia perchè penso di applicare delle nuove grue più poderose secondo i recenti sistemi.

L'onorevole Prinetti poi ha anche lamentato che, specialmente la Mediterranea, non compia bene il servizio di traffico e che molti treni siano in ritardo. Convengo con lui in questo, ma soltanto in parte.

Se l'onorevole Prinetti volesse avere la cortesia di passare dal Ministero, gli farei vedere quali e quante insistenze e sollecitazioni il Ministero dei lavori pubblici abbia fatto perchè questi ritardi non avvenissero.

Però io posso assicurare l'onorevole Prinetti che, da qualche tempo, non dirò che si

sieno eliminati tutti gli inconvenienti, ma che il servizio della Mediterranea è migliorato, specialmente mercè le cure del nuovo direttore generale.

Un'altra cosa ha toccato l'onorevole Prinetti. Egli ha detto che mancano gli impianti; ma, onorevole Prinetti, sono io che oggi pago per tutti; sono io che debbo provvedere a tutti questi impianti, e perciò ho proposto, ed il mio egregio collega del tesoro ha accettato, per il quadriennio, l'aumento di 28 milioni di lire per le Casse patrimoniali; sono io che, volendo far fronte a tutte le esigenze, ho fatto buon viso anche alla domanda ultima delle Società per la ricerca di altri mezzi.

In passato gli impianti patrimoniali non ebbero tutto lo sviluppo necessario: per citare una cifra, nell'esercizio 1896-97, quando l'incremento del traffico si era già affermato, non furono impegnate che solamente lire 2,600,000.

Quando giunsi al Ministero, cioè nel luglio 1898, osservai che questa parte di servizio richiedeva maggiori mezzi, e cercai di riparare, e vi ho riparato impegnando in un anno e mezzo oltre 17 milioni, e avvisando al modo di fornire i mezzi necessari.

Dunque, se un rimprovero si deve fare, non è per il ministro dei lavori pubblici che ha l'onore di parlarvi.

Lo stesso dicasi per il materiale mobile, il quale non corrispondeva a tutte le necessità, specialmente dopo che il traffico si è tanto accresciuto. Io nel disegno di legge pel quadriennio ho proposto i mezzi necessari fino al 1905, e solo nell'esercizio in corso si spendono 44 milioni. L'onorevole Farina, al quale ho già dato risposta circa il numero dei carri, che non sono 500, ma 960, ha parlato anticipatamente di un progetto, che verrà dinanzi a voi e che porta il titolo « Autonomia del porto di Genova. » Onorevole Farina, mi è dispiaciuto di averla interrotta, ma essendomi parso inopportuno che Ella volesse anticipatamente dare un giudizio sopra un disegno di legge, non ancora presentato, ho esclamato: Onorevole Farina, non è il caso di parlarne ora, *non est hic locus*, perchè il disegno non è ancora sottoposto all'esame della Camera. L'onorevole Farina ha fatto una critica profonda al lavoro della Commissione. Il lavoro della Commissione, lo dissi l'altro giorno, è completo; potrà non piacere all'onorevole Farina, ma è un la-

voro che può ritenersi eccellente, perchè fatto sotto la presidenza di un illustre genovese, il senatore Boccardo, al quale rendo omaggio per la cura e per la diligenza messa nel compierlo. Io non discuto ora se l'Assemblea del Consorzio debba essere composta di venti, di dieci, di cinque rappresentanti; sarà quello, che sarà; voi ciò discuterete, quando sarà sottoposto al vostro esame, tanto più che, come dissi ieri, ho mandato questo disegno della Commissione ai colleghi dell'interno, del tesoro, delle finanze, dell'agricoltura, della marina, e che essi mi hanno fatto parecchie osservazioni, delle quali debbo tener conto. Dissi anche ieri che ho riunita una conferenza di rappresentanti di questi Ministeri, appunto per discutere, dal punto di vista di ciascuno di essi, il disegno della Commissione.

