

XLI.

TORNATA DI MARTEDÌ 6 FEBBRAIO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Bilanci (Seguito della discussione):	
Lavori pubblici	Pag. 1389
Oratori:	
BRANCA	1400
CERSETO	1413
CIMORELLI	1390-92
DANEO	1401
DE NAVA	1395
DE NICOLÒ	1411
DI CAMMARATA	1410
DI SANT'ONOFRIO	1396
DI SCALEA	1408
DI TRABIA	1419-26
FULCI NICOLÒ	1406
GIRARDINI	1406
LACAVA (<i>ministro</i>)	1391
	1393-94-1420-26
MAJORANA A.	1403
MATTEUCCI	1400
MAZZA	1409
MORANDO GIACOMO	1413
ORLANDO	1404
PICARDI	1398
POLI	1418-26
RIZZO	1392-93
TORLONIA LEOPOLDO	1420
TRIPEPI	1416
VALERI	1394
VISCHI	1415
Disegni di legge (Presentazione):	
Piantagioni lungo le strade nazionali . (LACAVA)	1388
Strade vicinali (Id.)	1388
Interrogazioni:	
Trattato di commercio con gli Stati Uniti:	
Oratori:	
DE MARTINO	1337
VAGLIASINDI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	1386-88
Osservazioni:	
Nomina di un segretario della Presidenza:	
Oratori:	
PRESIDENTE	1428
PRINETTI	1428
Proposte di legge (Lettura):	
Insegnanti di ginnastica (MONTI-GUARNIERI)	1386
Relazioni (Presentazione):	
Lotteria per la Esposizioni di Napoli e di Verona (MATERI)	1409

La seduta comincia alle 14.5.
Bracci, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Bracci, segretario, legge:

5748. Trevisan Antonio, detto *Pansa*, presidente della Cooperativa di lavoro fra pescatori di Burano, anche nell'interesse degli altri soci di quella Cooperativa e della maggior parte dei pescatori di Burano, fa voti perchè in occasione della discussione del disegno di legge sulla Laguna Veneta non vengano approvate disposizioni intese a sopprimere i diritti che salvaguardano le valli e ne tutelano la sicurezza.

5749. Dario Antonio fu Francesco e moltissimi altri pescatori di laguna e pescatori di valli fanno istanza perchè il disegno di legge per la conservazione della Laguna Veneta sia modificato in modo che — a salvaguardare gli interessi dell'industria della pesca — venga riconosciuto nelle valli lo *statu quo*.

Marazzi. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Marazzi. Domando alla Camera che le piaccia dichiarare d'urgenza una petizione del comune di Rivolta d'Adda, il sunto della quale fu letto ieri.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario sarà dichiarata d'urgenza la petizione di cui parla l'onorevole Marazzi.

(La petizione è dichiarata d'urgenza).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fasce, di giorni 3; Vollaro-De Lieto, di 2. Per motivi di salute, gli onorevoli: Molmenti, di 15; Sani, di 15; Fabri, di 8; Rospigliosi, di 5; Frola, di 20.

(Sono conceduti).

Letture di una proposta di legge.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura di una proposta di legge d'iniziativa del deputato Monti-Guarnieri, di cui gli Uffici hanno autorizzato la lettura.

Fulci Nicolò, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Monti-Guarnieri. Pensione agl'insegnanti di ginnastica delle Scuole secondarie e normali del Regno.

Art. 1.

Agli insegnanti di ginnastica nelle scuole secondarie e normali del Regno, nominati col ruolo organico approvato con Regio Decreto del 14 novembre 1888, in attuazione della legge 7 luglio 1878, i quali a 65 anni di età non raggiungano 25 anni di servizio, sono validi, agli effetti della pensione, gli anni d'insegnamento governativo prestato dal 1879, o dagli anni successivi, al 1889, purchè provino di aver prestato, nel periodo indicato, regolare e continuato servizio.

Agli effetti della pensione saranno computati gli anni di servizio militare e quelli prestati in altre amministrazioni governative.

Art. 2.

Il ministro della pubblica istruzione provvederà ogni anno al collocamento a riposo di quegli insegnanti di ginnastica che, raggiunto il 65° anno di età, non siano più in grado di continuare il servizio.

Disposizione transitoria.

A quelli tra gl'insegnanti di ginnastica che, alla promulgazione della presente legge, hanno oltrepassato i 65 anni di età, non hanno ancora raggiunto i 25 anni di servizio e non sono più in grado di continuare nell'insegnamento, il ministro della pubblica istruzione provvederà con un assegno annuo in

proporzione del servizio da essi prestato. A questo scopo sarà stanziata in bilancio, nel capitolo del personale insegnante di ginnastica, la somma di lire 4,000.

Presidente. Il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge verrà stabilito in una delle prossime sedute.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima sarebbe quella dell'onorevole Valeri ai ministri del tesoro e della guerra; ma per accordi presi fra l'onorevole interrogante e gli onorevoli presidente del Consiglio e sotto-segretario del tesoro, questa interrogazione viene rimandata a domani.

Segue l'interrogazione degli onorevoli De Martino e Mezzacapo ai ministri del commercio e degli affari esteri « per sapere: 1° le ragioni per le quali gli Stati Uniti non tengono conto dei diritti, che sono garantiti all'Italia nel trattato di commercio della clausola della Nazione più favorita; 2° se sono in corso negoziati sopra alcune voci delle tariffe doganali. »

L'onorevole Vagliasindi, sotto-segretario di Stato, ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Vagliasindi, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Le due parti della interrogazione degli onorevoli De Martino e Mezzacapo sono intimamente fra loro connesse, ed io, rispondendo all'una, intendo di dar risposta anche all'altra parte.

Come l'onorevole interrogante conosce, le relazioni fra gli Stati Uniti e l'Italia sono tuttodì rette dal trattato di commercio del 1871. Egli conosce ancora, che con gli articoli 4 e 26 di quel trattato era pattuita fra le due nazioni la clausola della nazione più favorita.

L'interpretazione di questa clausola ha dato luogo, è vero, a qualche scambio di idee tra il Governo nostro ed il Governo degli Stati Uniti; e questo scambio di idee è avvenuto nelle forme più amichevoli, tanto più che dopo la nuova tariffa Dingley, che gli Stati Uniti hanno adottato nel luglio 1897, l'Italia ha subito dichiarato di essere disposta a negoziare un nuovo trattato di commercio così per le voci di cui si parla all'articolo 3 di quella tariffa (per le quali il

potere esecutivo degli Stati Uniti è autorizzato a stipulare direttamente nuovi trattati) come anche per le altre voci che non sono comprese nell'articolo 3 della tariffa Dingley, e per vincolare le quali occorre l'approvazione del Senato di Washington.

Non è ancora il momento di dichiarare alla Camera quali siano i termini di un possibile accordo che io credo prossimo ad essere concluso, ma posso assicurare l'onorevole De Martino che riguardo alle voci contemplate dall'articolo 3 della tariffa Dingley l'accordo con gli Stati Uniti è pressochè completo, e le trattative sono bene avviate per proseguire la negoziazione di un trattato più ampio a norma dell'articolo 4 della tariffa stessa.

L'onorevole De Martino comprende che qualora, come io ho ragione di sperare, si possa venire ad una conveniente risoluzione delle negoziazioni in corso, i prodotti di provenienza italiana, contemplati dall'articolo 3 della tariffa americana, godranno dello stesso regime fatto dagli Stati Uniti agli altri paesi che hanno stipulato degli accordi commerciali con la confederazione americana.

Gli dichiaro per altro che ad ogni modo la questione della clausola della nazione più favorita non è punto pregiudicata a nostro svantaggio, e che si continua anzi a trattare nella forma più amichevole tra i due Paesi. Io confido che l'onorevole De Martino possa dichiararsi soddisfatto.

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

De Martino. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle comunicazioni che egli ha creduto di fare circa un accordo intervenuto e circa prossime trattative, le quali debbono completare questo nuovo accordo...

Vagliasindi, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. ...Che non è ancora compiuto.

De Martino. La stessa risposta del sotto-segretario di Stato conferma l'opportunità dell'interrogazione che tanto io quanto l'onorevole Mezzacapo abbiamo presentato.

L'onorevole Vagliasindi converrà che gli accordi intervenuti, più che per sè stessi, hanno importanza come sintomo di un avviamento a relazioni commerciali più intime e cordiali fra noi e gli Stati Uniti. Ed a nutrire questa speranza mi conforta anche

la condizione dell'esportazione degli Stati Uniti in Italia, esportazione che è in un crescendo marcato.

Infatti, dal 1894 ad oggi le esportazioni, da 107 milioni sono arrivate a 166 milioni, mentre le importazioni si mantengono quasi stazionarie; cosicchè il Governo nostro, nel trattare cogli Stati Uniti, ha nelle mani una arma potente per ottenere concessioni che valgano a ristabilire in una forma più equa i nostri rapporti commerciali tra i due Stati.

All'onorevole Vagliasindi io fo preghiera, e fo preghiera quindi al Governo, che fra le voci che so essere già concordate in questo momento fra gli Stati Uniti e noi, si includano anche altre voci, che rispondono a grandi interessi agricoli, specialmente nel Mezzogiorno. Io so che la Francia ha ottenuto, appunto in virtù della legge Dingley, una riduzione del 20 per cento sulle voci *noxi e mondorle*. Tenga conto di questa mia raccomandazione e tenga conto altresì delle promesse fatte ripetutamente alla Camera, e che rispondevano ad un voto unanime, cioè che nei nostri negoziati con gli Stati Uniti sia fatto un trattamento migliore ai nostri agrumi. Io so che questa è grave questione, ma non dubito che il Governo, dovendo rinnovare il trattato di commercio, non trascurerà questi grandi interessi agricoli d'Italia. Credo però (ed ho subito concluso), che qualunque trattativa per rinnovamento serio ed efficace delle tariffe doganali con gli Stati Uniti non possa avere effetto se noi non otteniamo una interpretazione migliore o una modificazione dell'articolo del trattato del 1871, cioè quello che riguarda la clausola della nazione più favorita.