Io ho tanto desiderio di venire dinanzi a voi con un progetto che possa dare una amministrazione, diversa dall'attuale, al porto di Genova, che sono stato quasi tentato di prendere qualche provvedimento per Decreto Reale, d'accordo col collega della marina; ma ho rinunciato a questo mio desiderio, perchè ho riflettuto che la questione delle tasse non poteva essere risolta per Decreto Reale. Il collega Farina ha fatto una lunga discussione sulle tasse, accennando agli ordini statutarî dei porti di Liverpool, di Amsterdam, di Rotterdam, di Anversa, ma io gli ripeto: *non est hic locus*. Se dovessimo in questa discussione del bilancio dei lavori pubblici esaminare anche la questione delle tasse portuali, da applicarsi al porto di Genova, non so dove andremmo. Quando verrà l'ora della discussione di questo disegno di legge, voi avrete modo di discuterlo, avrete libertà di approfondire la questione per vedere se sia il caso di accordare, oppur no, maggiore autonomia al porto di Genova.

Si è parlato di una parte di traffico che dal porto di Genova può essersi deviato, e io voglio anche ammetterlo fino ad un certo punto, ma non si considera abbastanza lo enorme traffico che si è aggiunto.

È vero, il porto è insufficiente, ma noi stiamo appunto attuando e proponendo provvedimenti per aumentarne la potenzialità. Date tempo al tempo, come si dice.

Debbo ancora dare un'altra risposta all'onorevole Prinetti, che, al termine del suo discorso, ha parlato della Commissione fer-

roviaria, che ha l'incarico di studiare gli effetti delle attuali convenzioni e proporre provvedimenti circa l'ordinamento futuro. Io ho detto ieri una cosa che non occorrerebbe replicare: ho detto che quella Commissione, d'accordo col suo illustre presidente, accelera i suoi lavori, e non tarderà a presentarli; ho detto che quella Commissione non vincola il ministro, e che il ministro studia ancora parecchie questioni, in modo da eliminarsi molte delle difficoltà che potranno presentarsi al tempo di nuove trattative; ho dichiarato anche che sono per l'esercizio privato, come sostenni alla Camera, e da allora non ho mutato opinione, e non la mutò; ho detto ancora che io raccolgo tutti i dati e faccio tutti gli studi necessari pel futuro esercizio, senza vincolare i miei successori, poichè abbiamo ancora dinanzi a noi oltre 5 anni di tempo.

Fatte queste dichiarazioni, io non ho altro da aggiungere.

Ora, venendo agli ordini del giorno, dichiaro che accetto quello dell'onorevole Dal Verme. Soggiungerò all'onorevole Dal Verme, che, di regola, ogni volta che si tratta di passaggi transappenninici, si interroga il ministro della guerra, perchè questi passaggi hanno un interesse militare. Ma io accetto quest'ordine del giorno, anche perchè, se talvolta le autorità militari non furono interessate allo studio di questi passaggi, lo siano in seguito, così che possano dare il loro parere. In virtù della accettazione di quest'ordine del giorno da parte della Camera, quello che adesso è una pratica amministrativa, diventerà un obbligo. Faccio rilevare, però, che io non prendo nessun impegno per valichi transappenninici. Ho detto ieri, parlando appunto della potenzialità del porto di Genova, che noi ora prendiamo provvedimenti atti ad aumentarla per alcuni anni; ma non ho detto e non dico che essi siano gli ultimi per il porto di Genova.

Dirò poi all'onorevole Cavagnari, che presso il Ministero dei lavori pubblici si sta studiando quanto forma oggetto del suo ordine del giorno, poichè la costruzione della galleria di Carignano è subordinata a una condizione che l'onorevole Cavagnari ben conosce, e cioè che il movimento ferroviario del molo vecchio arrivi a 80 carri al giorno. (*Interruzioni dell'onorevole Cavagnari*). L'onorevole Cavagnari desidererebbe che questa condizione fosse tolta...

Cavagnari. Non sono io, è la città di Genova che lo domanda.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. La città di Genova ha fatto delle pratiche perchè sia tolta, ma il Ministero ha dovuto per ora limitarsi ad ordinare lo studio del progetto.

Del resto l'onorevole Cavagnari può star sicuro di quanto io gli affermo, cioè che mi occuperò specialmente di questa questione. Lo prego quindi di ritirare il suo ordine del giorno.

Non posso poi accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Farina Emilio, il quale desidererebbe che fin d'ora fosse costruita una linea interna di collegamento fra Genova e Spezia, poichè a me pare che la linea attuale sia per ora sufficiente ai bisogni.