L'articolo così come è redatto, che stabilisce una forma eccezionale rispetto ad altri trattati, che la formula, cioè, della nazione più favorita sia condizionata nel senso, che riguarda soltanto le concessioni che sono stipulate a titolo gratuito, e non è concesso il vantaggio di quelle concessioni che gli Stati Uniti accordano alle altre nazioni come equivalente di compensi ottenuti, fa sì che la clausola della nazione più favorita non esiste di fatto per noi.

Nello stipulare adunque il trattato del 1871 dobbiamo deplorare che la nostra diplomazia abbia così poco difeso gli interessi dell'Italia e si sia lasciata portare ad una stipulazione la quale danneggia direttamente il nostro

paese, sebbene abbia tentato poi, ma invano, di porvi riparo.

Oggi il fatto è compiuto, ed è tanto più grave in quanto che essendo noi oggi alla vigilia di rinnovare tutti i trattati di commercio, se l'Italia s'inducesse a fare delle concessioni per ottenere dei vantaggi dagli Stati Uniti, *ipso jure* per i trattati esistenti con le altre nazioni, dovrebbe concedere questi stessi vantaggi a tutte le nazioni con le quali ha trattati di commercio contenenti la clausola della nazione più favorita. Ed allora le nostre negoziazioni si troverebbero con delle voci importantissime già vincolate e sulle quali sarebbe impossibile di rifiutare alle altre nazioni di fruire di quei vantaggi che *ipso jure* loro appartengono.

Concludo facendo plauso al Governo per le negoziazioni che ha intavolato, e soprattutto sono soddisfatto di sentire per bocca dell'onorevole sotto-segretario di Stato che queste trattative vadano ad una conclusione; ma invito il Governo a tenere ben presente questa condizione eccezionale nella quale siamo rispetto agli Stati Uniti, per la quale se al trattato di commercio del 1871, o con modifiche o con nuove trattative, non si viene a dare una interpretazione più equa, più giusta alla clausola della nazione più favorita, nessuna negoziazione potrà essere efficace e condurre a quei risultati i quali valgano a stabilire fra noi e gli Stati Uniti una condizione di reciproca utilità come esiste tra noi e le altre nazioni d'Europa. Ho finito.

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

Vagliasindi, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. L'onorevole De Martino ha messo bene la questione, ma a me piace di ripetere quello che ho già detto innanzi, ossia che la questione della clausola della nazione più favorita non è punto pregiudicata dalle trattative in corso e da quelle che potranno seguire per la ulteriore stipulazione di un trattato più largo.

Quanto alle ulteriori voci di cui l'onorevole De Martino si preoccupa, egli ha citato le frutta secche e specialmente gli agrumi, ed io posso aggiungere anche l'olio d'oliva e lo zolfo. Ebbene, queste voci non sono comprese nell'articolo 3 della tariffa Dingley e quindi sono soggette ad una successiva negoziazione ed all'approvazione a suo tempo del Senato di Washington, per le riduzioni

che il Governo italiano potesse conseguire con la stipulazione del trattato a base più estesa.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro delle poste e dei telegrafi « intorno ai suoi intendimenti di fronte ad una recente sentenza della 4ª Sezione del Consiglio di Stato, onde verrebbe legittimato in Roma il monopolio del servizio telefonico a beneficenza di capitalisti stranieri ed a danno del pubblico e di una cooperativa cittadina, lodevolmente esercente da sedici anni. »

È presente l'onorevole Santini?

(Non è presente).

Non essendo presente, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Poli al ministro dell'interno « circa le ragioni per le quali non vengono applicate le disposizioni delle leggi vigenti in cospetto delle condizioni dell'acqua potabile della città di Torino, condizioni le quali sono in questi giorni peggiorate. »

Bertolini, sotto-segretario di Stato per l'interno. Siamo d'accordo coll'onorevole interrogante di rimandarla a domani.

Presidente. Sta bene.

Viene allora l'interrogazione dell'onorevole Mazza ai 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. »

È presente l'onorevole Mazza?

(Non è presente).

L'onorevole Mazza non essendo presente, s'intende abbia ritirato la sua interrogazione.

Così sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno.

Presentazione di disegni di legge.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Giusta la promessa fatta nella discussione generale, mi onoro di presentare alla Camera due di-

segni di legge, l'uno d'accordo col mio collega dell'agricoltura che riguarda le piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali, e l'altro relativo a disposizioni circa le strade vicinali.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due disegni di legge che saranno trasmessi agli Uffici.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

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

Essendo stata chiusa la discussione generale, passeremo alla discussione dei capitoli dei quali si darà lettura, rimanendo intesi, come è abitudine, che quei capitoli, sui quali non si faranno osservazioni, s'intenderanno approvati colla semplice lettura.

TITOLO I. Spesa ordinaria. — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 713,855.

Capitolo 2. Spese d'ufficio, lire 80,000.

Capitolo 3. Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali, lire 15,000.

Capitolo 4. Fitto di locali, lire 5,500.

Capitolo 5. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 2,500.

Capitolo 6. Spese di stampa, lire 26,000.

Capitolo 7. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 18,000.

Capitolo 8. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione e loro famiglie, lire 67,000.

Capitolo 10. Spese casuali, lire 95,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 11. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 2,102,000.

Capitolo 12. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col Regio Decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

Genio civile. — Capitolo 13. Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 3,337,250.

Capitolo 14. Assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inservienti straordinari in servizio presso l'Amministrazione centrale e gli uffici provinciali, lire 200,000.

Capitolo 15. Spese d'ufficio e d'indennità di reggenza (*Spese fisse*), lire 130,000.

Capitolo 16. Provvista e riparazione di mobili ed strumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874), lire 20,000.

Capitolo 17. Fitto di locali per uso di ufficio (*Spese fisse*), lire 62,000.

Capitolo 18. Spese per indennità di visite e di traslocazione, lire 500,000.

Capitolo 19. Spese diverse pel Genio civile, lire 50,000.

Capitolo 20. Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 16,000.

Capitolo 21. Compensi per maggiori servizi resi dal personale del Genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario, lire 14,000.

Strade. — Capitolo 22. Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, e lavori per impedire interruzioni del transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali, lire 4,200,000.

Capitolo 23. Salario ai cantonieri delle strade nazionali, lire 1,424,864.97.

Capitolo 24. Indennità a diversi Comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 144,000.

Capitolo 25. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

Capitolo 26. Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 20,000.

Capitolo 27. Lavori eventuali in conse-

guenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 28. Sussidi ai Comuni e Consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 150,000.

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

Cimorelli. Quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha annunciato poc'anzi alla Camera la presentazione di due disegni di legge, io ho creduto che egli avesse accennato alla manutenzione delle strade comunali da mettere a carico delle Provincie, ed al modo come completare le strade obbligatorie dei Comuni medesimi. Invece io sono rimasto deluso, poichè, dei due disegni che egli ha presentato oggi alla Camera, uno riguarda l'alberatura delle strade provinciali e l'altro riguarda il mantenimento delle strade vicinali.

Io pertanto mi servo di questo capitolo per domandare qualche notizia all'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ai criteri fondamentali di questi due disegni di legge, che pure ha in animo di proporre. Perchè l'onorevole ministro ricorderà, che io l'anno passato, a proposito di questo capitolo, mi lamentai della esiguità dello stanziamento, che era stato assegnato per venire in aiuto dei Comuni poveri, i quali non avevano modo di completare le strade. Ed allora io feci premure all'onorevole ministro di volere aumentare lo stanziamento di questo capitolo. Mentre prima questo stanziamento era soltanto di 50,000 lire, vedo ora invece che lo stesso è stato aumentato a 150,000 lire.

Quindi l'onorevole ministro si è persuaso della ragionevolezza delle mie doglianze e delle mie richieste; però, mentre io aveva in animo, ottenendo questo aumento nello stanziamento, di domandare al Governo di sussidiare largamente taluni Comuni del mio Collegio che si trovano nella impossibilità di vedere finite le loro strade, mi sono dovuto persuadere che, come suol dirsi, ho lavorato pel Re di Prussia. Difatti fui sollecito di chiedere al ministro un sussidio per uno dei paesi del Molise che hanno aspetto più ridente e che nel contempo versano nelle maggiori strettezze finanziarie, il comune di Miranda, e l'ottenni subito; ma la Corte dei conti non credette di poter registrare il de-

creto e la concessione avuta dalla benevolenza del ministro restò frustrata. E così non fu possibile di avere un concorso dal Governo per la costruzione delle strade di Filignano e di Scapoli, le cui sorti tanto mi stanno a cuore.

E pure è necessità che si provveda alle disgraziatissime condizioni di tanti piccoli Comuni!

Quindi io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che si trovi modo una buona volta, di far sì che i Comuni i quali non hanno avuto la forza di costruire le strade di accesso abbiano dal Parlamento quelle concessioni che li facilitino a poter soddisfare al bisogno più urgente, che possa avere una popolazione, quello d'una strada se non carrozzabile, almeno mulattiera.

L'anno passato l'onorevole Falconi rivolse al ministro dei lavori pubblici un'interrogazione, e chiese che fosse addossato alle Provincie l'obbligo di provvedere alla manutenzione delle strade comunali; e l'onorevole Chiapusso, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici, dichiarò che aveva nominato una Commissione, la quale aveva il compito di studiare il modo di mettere a carico delle Provincie la manutenzione delle strade comunali. Che cosa ha fatto questa Commissione? È stata mai convocata? Ha esaurito il suo compito? Quale è stata la sua risoluzione?

Venga a dirlo l'onorevole ministro dei lavori pubblici e si benigni di farci delle dichiarazioni, che sollevino alquanto dall'avvilimento morale in cui sono caduti gli abitanti di taluni piccoli centri, che hanno perduto la speranza di avere anch'essi una via rotabile.

Nè il solo mantenimento delle strade io son di credere che debba essere attribuito alle Provincie, sibbene anche la costruzione o per lo meno il completamento delle strade comunali obbligatorie, che ancora non sono giunti ad avere quei paesi che più ne avevano bisogno, appunto perchè le difficoltà di località impervie lo hanno impedito. Fa d'uopo che l'esistenza di questi enti, affatto inutili a parer mio, le Amministrazioni provinciali, servano a qualche scopo, altrimenti sarà meglio sopprimere tali ruote d'ingragnaggio amministrativo.

Attribuisca l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una proposta di legge, l'ob-

bligo alla Provincia non solo di provvedere al mantenimento delle strade comunali obbligatorie, ma benanche quello di costruire le vie di accesso nei piccoli Comuni che finora non sono riusciti ad ottenerle e le sue benemerenze verso tante misere popolazioni cresceranno a dismisura. (*Approvazioni*).

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Due questioni sono state sollevate dall'onorevole Cimorelli, la prima che riguarda una strada comunale, della quale egli con tanta cura si è occupato presso il Ministero e che io ritenni fosse meritevole di un sussidio straordinario; molto più grave è quella che riguarda non solo la manutenzione delle strade comunali, ma anche l'accollo di questa manutenzione alle Province.

Per quanto ha tratto alla prima questione, l'onorevole Cimorelli sa che sono stato io che ho proposto di aumentare nel bilancio dell'esercizio corrente da 50,000 a 150 mila lire il fondo per i sussidi straordinari. Ricorderete che varie volte ebbi a dire che il fondo di 50 mila lire mi sembrava la parabola dei cinque pani e dei cinque pesci. Anche 150 mila lire non sono molte, ma certamente sono sempre qualche cosa più delle 50 mila. Però l'onorevole Cimorelli deve compiacersi che lo stanziamento sia salito, perchè in tal modo il ministro dei lavori pubblici potrà tener conto di parecchi bisogni, specialmente di quei Comuni i quali si trovano nelle condizioni accennate dall'onorevole Cimorelli.

Circa poi il sussidio di due mila lire che si era dato ad un Comune, dietro le premure fatte dall'onorevole Cimorelli, e che io trovai giusto, o per lo meno plausibile, poichè l'ufficio del Genio civile aveva dichiarato quel Comune meritevole del sussidio, la Corte dei conti ha sollevato una difficoltà, che l'onorevole Cimorelli conosce, ma che non ha voluto dire alla Camera e vuole che la dica il ministro. Ed io la dirò volentieri: la Corte dei conti, dunque, ha ritenuto che questo Comune era stato altra volta sussidiato in base alla legge sulle strade comunali obbligatorie e non poteva avere ora un altro sussidio straordinario. Di fronte a tale questione sollevata dalla Corte dei conti, che dal punto di vista legale è giusta, non si è potuto più dare quel sussidio.

Cimorelli. Perciò io domandavo una legge! **Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Eh, onorevole Cimorelli, non si può presentare una legge per dare due mila lire ad un piccolo comune.

Cimorelli. Non dico questo.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Veniamo ora alla questione della manutenzione delle strade comunali.

Io nominai una Commissione, la quale fu presieduta dal nostro egregio collega Clementini e che ha fatto un lavoro molto accurato tanto sulle strade nazionali, come su quelle provinciali e comunali.

L'onorevole Cimorelli non ha tenuto dietro alla presentazione, che ho fatta oggi, di due disegni di legge, uno relativo alle piantagioni lungo le strade nazionali provinciali e comunali, l'altro riferentesi alle strade vicinali: il che significa che non ho ancora presentato l'altro disegno di legge che ho promesso, e che presenterò tra breve, circa la manutenzione delle strade comunali.

Ma l'onorevole Cimorelli non si aspetti che, con quest'ultimo disegno di legge, si possa senz'altro affidare la manutenzione delle strade comunali alle Province. Io non ho questa facoltà e probabilmente, se io proponessi una cosa simile, il Parlamento direbbe: come si possono accollare obbligatoriamente le manutenzioni delle strade comunali alle Province? La legge fondamentale dei lavori pubblici prescrive che siano mantenute dalle Province le strade provinciali. Soltanto le Province possono volontariamente accollarsi la manutenzione delle strade comunali facendole dichiarare provinciali, come ha fatto testè (e lo dico a cagione d'onore) la Provincia a cui appartiene l'onorevole Cimorelli, la quale, dietro le premure del presidente di quel Consiglio provinciale, il nostro collega Falconi, ha chiesto la classifica fra le provinciali di 52 strade comunali della provincia di Campobasso, assumendone così la manutenzione la Provincia stessa. Questa è una facoltà che la Provincia ha voluto esperire ed io me ne compiaccio, ma non si può imporre alle altre Province di fare altrettanto.

Il disegno di legge darà facoltà alle Province, se lo vorranno, di mettersi d'accordo coi Consigli comunali per mantenerle mediante un canone. Ma io richiamo fin d'ora l'attenzione del Parlamento specialmente sulla seconda parte del disegno di legge. Molte

strade comunali sono in deperimento, alcune per trascuratezza volontaria dei municipi, altre per mancanza di mezzi.

Ebbene, è proprio su ciò che io richiamo l'attenzione del Parlamento, avendo in animo di proporre alcuni provvedimenti affinché l'articolo 24 della legge sui lavori pubblici che prescrive la formazione di regolamenti per la manutenzione delle strade comunali sia rigorosamente osservato da tutte le amministrazioni provinciali. Quando il disegno di legge sarà davanti alla Camera, se l'onorevole Cimorelli vorrà proporre che le Provincie accettino obbligatoriamente a loro carico la manutenzione delle strade comunali, potrà farlo; ma io credo che non convenga approvare una tale proposta, poichè le Provincie non possono essere obbligate a mantenere a proprie spese le strade comunali. Si potrà tutto al più ottenere che le Provincie, d'accordo con i Municipi, si accollino la manutenzione delle strade stesse mediante il pagamento di un canone.

Dopo di ciò, non avendo altro da dire all'onorevole Cimorelli, non mi resta che a ringraziarlo delle benevole parole da lui pronunciate a mio riguardo.

Cimorelli. Ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto delle sue promesse nell'attesa che vengano innanzi alla Camera i disegni di legge da lui annunziati.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito il capitolo 26.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Tramvie. — Capitolo 29. Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica, lire 12,000.

Acque. — *Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria.* — Capitolo 30. Opere idrauliche di 1ª categoria — Manutenzione e riparazione, lire 754,000.

Capitolo 31. Opere idrauliche di 1ª categoria — Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 30,000.

Capitolo 32. Opere idrauliche di 1ª categoria — Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 138,000.

Capitolo 33. Opere idrauliche di 1ª categoria — Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 34. Opere idrauliche di 2ª categoria — Manutenzione e riparazione, lire 4,700,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzo.

Rizzo. Permetta la Camera che io dica una parola sopra una questione piccola per il Parlamento, il quale nella discussione generale si è occupato di questioni gravissime, che interessano la patria grande.

Io debbo dire una parola nell'interesse della patria piccola, quella patria piccola, che ciascuno di noi ama, e che nei capitoli del bilancio trova l'occasione per la difesa dei suoi interessi.

Da dieci anni, che ho l'onore di essere deputato, non ho lasciato passare questo capitolo senza poche, o molte, parole per raccomandare al Governo la esecuzione dei lavori di sistemazione dei fiumi Monticano e Livenza della mia Provincia e del mio Collegio, e debbo dire lealmente che le parole mie non rimasero sterili, specialmente dopo la promulgazione della legge 26 giugno 1898, della quale io fui relatore, preparata dall'onorevole Prinetti, difesa in questa Camera dall'onorevole Pavoncelli e, in Senato, dall'onorevole Afan de Rivera.

La legge del 1898 ha concesso al Governo i fondi per spese, che l'onorevole Lacava, allora semplice deputato, (e lo ricordo con gratitudine), ha dichiarato nella seduta del 28 aprile 1898 essere assolutamente *necessarie*.

In seguito alla promulgazione di quella legge, i lavori di sistemazione poterono essere spinti avanti nell'interesse della difesa della città di Oderzo nella quale ora si lavora attivamente.

Quanto però agli altri Comuni, che hanno uguali interessi, non posso dire che la legge abbia avuto la immediata esecuzione, che ebbe per la città di Oderzo.

Io dovrei ringraziare il ministro dell'attività che ha spiegato per la esecuzione delle opere di difesa della città di Oderzo; ma mi riservo di ringraziarlo completamente, quando si potrà dire: *finis coronat opus*.

E, ciò dicendo, non solamente sono coerente al dovere mio, di difendere tutti i legittimi interessi dei comuni del mio Collegio; ma sono eziandio coerente al concetto che ho tante volte esposto in questa Camera: ossia, che i lavori di sistemazione del Monticano e del Livenza non solo non saranno utili, ma saranno dannosi, finchè non avranno avuto un pieno compimento. Il ministro dei lavori pubblici conosce la questione; egli mi

ha rivolto parecchie lettere, alcune delle quali ho comunicate ai sindaci dei Comuni interessati, che tennero, il 17 dicembre ed anche il 4 febbraio, cioè l'altro ieri, riunioni per eccitare il Governo a compiere questi lavori di sistemazione.

Ora i fondi sono a disposizione del Governo, perchè gli li ha dati la legge del 26 giugno 1898; e non dubito punto della alacrità del ministro Lacava, al quale adesso io mi limito a manifestare ringraziamenti per quanto riguarda il comune di Oderzo; ma, ripeto, mi riservo di ringraziarlo completamente, quando tutti i lavori saranno compiuti. E potranno essere compiuti in un tempo relativamente breve.

Intendo parlare non solamente della sistemazione del Monticano, ma, nell'interesse di Oderzo, della sistemazione del Lia, e, nell'interesse dell'importante centro di Motta, della sistemazione del Livenza. La sistemazione di questo fiume....

Una voce. Abbiamo tante Livenze!....