È vero che, per essere una linea litoranea, essa è esposta a molti danni, ma questi, quando accadono, vengono riparati con grande sollecitudine; quindi, pur non negando che per l'avvenire si possa presentare la necessità di costruire questa linea interna, per il momento non posso assumere nessun impegno in proposito.

Passo all'ordine del giorno dell'onorevole Frascara.

Egli lo ha svolto ampiamente ed ha toccato vari punti importanti che si riferiscono alla linea Genova-Ovada, la quale costituisce uno degli sbocchi del porto di Genova.

Quanto al doppio binario, si faranno gli studi opportuni, e se in alcuni punti potrà essere costruito, non si mancherà d'impiancarlo.

Quanto alla trazione elettrica, dissi già che si stanno facendo degli esperimenti ed altri se ne faranno sopra diverse linee. Quindi, se sarà necessario, in caso di riuscita degli esperimenti, si potrà un giorno applicare anche sulla Genova-Ovada.

Per quanto riguarda la stazione di Alessandria io terrò conto di ciò che egli ha detto, e mi riservo di iniziare le pratiche che fossero opportune col Ministro della guerra.

Intanto mi permetto di fargli osservare che nei 21 milioni stabiliti per il primo gruppo di lavori ferroviari, la stazione di Alessandria vi figura per lire 510,000, cioè 300,000 lire per opere intese specialmente a sopperire al movimento proveniente da Genova e lire 210,000 per aggiunta di binari a manovra e deposito, ed altri lavori diversi.

Ecco ciò che io posso rispondere all'ono-

revole Frascara, il quale con le considerazioni che ha fatto, e di cui non disconosco l'importanza, ha dato tale un'ampiezza al suo ordine del giorno da impormi delle riserve; epperò prego l'onorevole mio amico Frascara di non voler insistere e accontentarsi della mia dichiarazione, che cioè si studieranno con ogni cura tutti i possibili provvedimenti intesi ad accrescere la potenzialità della Genova-Ovada.

E prima di chiudere la discussione sul porto di Genova, io debbo vivamente ringraziare il mio onorevole amico Fasce per le parole benevoli che mi ha indirizzate. Egli conosce l'amore che io ho per tutto quanto interessa il porto di Genova, e conosce le cure speciali che io prendo per le opere da farsi; e se mi sono fermato a questa prima serie di provvedimenti, si è perchè con essi si soddisfa alle necessità più urgenti. Ma, nel porgere i miei ringraziamenti all'onorevole Fasce, ed agli altri oratori che, pur discordando, hanno voluto rivolgermi parole cortesi, ripeto che l'ultima parola sul porto di Genova non è ancora detta, e che i provvedimenti presi o divisati dal Governo non ne escludono altri in avvenire.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Materi e di altri onorevoli colleghi, ho dichiarato che lo accetto; ma se vuole, egli può anche ritirarlo, perchè i desiderî espressi furono già presi in considerazione dal Consiglio delle tariffe, e secondati nel miglior modo possibile dal Governo e dalle Società.

Accetto pure, dopo le dichiarazioni fatte, l'ordine del giorno dell'onorevole Dal Verme. Non potrei accettare quelli degli onorevoli Valle Angelo e Farina Emilio. Accetto quello dell'onorevole Maggiorino Ferraris, e prego gli onorevoli Frascara e Cavagnari di ritirare i propri.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'onorevole ministro accetta l'ordine del giorno degli onorevoli Materi, Dal Verme e Maggiorino Ferraris. Non accetta gli altri, quelli cioè degli onorevoli Valle Angelo, Cavagnari e Farina Emilio.

Non essendovi dunque altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

In quanto agli ordini del giorno essi sono stati svolti durante la discussione generale. Per conseguenza non mi resta che domandare agli onorevoli deputati se mantengano

o ritirino i loro ordini del giorno, e quindi venire alla votazione.

Onorevole Materi?

Materi. Tanto in nome mio, quanto in nome degli altri colleghi firmatari, ringrazio l'onorevole ministro, e mantengo l'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Angelo Valle, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Valle Angelo. Il mio ordine del giorno si limitava ad invitare il ministro dei lavori pubblici a presentare un disegno di legge per la costruzione delle ferrovie in detto ordine del giorno indicate. Siccome io credo che quelle ferrovie siano di assoluta necessità militare e commerciale, e siccome io non voglio essere accusato di imprevidenza in caso di evenienze future, mantengo il mio ordine del giorno.