Rizzo. Eh eh, abbiamo tante Livenze; ma ognuno ha quella del proprio cuore. (*Bravissimo! — Si ride.*)

Dunque, io auguro al ministro Lacava di riuscire a compiere la sistemazione di questi fiumi; e glielo auguro, non solamente perchè desidero che queste opere siano compiute presto, ma perchè desidero che siano compiute proprio da un ministro delle provincie meridionali. (*Oh! oh!*) Vedete, io sono profondamente unitario. (*Oh! oh!*) Ho veduto con immensa soddisfazione quella legge firmata dall'onorevole Afan De Rivera; e sarò ben contento se, sotto un ministro meridionale, sotto l'onorevole Lacava, i lavori saranno compiuti, ed io potrò venir qui a ringraziarlo completamente. (*Bene! — Bravo!*)

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non posso che ringraziare l'onorevole collega Rizzo delle benevole parole che mi ha rivolto. Ma faccio anzitutto una dichiarazione, ed è che io porto nel concetto della mia amministrazione un unitarismo perfetto, poichè, credetelo pure, io non concepisco la regione; concepisco solamente l'Italia. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni.*)

E, scendendo alle considerazioni e domande esposte dall'onorevole Rizzo, confermo

quanto gli ho scritto: che tengo in gran conto il compimento delle opere da lui accennate, e specialmente di quelle riflettenti il Monticano, il Lia ed il Livenza, e, consentendomelo le condizioni del bilancio, farò di tutto perchè quelle opere siano presto compiute.

Rizzo. Ringrazio il ministro con la riserva che ho fatto: di ringraziarlo completamente a lavori finiti.

Presidente. Questo capitolo s'intende approvato.

Capitolo 35. Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 100,000.

Capitolo 36. Opere idrauliche di 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 915,000.

Capitolo 37. Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 50,000.

Capitolo 38. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 39. Casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinenti, lire 250,000.

Capitolo 40. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario e temporaneo - Sussidi e remunerazioni, lire 170,000.

Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. — Capitolo 41. Opere idrauliche di 3ª categoria - Concorso dello Stato giusta gli articoli 96 e 97 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 130,000.

Capitolo 42. Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 20,000.

Capitolo 43. Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 35,000.

Capitolo 44. Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria e al buon regime dei

fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa, lire 20,000.

Bonifiche. — Capitolo 45. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*); lire 105.000.

Capitolo 46. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (*Spese variabili*), lire 5,000.

Capitolo 47. Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato, lire 110,000.

Capitolo 48. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (*Spese fisse*), lire 28,000.

Porti, spiagge, fari e fanali. — Capitolo 49. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,675,000.

Valeri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Valeri. La ridda di milioni, a cui abbiamo assistito nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici chiedenti ferrovie, porti, doppi binari, lavori tanti per ogni canto d'Italia, mi avrebbe tentato di prendere la parola più di una volta, se parecchie considerazioni non mi avessero trattenuto dal ciò fare, non ultima quella dell'essere il bilancio in discussione ormai passato per ben sette od otto dodicesimi del suo esercizio. Intendo quindi con due sole parole gittare il seme della speranza, anzi certezza, che nel prossimo esercizio l'amore del ministro e l'intelletto suo altissimo, verranno a fecondarlo.

Esiste sulla costa dell'Adriatico in cima al monte Conero un faro, e vicino al faro una chiesa, la chiesa di San Ciriaco, forse il più bell'esempio di architettura romanica sulla costa adriatica da Venezia a Taranto. Costruzione del 600, riattata nel 1100 su disegno del Giorgio da Como, con la cupola del Margheritone e sulla quale recentemente, monumento nazionale, il ministro dell'istruzione pubblica bene assai profuse trenta o quaranta mila lire.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Scusi, che faro è?

Valeri. Il faro di Ancona in cima al Conero, monte d'Ancona.

Questo faro, necessario al navigante travagliato dalla burrasca, insieme a quella

chiesa bella minacciava di scivolare direttamente in mare. Le onde giornalmente corrodono la spiaggia al basso e gli agenti atmosferici la costa in tutta la sua grande altezza. Io ricordo che non molti anni or sono, dietro il faro e la chiesa di San Ciriaco, esisteva uno spazio ragguardevole per grandezza, forse per più di 150 metri di spazio, ed ora quello spazio è ridotto a pochi metri. Evidentemente in materia di lavori pubblici è ovvio asserire che il prevenire è migliore partito che il reprimere; e quindi domando all'onorevole ministro che voglia provvedere prevenendo a tempo.

Domando che, nel prossimo esercizio almeno, si facciano i lavori dichiarati urgenti dal fatto del pericolo imminente che corrono insieme uno dei gioielli più belli dell'arte nostra medioevale ed un faro necessario alla navigazione.

Sono certo, forte della giustizia della mia domanda e conscio del valore del ministro, di essere esaudito. Anticipatamente quindi ringrazio.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ho preso nota di quanto l'onorevole Valeri ha detto circa il faro e la chiesa di San Ciriaco di Ancona. Mi farò dare le opportune notizie in proposito dagli uffici da me dipendenti, ed assicuro l'onorevole Valeri che, nei limiti del bilancio, prenderò gli opportuni provvedimenti.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 49.

Capitolo 50. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,550,000.

Capitolo 51. Assegni, indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione, alla riparazione e alla escavazione ordinaria dei porti, lire 175,200.

Capitolo 52. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 14,000.

Capitolo 53. Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 54. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 860,000.

Capitolo 55. Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al per-

sonale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 60,000.

Capitolo 56. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 330,000.

Capitolo 57. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 30,000.

Capitolo 58. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, numero 3095), lire 40,000.

Capitolo 59. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Strade ferrate. — Capitolo 60. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 874,639.

Presidente. A questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole De Nava. Ne ha facoltà.

De Nava. Ho chiesto di parlare su questo capitolo esclusivamente perchè si presta forse meglio di ogni altro a trattare una questione la quale in questi ultimi tempi è stata molto trattata e la quale io non esito a chiamare una grave questione, perchè ha una grande importanza commerciale politica e militare; intendo alludere al servizio di navigazione che deve congiungere la Sicilia al continente. Di esso si è molto parlato in occasione di interrogazioni e di interpellanze; ma, ripeto, la questione ha bisogno di essere trattata a fondo, perchè si tratta di congiungere il centro d'Italia col Mezzogiorno, e perchè, mentre molto si è fatto per congiungere questo centro col Settentrione, ugualmente non si è fatto per le comunicazioni tra il Sud e il Centro. Ciò ha un'importanza commerciale, perchè si è visto dall'esperienza di questi ultimi tempi che appena appena qualche cosa di meglio si è fatto nel servizio di comunicazioni attraverso lo stretto. Una corrente commerciale molto importante si sta sviluppando nel servizio tra la Sicilia e il Continente, specialmente nei trasporti di materie agricole e di primizie dell'agricoltura, che portano un grande vantaggio alla Sicilia ed a tutta l'Italia meridionale. Esso ha una importanza militare e, senza voler svelare misteri, ricordo solamente quello che

disse quattro o cinque anni fa in questa Camera l'onorevole nostro collega Dal Verme, che mi dispiace di non veder presente, quando richiamò tutta l'attenzione del Governo sulla necessità che i servizi di comunicazione tra la Sicilia e il Continente fossero anche ispirati al concetto della difesa militare, tenendo conto principalmente della linea di fortificazione che c'è tanto sulla costa Sicula quanto sulla costa Calabria, e coordinando i servizi di comunicazione a queste fortificazioni.

Ciò posto, io debbo ricordare all'onorevole ministro che le leggi del 1892 e del 1893 cercarono disciplinare questo servizio. Indubbiamente quelle leggi avevano grande importanza in quanto che stabilivano un doppio servizio di comunicazione, sia tra Reggio e Messina, sia tra Villa San Giovanni e Messina. Ma le comunicazioni tra Villa San Giovanni e Messina dovevano poi essere subordinate alla necessità d'impiantare anche a Villa San Giovanni un servizio specialmente di passeggeri e di trasporti di truppe in qualunque evenienza.

Ora noi abbiamo avuto questo inconveniente, e, cioè, che tanto il servizio tra Villa San Giovanni e Messina, quanto quello tra Reggio e Messina sono stati assolutamente abbandonati, malgrado i lavori fatti a Villa San Giovanni ed a Reggio. (*Conversazioni*).

Onorevoli colleghi, abbiano la compiacenza di far silenzio. Parlo tanto poco!

Presidente. Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

De Nava. Del resto il servizio tra Villa San Giovanni e Messina non è stato coordinato ai treni diretti, che arrivano a Villa San Giovanni prima di arrivare a Reggio. Richiamo quindi su questo l'attenzione dell'onorevole ministro.

Io ho saputo che recentemente si è riunita qui in Roma la Commissione, appunto per istudiare tutti i particolari di questo servizio. Ora io dico all'onorevole ministro che un servizio importante e comodo tra Villa San Giovanni e Messina, sia per i passeggeri, sia per le merci, sia per trasporti di truppe, non si potrà attuare se i lavori portuali che ora si stanno facendo a Villa San Giovanni non saranno compiuti, lavori della massima importanza ai quali il Ministero della guerra, appunto per la loro importanza, contribuisce con una forte somma. Se questi lavori non

saranno completati, i danari spesi saranno interamente sprecati.

Richiamo poi l'attenzione dell'onorevole ministro anche su questo, che fino a quando questi lavori non saranno compiuti, è indispensabile che un servizio più comodo e rapido si faccia, facendo in modo che il piroscafo che attualmente fa il servizio tra Villa San Giovanni e Messina riceva direttamente i passeggeri dal pontile, che fu appositamente costruito, perchè se i passeggeri devono servirsi delle barche per arrivare al piroscafo, era inutile aver costruito questo pontile.

Un'altra cosa importante da osservarsi è questa, che sino dal 1893, e nel contratto di esercizio fu stabilito di fare tre corse appena si fossero verificate tre condizioni. Io ora non ho certamente le statistiche per poter dimostrare che queste tre condizioni si sono verificate. Ma certo esse si sono verificate. Ora così stando le cose, potrebbe imporsi alla Società di istituire queste tre corse.