Presidente. Sta bene.

Quello dell'onorevole Dal Verme è stato accettato.

Onorevole Cavagnari, mantiene o ritira il suo?

Cavagnari. Preso atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale, riconoscendo l'urgenza di provvedere perchè la parte orientale del porto di Genova venga allacciata con la stazione orientale di quella città, ed allacciata immediatamente, dopo tolta dalla Convenzione intervenuta tra la città di Genova ed il Governo, quella condizione sospensiva contenuta nell'articolo 6, preso atto di queste dichiarazioni, le quali corrispondono al sentimento unanime della Rappresentanza cittadina di Genova, ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. Va bene: gli onorevoli Farina Emilio, Costa-Zenoglio e De Nobili non essendo presenti, prego l'onorevole Cavagnari di dichiarare, come unico firmatario presente, se mantenga o ritiri quest'ordine del giorno:

« Convinta della necessità di provvedere sia alla attuale insufficienza della linea Spezia-Genova, sia alle continue interruzioni causate da guasti ed avarie, la Camera invita il Governo a collegare Genova e Spezia con una linea interna. »

Cavagnari. Lo ritiro anche a nome dei colleghi che l'hanno sottoscritto.

Presidente. E l'onorevole Frascara Giuseppe?

Frascara Giuseppe. Mi pareva naturale che l'onorevole ministro accettasse il mio ordine

del giorno, riferendosi esso essenzialmente allo sfruttamento delle linee attuali, e cioè al concetto di utilizzare queste completamente prima di sobbarcarci a nuove spese. Ma forse l'onorevole ministro non ha potuto seguire attentamente il mio concetto o io non sono riuscito ad esprimerlo chiaramente.

Ritengo che siano indispensabili tutti i lavori da me proposti pel completamento della linea Genova-Ovada e sua prosecuzione fino ad Alessandria.

Non posso quindi dichiararmi soddisfatto della risposta, per quanto cortese, dell'onorevole ministro. Ma ciò non ostante non intendo insistere nell'ordine del giorno perchè forse una votazione potrebbe nuocere alla tesi che è giustissima.

Richiamo ancora l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni della stazione di Alessandria alla quale ho sentito con piacere che vengono attribuiti alcuni fondi.

Insistendo sulla questione speciale dell'abbattimento delle fortificazioni, aderenti alla stazione, le quali naturalmente dovrebbero servire per l'ampliamento di questa, osservo che sarebbe doloroso che il Ministero dei lavori pubblici non prendesse in tempo le sue misure, perchè se la parte destinata alla stazione dovesse divenire proprietà privata, sarebbe poi molto più difficile e molto più oneroso per lo Stato l'eseguire quei lavori che si renderanno indispensabili col crescente movimento.

Presidente. Allora passeremo alla votazione: pongo subito a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Materi che è accettato dal Governo:

« La Camera, persuasa che il razionale impiego dei concimi chimici nella coltura del grano, può influire grandemente ad accrescere il rendimento di detta coltura, la quale è e deve restare il fondamento dell'economia agraria del paese:

convinta che per generalizzare l'uso di detti concimi presso tutti gli agricoltori del Regno occorre che il loro costo, che è già elevato, non sia di molto accresciuto, come avviene al presente, dalle vigenti tariffe sui loro trasporti;

invita il Governo ad ottenere dalle Società ferroviarie che i concimi chimici ed ogni altra sorta di concimi, formino una sola categoria e viaggino con tariffa speciale,

eguagliata alla tariffa più bassa dei trasporti in Italia. »

(È approvato).

Rubini. Dichiaro che la Commissione non accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Valle.

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Angelo Valle, non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione. Lo pongo a partito :

« La Camera, ritenendo urgente provvedere al raddoppio dei binari sulle linee Civitavecchia-Pisa, Genova-Ventimiglia, Chiusi-Firenze; di dover addivenire alla pronta costruzione delle linee Spezia-Genova (linea interna), Genova-Piacenza, Viterbo-Siena-Empoli-Pistoia, Bologna-Verona (direttissimo) e di ultimare la linea Aulla-Lucca, invita il Ministero dei lavori pubblici a presentare un apposito progetto di legge. »

(Non è approvato).