E poichè mi trovo a parlare su questo argomento, mi permetto anche di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sugli inconvenienti che si verificano per il fatto che il servizio di navigazione dello stretto è stato affidato alla Società Sicula. Questo ha dato luogo a gravi attriti con la Società Mediterranea. Certo questo è un inconveniente che è nato con una legge, e non può ripararsi che quando sarà scaduto il termine delle attuali convenzioni. Ma un intervento da parte del Governo io spero farà sì che questo servizio cumulativo sia impiantato fra la Sicilia ed il Continente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici in questo senso spiegherà certamente, ne son sicuro, la sua azione. E poichè già una Commissione fu nominata per istudiare questo argomento in tutti i suoi elementi, che sono stati forniti sia dal Genio civile, sia da parte dell'Ispettorato ferroviario, questo mi affida che il Governo risolverà adeguatamente questa questione, che è una delle più gravi che attualmente si agitano nel Sud d'Italia, avendo essa carattere politico, commerciale e militare. (*Bravo!*)

Presidente. Poichè gli onorevoli Luporini e Trabia non sono presenti, dò facoltà di parlare all'onorevole di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Ben disse in uno dei suoi ultimi discorsi l'onorevole ministro dei la-

vori pubblici, che la parola parlata è molto più efficace della parola scritta; ed io, facendo tesoro di questa sua esatta affermazione, mi permetto dire pochissime parole sopra alcuni argomenti attinenti a questo capitolo.

È noto come il Paese abbia sopportati e sopporti tuttora grandissimi sacrifici per la costruzione delle sue ferrovie. Però questi sacrifici, per essere utili, debbono avere delle conseguenze pratiche, e cioè mettere nella più rapida comunicazione possibile i vari punti d'Italia.

Ciò, purtroppo, non si verifica, perchè in molti casi non è, come logicamente dovrebbe essere, la via più breve che si può seguire. Infatti noi abbiamo, per esempio, la Romagna che si troverebbe in comunicazione molto più rapida con la Toscana, mercè la linea Faenza-Firenze. Invece per trovare il diretto si deve seguire la via di Bologna-Porretta. V'è, per esempio, una linea costruita appositamente per avvicinare la Romagna al Veneto, la Rimini-Ferrara, sulla quale non corrono treni diretti.

Così abbiamo la Nocera-Codola-Cancello la quale avvicina il Mezzogiorno a Roma, e l'Avellino-Rocchetta-Santa Venere, la quale faciliterebbe le comunicazioni fra le Puglie e Napoli, e così tante altre linee per cui si è obbligati a fare dei giri molto più lunghi del necessario. Non occorre io faccia osservare alla Camera che questo è inconveniente gravissimo e per i contribuenti e per i viaggiatori.

E vengo ad un'altra questione testè sollevata dall'amico De Nava alle cui considerazioni mi associo in gran parte.

Aggiungerò soltanto che pochi giorni or sono alcuni nostri colleghi, recatisi per ragione d'ufficio, o per altro, in Sicilia, mi dicevano che non sapevano comprendere come la deputazione siciliana tollerasse un servizio di quel genere: ed essi hanno certamente ragione. Ciò può dipendere o dalla trascuranza dei deputati, e questo non è, perchè ormai da troppo tempo e troppo spesso noi secchiamo la Camera con questa questione dei viaggi per lo stretto di Messina; o dalla impotenza del Ministero, ed io non voglio in verità credere alla impotenza del mio carissimo amico Lacava! (*ilarità*).

Lacava, ministro dei lavori pubblici. *Temporibus illis!*

Di Sant'Onofrio. È indubitato però che le Società ferroviarie fanno tutto quello che loro meglio talenta, mettendo e sopprimendo servizi, cambiando orari a loro beneplacito. Infatti, secondo le convenzioni esistenti (e lo Stato paga per ciò una non indifferente sovvenzione), il servizio dello stretto di Messina dovrebbe avere una corsa mattutina, di prima ora, in coincidenza a Villa San Giovanni col *omnibus* Reggio-Napoli per mettere in comunicazione la Sicilia col Continente. Ebbene, questa corsa è stata arbitrariamente soppressa, così che la posta di Messina e della Sicilia tutta non può più usufruire di questo treno *omnibus* che muove da Reggio alle 5, e quindi tutte le comunicazioni postali si riducono esclusivamente al diretto, con quanto incomodo e danno di quei paesi ognuno agevolmente può comprendere quando rifletta che Gioia Tauro, il grande centro oleario della Calabria, abbisogna di comunicazioni frequenti con Messina che ne è il porto, quando si pensi che a Messina c'è una sede del Banco di Sicilia alla quale spesso ricorrono i commercianti della Calabria.

I viaggiatori poi che vengono col diretto dal Continente non trovano a Villa San Giovanni, come sarebbe d'obbligo, la coincidenza con Messina, ma debbono aspettare circa un'ora un altro treno cosiddetto locale che parte, mi pare, da Nicotera e va a Reggio e che si potrebbe senza inconvenienti anticipare per non far perdere il tempo ai viaggiatori del diretto.

Veniamo poi alla questione degli orari. Si potrebbero comodamente risparmiare due ore ed anche più nel viaggio da Napoli a Reggio di Calabria se si sopprimessero molte fermate assolutamente inutili perchè non si vede mai salire o scendere anima viva, i paesi essendo lontanissimi dalle stazioni e che si possono quindi dire delle vere fermate elettorali. Bisogna del resto riflettere che i treni diretti debbono servire solo a far comunicare rapidamente i principali centri fra loro e con la capitale. Quando il treno viene da Napoli e arriva a Reggio o viceversa (poichè Reggio è città ricchissima di stazioni, una seconda Londra (*Si ride*), Reggio ne ha tre, la stazione detta succursale, quella centrale e quella del porto) bisogna perdere circa tre quarti d'ora prima di rimettersi in viaggio.

Ed anche qui vi sarebbe modo di guadagnare tempo, sopprimendo alcune di queste

inutili fermate. Con un poco di buona volontà si abbrevierebbe quindi di molto il percorso dell'intero viaggio.

E passiamo alla Sicilia. Là tutto è subordinato al cosiddetto treno internazionale Malta-Sicilia-Londra. È giustissimo favorire le comunicazioni dirette fra Malta ed il resto d'Europa: ma non si deve vincolare tutto il servizio dell'Isola a questo treno, che poi porta non più di due o tre viaggiatori al mese che vanno direttamente da Malta a Londra.

Se il Governo di quella importante isola vuole questo servizio, imponga al vapore che fa il viaggio di Siracusa un orario più largo e tale da evitare ritardi per i viaggiatori di Sicilia. Così abbiamo questo altro inconveniente: che mentre il treno diretto di Palermo arriva alle diciotto a Messina, i viaggiatori debbono aspettare, per attraversare lo Stretto, un'ora e anche di più, l'arrivo del diretto di Siracusa, e finiscono spesso col perdere, a Napoli, la coincidenza del diretto di Roma. Si potrebbe quindi ritardare la partenza del diretto da Palermo.

Ma il tempo incalza, e io non posso quindi svolgere largamente tutte le molte e complesse questioni che si affacciano e mi contenterò di semplici cenni.

Da molto tempo tutti, a cominciare dalle Camere di commercio, reclamano sulla linea Palermo-Messina un treno *omnibus* notturno per dar modo agli uomini d'affari di sbrigare in una giornata le loro faccende.

Io spero che l'onorevole ministro Lacava vorrà tener presente questo desiderio, e vengo finalmente alla questione dei *ferry-boats*.

Questo servizio, mi si permetta la parola, è indecente addirittura. È anche pericoloso; ed infatti, quando è cattivo tempo, i *ferry-boats* non possono passare; ed è naturale perchè la traversia che domina nello stretto di Messina è il vento di scirocco e levante che viene dal largo e che, prendendo i *ferry-boats* di traverso, costituisce un vero pericolo, specialmente perchè non hanno tutte le qualità nautiche che si richiedono in un buon vapore.

Ma il *ferry-boat* si comprende se deve trasportare i soli vagoni di passeggeri evitando a questi i trasbordi. Invece che cosa avviene? I vagoni passeggeri non trasbordano sul *ferry-boat*, ma invece passano solo i bagagli, le carrozze postali ed i vagoni merci,

e spesse volte perfino i vagoni bestiame: e lascio immaginare con quanta delizia dei viaggiatori.

A Reggio poi nella stazione si opera il trasbordo della posta e dei bagagli dai vagoni della Mediterranea su quelli della Sicula e viceversa; e quindi anzichè guadagnare tempo se ne perde più di prima. I *ferry-boats* che rappresentano una continuazione di binario sono utili solo se evitano i trasbordi.

Quando poi si arriva a Reggio si vede questo spettacolo, che già fu altra volta segnalato dal mio onorevole amico Picardi, cioè che i vagoni sono tirati con corde e con buoi, sollevando l'ilarità generale delle persone che si trovano presenti a quella operazione.

Io ho dovuto arrossire come italiano di fronte a forestieri i quali si meravigliavano e ridevano della maniera come si fa un servizio così importante sopra una delle principali linee del Regno.

Voci. Ha ragione.

Di Sant'Onofrio. Io non voglio più a lungo tediare la Camera: (*Parli! parli!*) ma spero che l'onorevole ministro terrà conto dei reclami fatti dall'onorevole De Nava, da me e da molti altri deputati più autorevoli di me, e vorrà rendere civile questo servizio che attualmente è davvero incivile e indegno di un paese che si rispetta. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

Picardi. Veramente l'argomento è stato, dai colleghi che mi hanno preceduto nel parlare, abbastanza trattato perchè possa rimanere molto a me, in fatto di osservazioni, da sottoporre al ministro ed alla Camera. Io credo quindi che sia miglior partito, valendosi delle analisi fatte dai preopinanti, venire ad una sintesi.

L'onorevole ministro avrà notato che il servizio dello stretto di Messina da lunghi anni è stato continuo oggetto di interrogazioni, di interpellanze e di raccomandazioni fatte durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Si può dire che l'argomento dei rapporti attraverso lo stretto di Messina ha vinto il *record* di tutte le materie vessate che si trattano nella Camera italiana. Ha vinto perfino quello dei vagoni nella stazione di Genova; e mi pare che questo sia un colmo e che sia anche un indice, perchè dimostra

la persistenza e gravità del male: ed è proprio il caso di ricercare con molta cura la ragione per cui, nella vasta rete ferroviaria del nostro paese, sia proprio questo il punto d'irritazione dove i lamenti sono sempre fondati, e i rimedi sempre inadeguati. A parer mio il difetto viene dal non aver mai intrapreso lo studio del problema dal suo vero lato. La tendenza di tutti i ministri e di tutti i Ministeri è quella di non risolvere mai radicalmente alcuna questione, ma di trovare invece temperamenti, modi di vivere, espedienti per eliminare l'acuto della questione.