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Dal Verme accettato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici:

« La Camera, in vista della impossibilità in cui l'amministrazione ferroviaria si troverà fra qualche anno, malgrado gli annunciati provvedimenti, di dar sfogo al traffico sempre crescente fra il porto di Genova e la valle del Po; preoccupata inoltre della mancanza di una comunicazione diretta e sicura dalle offese da ponente fra quella piazza marittima e il medio corso del Po, invita il Governo a sottoporre alla competente autorità militare i diversi progetti di ferrovie transappennine partenti da Genova, per la indicazione di quello che oltre al soddisfare alle esigenze del commercio, corrisponda meglio di tutti alle esigenze della difesa nazionale. »

Chi approva quest'ordine del giorno, accettato dall'onorevole ministro, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Viene poi il seguente ordine del giorno presentato dall'onorevole Ferraris Maggiorino:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, lo invita a presentare al Parlamento

il fabbisogno per lo sviluppo normale del traffico ferroviario, specialmente in relazione al movimento dei porti e dei prodotti agrari e dell'apertura del Sempione.

« Confida che il Governo vorrà dare piena ed intera esecuzione alla mozione dell'onorevole Colombo e colleghi, approvata dalla Camera nella tornata del 27 gennaio 1891, che invitava il Governo a studiare il modo di assicurare alle officine nazionali la continuità delle forniture che l'Amministrazione dei lavori pubblici e le altre Amministrazioni dello Stato possono loro somministrare, e passa all'ordine del giorno. »

Chi approva quest'ordine del giorno, accettato dall'onorevole ministro, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Intraprenderemo martedì la discussione dei capitoli di questo bilancio.

Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto, ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Interrogazioni ed interpellanze.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle interrogazioni pervenute al banco della Presidenza.

Miniscalchi, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e di grazia e giustizia circa l'opportunità di una riforma della legge sulla giustizia amministrativa, con la costituzione di un doppio grado di giurisdizione, perchè così possano evitarsi le gravi anomalie che recenti giudicati hanno dimostrato possibili.

« Mazza. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se e come intenda provvedere ai danni cagionati in Toscana dalla mosca olearia.

« Tizzoni. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Si dia lettura delle interpellanze pervenute al banco della Presidenza.

Miniscalchi, segretario, legge:

* « Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno, presidente del Consiglio, ed il ministro di grazia e giustizia, sull'azione del Governo in Sicilia, in rapporto alle condizioni della pubblica sicurezza ed all'amministrazione della giustizia.

« De Felice-Giuffrida. »

Presidente. Onorevole presidente del Consiglio, accetta questa interpellanza?

Pelloux, presidente del Consiglio. L'accetto, e domando che sia svolta insieme con le altre che trattano lo stesso argomento nella seduta di lunedì 12 febbraio.

Verificazione di poteri.

Presidente. Comunico alla Camera che la Giunta delle elezioni nella tornata di oggi ha verificato non essere contestata l'elezione dell'onorevole Roberto Rospigliosi.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione, e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della elezione, proclamo convalidata la elezione dell'onorevole Roberto Rospigliosi a deputato del Collegio di Pistoia.

Risultamento di votazioni.

Presidente. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni seguenti:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1899-900.

Presenti e votanti . . .	198
Maggioranza	100
Voti favorevoli	154
Voti contrari	44

(La Camera approva).

Convalidazione dei Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'anno finanziario 1899-900.

Presenti e votanti . . .	198
Maggioranza	100
Voti favorevoli	153
Voti contrari	45

(La Camera approva).

Convenzione fra l'Italia e la Svizzera dell'8 luglio 1898 addizionale a quella del 1892 per la pesca nelle acque comuni dei due Stati:

Presenti e votanti . . .	198
Maggioranza	100
Voti favorevoli	153
Voti contrari	45

(La Camera approva).

Provvedimenti relativi al dazio-consumo del comune di Napoli in occasione dell'Esposizione di igiene:

Presenti e votanti . . .	197
Maggioranza	99
Voti favorevoli	52
Voti contrari	45

(La Camera approva).

L'onorevole Monti-Guarnieri ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

La seduta termina alle 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.

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

Roma 1900 — Tip. della Camera dei Deputati.