Ora i continui rattoppi in certe questioni non fanno che inasprire la piaga e non arrivano mai a guarirla. E per la sistemazione dei servizi ferroviari tra la Sicilia e il Continente si è sempre posto male il problema. Bisogna mutare metodo. Il problema bisogna capovolgerlo.

Finora, tutti i servizi attraverso lo stretto di Messina sono stati subordinati ai bisogni della rete calabrese e napoletana ed a quelli della rete sicula, nel senso che le necessità dei servizi locali hanno determinato l'andamento della linea Roma-Palermo e non viceversa.

Eppure lo scopo precipuo della grande arteria fu quello di assicurare per ragioni politiche e commerciali la più rapida e diretta comunicazione fra Roma e Palermo. E questo, che fu l'obbiettivo della legge votata dalla Camera, e credo votata anche da Lei, onorevole ministro, nel 1888, è stato sempre perduto di vista.

Si è perduto di vista che questa linea, che è costata molti quattrini, fu chiamata Roma-Palermo.

Ne è venuta la conseguenza che il servizio non ha mai corrisposto ai fini della legge che rappresentano i veri interessi commerciali dell'Isola col Continente. Dico subito come questo sia avvenuto.

La Mediterranea ha servizi locali tra Reggio e la parte di Calabria tirrena attraversata dalla linea ferroviaria; ha poi interessi locali tra Napoli e Salerno, eppoi ha interessi locali tra Napoli-Caserta-Capua-Sparanise e anche Roma.

Questo treno diretto da Palermo a Roma non ha dunque il solo scopo di collegare Palermo a Roma, ma rimane, per le esigenze di tutti questi traffici, ad essi subordinato,

Difatti il treno diretto, che è l'unico che unisca Palermo a Roma (e dico questo senza invidiare a Milano i suoi quattro treni diretti quotidiani, perchè si trova in una posizione assolutamente speciale), anzi, che è l'unico treno supposto diretto, diventa un treno locale per la provincia di Reggio, un treno locale per la provincia di Salerno, e deve aspettare gli arrivi da tutte le linee di Basilicata dei treni *omnibus* per poter pervenire a Napoli, dove la partenza per Roma è subordinata agli interessi del treno Napoli-Roma, che ha scopi, fini, necessità del tutto diversi se non del tutto contrari a quelli della comunicazione tra Palermo e Roma.

Questo, onorevole ministro, è il lato del problema che bisogna esaminare. E se questo si fosse fatto, siccome gli interessi commerciali non sono mai antagonici ma sono sempre paralleli, si sarebbe visto che uno solo è l'interesse che si oppone e resiste, quello delle Società ferroviarie. Perchè quando le Società ferroviarie hanno raggiunto questo supremo beneficio, cioè che il solo treno diretto che congiunge Palermo a Roma sia poi il treno che appresta i servizi locali a tre o quattro regioni del Regno, sono semplicemente le Società ferroviarie quelle che hanno fatto i loro interessi, ed il pubblico servizio quello che ne ha sofferto i danni.

Un altro punto importante della questione è precisamente quello dello stretto di Messina; ed è ragionevole che gli oratori che si sono occupati della questione abbiano parlato nel capitolo che concerne l'Ispettorato ferroviario, perchè secondo me è colpa imperdonabile dell'Ispettorato ferroviario la persistenza degli inconvenienti che noi da 15 anni (e sono appunto 15 anni che i contratti ferroviari sono in vigore e che è nato l'Ispettorato governativo) lamentiamo di continuo.

Il servizio attraverso lo stretto di Messina è assolutamente incompleto. Esso non corrisponde alle leggi che lo hanno sistemato, perchè la legge del 1893, che ha ordinato il servizio cumulativo, non l'ha concepito come una semplice linea retta di congiungimento tra Messina e Reggio, ma ha concepito un triangolo Messina-Reggio-Villa San Giovanni: triangolo indispensabile, perchè non è possibile che la corrispondenza fra l'Isola e il Continente si faccia per l'andata e il ritorno sopra un solo binario, come avviene appunto con la comunicazione Reggio-Messina.

Quella legge concepì questo triangolo che giusto serve a risolvere il movimento, a facilitare la circolazione, a rendere utile veramente al commercio dell'estrema Italia la spesa e l'esercizio di questo tronco ferroviario. La legge del 1893 prevedeva impianti che avessero reso possibile l'imbarco e lo sbarco delle merci e dei passeggeri a Villa San Giovanni precisamente come a Reggio e a Messina.

Ora io scommetto che non è neppure allo studio un progetto, perchè, il giorno in cui sarà finita la gettata della scogliera che si fa o si dovrebbe fare in questo momento a Villa San Giovanni, vi si possa fare l'impianto dei piropontoni, e permetta un regolare andamento del servizio attraverso lo stretto.

Poichè, onorevole ministro, è inutile confondersi: noi non abbiamo che un solo piropontone: dico uno perchè l'altro è di riserva.

Questo piropontone deve fare contemporaneamente il servizio delle merci e dei passeggeri dei treni diretti, quello della posta e delle merci a piccola velocità, deve fare il servizio delle grandi distanze e il servizio locale.

Ora questo è un assurdo. È impossibile concepire che lo stesso mezzo di trasporto possa servire per i vagoni completi, per le merci a piccola velocità, per i passeggeri e per la posta: di qui tutto il difetto che è insanabile, che è incurabile coi piccoli rimedi empirici finora adoperati.

L'onorevole ministro può metterci tutta la buona volontà; ma egli non potrà arrivare a vincere la natura stessa delle cose. Occorre provvedere con rimedi radicali, guardare all'impianto degli approdi a Villa San Giovanni, guardare a raddoppiare anche i mezzi di trasporto pel servizio attraverso lo stretto di Messina dividendo le corse dei *ferry-boats* in corse merci e corse passeggeri.

Le leggi che hanno istituito il servizio hanno, per finzione giuridica, eliminato il mare.

Ora come voi non permettete che il treno diretto Roma-Napoli o il diretto Roma-Milano sia contemporaneamente un treno merci, voi non potete permettere che sul *ferry boat* dove sono passeggeri di prima classe, e che dovrebbe congiungere la linea di Malta col centro d'Italia, contemporaneamente, a contatto l'uno con l'altro, vi sia il vagone be-

stiamo o pieno di merci che spesso non sono gradite all'olfatto, e il passeggero che deve convivere col vagone merci o col vagone bestiame.

Ora questo è il servizio che l'ispettorato ferroviario ha tollerato e tollera. Io non voglio dilungarmi: l'analisi, dicevo, è stata utile per giustificare le nostre parole, ma la formula di soluzione deve essere sintetica. Non rattoppature, non mezze misure: eseguite la legge: tanto quella che ordinava la costruzione della linea Roma-Palermo, quanto quella che ordinava il servizio cumulativo nello stretto. Il giorno in cui l'avrete eseguita, voi non udirete più lamenti da parte nostra ed avrete da noi resa quella giustizia che vi sarete meritata. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Io debbo rivolgere una breve interrogazione all'onorevole ministro. Ho udite tutte le sue dichiarazioni rispetto al regime delle Convenzioni, e dichiaro che me ne acconto. Ma siccome tutte le dichiarazioni senza termine sono come le obbligazioni senza esecuzione, domando al ministro quando crede che si possa presentare il nuovo progetto per le Convenzioni. Sono obbligato a fare questa interrogazione, perchè noi siamo appena lontani cinque anni dalla scadenza delle Convenzioni.

In questa discussione si sono sollevati molti problemi o di rinnovazione di linee o di costruzioni complementari, le quali tutte, più o meno, potrebbero trovar posto nelle Convenzioni, inquantochè alcune di queste linee possono dar tale remunerazione da farsi senza alcun sacrificio dello Stato. Il problema è ponderoso: e per potersi nel Parlamento discutere, io credo che due anni siano pochi, perchè sappiamo la lunghezza delle procedure parlamentari. Ora il 1905 è prossimo: togliamo due anni e siamo al 1903.

L'onorevole ministro ha parlato di una Commissione che studia, ed io ammetto benissimo che studierà; il Governo al tempo stesso fa studi paralleli. Come dico, l'indirizzo che egli ha manifestato ha tutta la mia approvazione; ma quello che non potrei approvare è questo: che operando lentamente giungesse un momento in cui, per necessità di cose, si dovessero più o meno accettare le Convenzioni tali e quali ora sono.

Siccome io non sono avverso alle So-

cietà, poichè non credo che le grandi Società ferroviarie che hanno reso servigi nei grandi paesi di Europa sieno esseri terribili che occorra sopprimere, ma nel tempo stesso so che lo Stato italiano non è abbastanza forte per mantenere queste Società nei giusti confini; e siccome queste Società hanno ramificazioni dappertutto, così occorre che a tempo debito la discussione si porti dinanzi alla Camera per evitare sorprese.

Confido che l'onorevole ministro voglia darmi una risposta soddisfacente: non intendo spendere più parole, perchè l'argomento è stato già ampiamente svolto nella discussione generale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rampoldi.

(Non è presente).

Non essendo presente perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteucci.

Matteucci. Ho chiesto di parlare niente altro che per fare semplici raccomandazioni, e sarò brevissimo.

Quando ebbi l'onore di dire poche parole nella discussione dei passati bilanci, io raccomandai al ministro dei lavori pubblici l'impianto del servizio a grande velocità nella stazione di Tassignano, perchè è un paese dove si fanno molte spedizioni per l'estero, e quindi ciò si presentava di una evidente utilità. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, in via di esperimento, adottò la proposta fatta da me, ed il servizio a grande velocità fu impiantato in quella stazione. I risultati che si sono ottenuti posso fin da ora dichiarare che sono stati soddisfacenti, perchè ogni mese vi è stato un incasso dalle 500 alle 800 lire. È dunque fuori di dubbio che questo servizio a grande velocità, istituito in quella stazione, porta un guadagno alla ferrovia. Ma siccome si trattava di un esperimento, che cosa si è fatto? Si è preso un vagone, a cui sono state tolte le ruote, per servire come magazzino di merci. È vero che accanto a questo vagone c'è una stazione: ma questa non è altro che un casotto di legno che somiglia molto, in modo anche peggiore, alla vecchia stazione di Calenzano che tutti conoscono e che finalmente fu costruita in materiale.

Ora l'oggetto della mia raccomandazione

è questo: una volta che si è veduto che questo impianto porta un'utilità non indifferente, si faccia una stazione di materiale che sodisfi al servizio delle merci e dei passeggeri. Non dico che si faccia una grande stazione, ma se ne faccia una come quella che si è fatta a Calenzano, poichè se nell'attuale stazione uno prende il biglietto per recarsi in qualche località, vedrà che appena vi possono entrare i passeggeri, e se vi capita in una giornata di pioggia questi dovranno rimanere all'aperto e prendere l'acqua.

Il luogo poi dove sta il Capo Stazione è assolutamente indecente: è della larghezza di un metro quadrato ed alto metri 2,50.

Nell'estate, questo povero funzionario si trova in condizione di morire dal caldo, perchè costretto a stare in un casotto di legno così angusto, ricoperto di metallo, in cui si brucia assolutamente. Quindi io credo che sia di una utilità evidente, anzi di una assoluta necessità, la costruzione di un casotto murato che serva di stazione ed a tutte le esigenze del servizio, e che non potrà costare molto.

Un'altra raccomandazione rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Valle nella discussione generale del bilancio, fece proposte molto vaste di costruzione di ferrovie e di raddoppi di binari. Veramente l'intenzione era buona perchè comprendeva molti lavori che sarebbero necessari; però la spesa a cui si andrebbe incontro dovè naturalmente spaventare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale per ciò non poté accettare l'ordine del giorno proposto dallo stesso onorevole Valle. Fra le domande che conteneva quell'ordine del giorno però ve ne erano alcune, che tuttavia credo potrebbero essere prese in considerazione dall'onorevole ministro. Fra le altre, l'onorevole Valle proponeva la continuazione della strada ferrata Aulla-Lucca.

Ora io non voglio intrattenere a lungo la Camera per dimostrare l'utilità grandissima di questa ferrovia, la quale è già stata intrapresa con la costruzione dei due tronchi Lucca-Borgo a Mozzano e Borgo a Mozzano-Lucca-Bagni di Lucca.

Io non domando che si costruisca questa ferrovia tutta in un tempo, perchè capisco che le ristrettezze del bilancio si oppongono ai nostri giusti desiderî. Ma una volta che sono stati costruiti già due tronchi, è certo

che il Governo ha preso un impegno formale di condurla a termine; quindi si costruisca un poco alla volta, si faccia un altro piccolo tronco.

Per esempio, sarebbe un tronco necessario e di grande utilità, quello dai Bagni di Lucca fino al Ponte di Campia che è vicino al paese di Castelnuovo. Così si metterebbe in comunicazione questo paese che ha importanza non comune per le sue ricchezze, con Lucca.

Io non mi dilungherò in questo argomento perchè sono certo che il deputato di Castelnuovo spenderà anch'egli qualche parola per avere una promessa formale dal Governo. Soltanto faccio questa raccomandazione all'onorevole ministro che dimostra di avere delle buone intenzioni, perchè cerchi, se non altro, di far costruire un piccolo tronco fino al Ponte di Campia, come ho chiesto, il quale sodisfa alle esigenze di Castelnuovo e gioverebbe principalmente alla provincia di Lucca per le continue relazioni che corrono fra le due regioni.

Devo fare una terza raccomandazione ed ho finito. Tra le altre domande, fatte dall'onorevole Angelo Valle, vi era quella dei raddoppiamenti di binari all'infinito. Io non chiedo che una cosa sola, anzi mi limito a fare una semplice raccomandazione a questo proposito. Fra i raddoppiamenti dei binari, è di assoluta necessità quello fra Pistoia e Firenze, perchè su quella linea ci troviamo continuamente, quando si viene da Pisa o da Lucca, a fermarci certe volte anche un'ora, per aspettare che arrivi il treno diretto, mancando il raddoppiamento del binario. Come tutti sanno, quella linea è interessantissima, perchè da essa passano i diretti Bologna-Milano e passa anche il direttissimo.

Io non tedierò più la Camera con le mie raccomandazioni. Ho espresso questi desiderî, che spero l'onorevole ministro riconoscerà giusti, e farà tutto il possibile perchè possano essere un giorno sodisfatti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

Daneo. Ho chiesto di parlare in questo capitolo per ricordare la visita dell'onorevole ministro dei lavori pubblici alle due linee dei Giovi: visita che tornò gradita a quelle popolazioni che hanno aperto l'animo alla speranza, e a me nella certezza, che sarà posto

pronto riparo ad uno stato di cose grave ed intollerabile.

Non parlerò, perchè temerei abusare della benevolenza della Camera, nè del porto di Genova, nè delle gravi ed urgenti necessità che in esso si riscontrano; mi limiterò soltanto a due raccomandazioni, non fatte ancora in questa Camera.

Vengo alla prima: l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto la necessità di una nuova ferrovia tra il Passo Nuovo e le linee d'accesso ai Giovi, con un parco vagoni al Campasso.

Ora il Municipio di Sampierdarena ha inviato al Ministero dei lavori pubblici una memoria con una variante a tale progetto, rendendo più economica e più perfetta la costruzione della progettata via, e questa memoria raccomando vivamente all'onorevole ministro.

Vengo alla seconda: l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha potuto accertare la necessità dell'ingrandimento del porto di Genova, e tutta la Camera poi crede con ragione che questo ampliamento debba farsi verso la città di Sampierdarena.

Enti interessati hanno a questo proposito una concessione per la costruzione dell'ampliamento del porto di Genova ed i mezzi necessari per eseguirlo, garantendo allo Stato un incasso annuo rilevante. Ma essi attendono una risposta del Ministero ad un ricorso che da due anni fu spedito. Anche questa grave ed importante questione raccomando caldamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ritornando ora alla visita sulla linea Genova-Pontedecimo-Busalla, l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrà osservato con animo lieto come Sampierdarena, Rivarolo, Bolzaneto, Pontedecimo, Campomorone e Busalla non sieno stati secondi in quella meravigliosa rivoluzione economica che, da circa quarant'anni, si è svolta nel nostro paese.

Quarant'anni or sono, e ben lo ricordano l'onorevole ministro e la Camera, noi eravamo esportatori della nostra materia prima che all'estero era poi lavorata.

Ora le cose sono completamente mutate; noi non soltanto lavoriamo le nostre materie prime trasformandole in prodotto finito atto al diretto consumo interno, e che esportiamo eziandio grandemente, ma siamo diventati importatori di una grande quantità di ma-

terie prime da tutto il mondo che trasformiamo in prodotto finito. E l'esposizione ultima di Torino ha dimostrato, onorevoli colleghi, quanto possa l'ingegno e l'operosità italiana; mi permetta anzi la Camera di dire che, in tanta miseria della vita italiana, i lavoratori hanno tenuta e tengono alta, la bandiera d'Italia!

Ora, questi paesi di lavoratori, non secondi, ripeto, ad alcuno nello svolgimento mirabile delle industrie e dei commerci, hanno stazioni mancanti completamente dei mezzi i più semplici per lo scarico e carico dei prodotti. Per tacere delle altre stazioni, l'onorevole ministro ha veduto quelle di Pontedecimo e di Busalla, e ne ha certamente ritratto la convinzione che occorre provvedere, ed io gliene faccio vivissima preghiera.

E giacchè sono sulla linea Genova-Pontedecimo-Busalla, ricorderò all'onorevole ministro il servizio viaggiatori su questo tronco. Valga anzitutto a dimostrare l'importanza (e l'onorevole ministro non l'ignora) che oltre Genova due di quelle stazioni distribuiscono più di un milione di biglietti all'anno! Si tratta adunque come vede la Camera di una linea importantissima, e che frutta grandemente alla società Mediterranea.

Ebbene, il materiale è di infima qualità, lo scarto della rete Mediterranea; la velocità poi paragonabile a quella della lumaca. Io son certo che il ministro provvederà a far cessare codesto sconcio intollerabile.

E qui avrei terminato se non mi premesse di rendere omaggio, cogli altri oratori che mi hanno preceduto, all'elevato discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale seppe essere pari all'altezza del grave argomento.

Ho dichiarato di non voler ripetere quanto dissero gli oratori che prima di me hanno parlato e mi limito quindi ad associarmi a quanto ben dissero l'onorevole Fabri, e l'onorevole mio amico Maggiorino Ferraris, nel suo eloquente discorso.

È necessario che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in queste gravi contingenze che toccano il porto di Genova e le sue linee di accesso, presenti un piano organico che provveda alle necessità urgenti del presente, e a quelle di un prossimo avvenire. Mi unisco eziandio all'onorevole Maggiorino Ferraris nel pregare l'onorevole ministro a mettere tutto il suo buon volere, perchè il

lavoro non emigri all'estero, ma rimanga in paese.

La somma del lavoro dato all'estero e ricordata dall'onorevole Maggiorino Ferraris mi ha dolorosamente colpito, come deve impressionare tutti i colleghi di questa Camera, e sono sicuro però che l'onorevole ministro provvederà per l'avvenire.

Concludendo queste mie modeste osservazioni, mi rivolgo al Governo affinché voglia venire risolutamente in aiuto a tutte le iniziative individuali.

Non basta che il Governo si occupi dell'agricoltura elevata ad industria, della manifattura e del mare, ma è necessario si occupi di queste tre grandi branche dell'economia nazionale con quella cura medesima che devesi alle cose della guerra; lo faccia il Governo, ed avrà il consenso della Camera, il consenso e la gratitudine del Paese. (*Approvazioni*).

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

Majorana Angelo. Non si sorprenda la Camera, e molto meno si dolga, se ancora una voce si levi per deplorare il mal governo che pertinacemente si fa, della legge e degli interessi delle popolazioni, in tutto ciò che si riferisce al passaggio dello stretto di Messina. È cosa così grave, anzi così enorme, che, realmente, nessuna voce sarebbe adeguata per rendersi organo dell'universale doglianza.

Non avviene una sola volta che uno di noi, deputati siciliani, traversi lo stretto di Messina, senza che dai suoi compagni di viaggio, cittadini italiani o stranieri, non si senta rinfacciare, in modo volgare, ma abbastanza efficace, questo giudizio: « Ma dunque voi deputati che cosa fate? » Me ne appello all'onorevole generale Dal Verme, che mi duole di non vedere in questo momento presente; il quale, pochi giorni addietro, passando lo stretto di Messina con me, questo giudizio, all'indirizzo della deputazione siciliana, udi da molte persone esprimere; e cercò di difenderci; ma, disgraziatamente, se le sue parole potevano difendere le persone nostre, i fatti non potevano, né possono, difendere il servizio contro il quale tutti noi protestiamo.

L'onorevole amico Picardi ha, con felice sintesi, riconosciuto che il principale incon-

veniente del viziosissimo sistema presente è questo: essersi perduto di vista che il treno debba essere unico, percorrendo la linea Roma-Napoli-Palermo, e che, pur passando da Messina, i due punti estremi da raccordare debbano sempre essere Roma e Palermo. Orbene, è proprio così. Si è perduto di vista che bisogna istituire e mantenere fra la Sicilia e il Continente un'unica, (e pazienza che fosse unica, cioè con un sol viaggio al giorno!) diretta, immediata, efficace linea di comunicazione. Viceversa abbiamo una linea lunga, intralciata, antieconomica; malgrado che lo Stato abbia erogato ingenti spese a tale uopo, malgrado che si sia ricorso ai *ferry-boats* come al portato ultimo della meccanica moderna, malgrado un immenso sciupio di parole, di promesse, di studi, di opere.

È già stato rilevato come, per coordinare i treni minori e di locale importanza all'unico e massimo treno, questo fallisca al suo scopo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici potrebbe ordinare che si faccia la statistica di quante volte il grande treno, che pur dovrebbe venire direttamente dalla Sicilia a Roma, arrivi in ritardo di molte ore, per non aver trovato la coincidenza di Napoli, appunto per aver dovuto attendere nel suo antecedente percorso l'incrocio e l'innesto di vari altri treni. Se questa statistica si facesse, si vedrebbe che ciò accade così frequentemente che per giusta ragione si dovrebbe dire che a quel treno non sieno già coordinate le linee minori, ma a queste quello sia subordinato. Ed è ciò ammissibile, per tutta intera una grande regione, che ha una sola comunicazione quotidiana?

Nè basta: sappiamo purtroppo quanto tempo si perda per poter dare agio ad esplicarsi tutta quella inutile moltiplicazione di fermate in Reggio Calabria: città dove, come ha detto benissimo l'onorevole Di Sant'Onofrio, quasi si trattasse di Londra, ci sono ben tre stazioni, per le quali si deve passare e ripassare, cosicché si raddoppiano andando su e giù, perdendo ore preziose.

Triepi. Volete sopprimerle? Vediamo, se siete buoni a farne la proposta, anche per una sola! (*Interruzioni di altri deputati*).

Majorana Angelo. L'onorevole Triepi mi interrompe; ma io potrei rispondergli in un modo molto semplice: si potrebbe provvedere sopprimendo tutte quante le fermate

di Reggio Calabria, e andando direttamente da Messina a Villa San Giovanni!

Triepi. O che dovete passare voi soltanto?

Presidente. Onorevole Triepi, la prego di non interrompere.

Majorana Angelo. Io ringrazio l'onorevole Triepi delle sue interruzioni; perchè in tal modo egli mi dà agio di insistere meglio sul punto più grave della questione.

Ho detto, e ripeto, che lo scopo principale è quello di mettere in diretta comunicazione la Sicilia col Continente; e non c'è alcuna ragione, quando dalle varie parti dell'isola siamo giunti a Messina, di dovere scendere in giù, tornare indietro per Reggio Calabria, risalire poi per la costa tirrena, perdendo complessivamente due ore circa di tempo.

Triepi. Ma che!

Majorana Angelo. Nessuno vuol danneggiare l'interesse di Reggio; ma la comunicazione diretta tra la Sicilia ed il Continente non può essere che da Messina a Villa San Giovanni: questa precisamente, e non altra! Si migliori pure il servizio fra Reggio e Messina, in vista degli interessi meramente locali; ma non si subordinino, a questi, quelli più generali!

D'altronde, la migliore dimostrazione della bontà delle nostre ragioni è data da ciò: che i deputati di Reggio-Calabria non hanno potuto non riconoscere il vizio del sistema presente; e le parole pronunciate nella stessa seduta odierna dall'onorevole De Nava ne sono la migliore prova.

Io non posso non rendere omaggio alla buona volontà dell'onorevole ministro Lacava; il quale udì molte volte le nostre doglianze in proposito e ha ordinato studi speciali. Ma egli sa benissimo che siamo giunti a tal punto, da potere, anzi da dovere, chiedere che tosto agli studi seguano i fatti. Occorre accorciare il tragitto, renderlo più pronto, più comodo, più sicuro. Gli inconvenienti da noi deplorati, basta enunciarli; essi sono così eloquenti, che qualsiasi dimostrazione si rende inutile. Poc'anzi ho chiesto permesso alla Camera di levar la mia voce in questa questione; ma la Camera udirà molte altre voci, e non soltanto qui dentro, che lamenteranno i mali stessi; poichè un interesse simile è veramente nazionale. Fino a quando non ci sarà data soddisfazione, noi

avremo il dovere di lamentarci, di alzare la voce in difesa dei nostri rappresentati; e ciò faremo, ripeto, fino a quando non potremo dare al Paese l'assicurazione che ai suoi interessi si è provveduto nel modo che esso reclama. Per oggi non ho altro da aggiungere. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando.

Orlando. Mi è parso doveroso di iscrivermi anch'io a questo capitolo per unire la mia voce al coro di maledizioni, che si è levato in questa Aula intorno al pessimo modo onde è ordinato il servizio ferroviario fra Palermo, e Roma. E, tanto per avere un compito mio particolare, se l'onorevole Di Sant'Onofrio ha trattato la questione per via di analisi, se l'onorevole Picardi l'ha trattata per via di sintesi, io la tratterò per via di aneddoti.

Tempo fa un ministro dei lavori pubblici, parmi l'onorevole Pavoncelli, cedendo alla spinta delle vive e generali proteste, riunito al Ministero dei lavori pubblici parecchi deputati siciliani e i rappresentanti delle reti Mediterranea e Sicula. Ricordo che allora fra i vari progetti di nuovi orari, che si escogitarono, ve ne era uno, che sostenevo io, per il quale la traversata dello stretto si sarebbe fatta di notte. Appena enunciai questa idea, uno dei rappresentanti delle Società mi saltò addosso dicendo che ciò sarebbe stato estremamente pericoloso; mi disse che la traversata di notte dello stretto equivaleva ad esporre a serio pericolo i viaggiatori; se non sbaglio, era presente l'onorevole Di Sant'Onofrio, il quale ricorderà queste parole. Io osservai che i moderni progressi dell'arte nautica, la illuminazione elettrica, e via discorrendo, permettono facilmente di compiere approdi e traversate notturne senza preoccupazioni di sorta. Egli però insistette dicendo che in piena coscienza non si poteva assolutamente esporre la vita dei viaggiatori al gravissimo pericolo di una traversata, nello stretto, di notte. Ebbene, o signori, dopo poco tempo si rimaneggia l'orario e, per iniziativa della Società Sicula, la traversata dello stretto si fa in un'ora, che non è precisamente notturna, ma che per nove mesi dell'anno è senza luce solare, il che è perfettamente lo stesso, quanto ai maggiori eventuali pericoli. Difatti, si parte alle sette e si arriva alle otto pomeridiane.

Se è vero quello che mi si asserisce

questo rinsavimento delle Società si deve ad un grosso canone che il Governo di Malta paga alla Sicula per avere assicurata la coincidenza col piroscalo proveniente da Malta, lo che provverebbe che quel rappresentante della Società, se non era inglese, meritava di esserlo, dal momento che valutava la vita dei cittadini a lire, soldi e denari. Nè io con ciò sono in contraddizione, quasi mi dolga della traversata notturna, mentre prima l'appoggiavo; perchè non è chi non vegga altro essere subire l'incomodo e, se volete, il maggior pericolo di una traversata notturna nel vero senso della parola, però col vantaggio di una combinazione di orario, assai giovevole alle grandi comunicazioni, altro lasciare l'orario sostanzialmente lo stesso, con la maggiore noia ed il disagio di una traversata buia.

Si disse allora ai rappresentanti delle Società: abbreviate il percorso fra Reggio e Napoli, essendo evidentissimo che con un po' di buona volontà un paio d'ore possono facilmente guadagnarsi.

Anche qui i rappresentanti ferroviari diedero segni di terrore: si disse che le condizioni della linea sono in generale cattive e in certi punti inverosimili; sicchè l'aumento di celerità avrebbe esposto i viaggiatori a gravi pericoli. Ragione per cui io dormo assai male quando percorro quella linea. Ma se davvero quella linea è in tali condizioni perchè non si provvede radicalmente ed adeguatamente? La verità vera è, viceversa poi, che si perde un tempo infinito in fermate inutili o inutilmente prolungate; fermate che l'onorevole Di Sant'Onofrio disse essere fermate elettorali. Meno male fossero fermate elettorali: perchè almeno, per esse, vi sarebbe una ragione: l'elettore merita considerazione. (*Ooh! ooh! — Interruzioni*). Dite che si tratta di altri elettori? Ebbene, io sposo anche gli interessi degli elettori degli altri! (*ilarità*) Ma per quanto l'elettore abbia fama di despota, non credo che esso arrivi a pretendere che un treno si fermi, nella notte, in una perduta stazione della Calabria, a fare assolutamente niente. E queste sono le fermate ordinarie; poi, vi sono quelle straordinarie. Io posso assicurare la Camera, che, sulle ultime dieci volte che, per mia disgrazia, ho dovuto percorrere quella linea, almeno cinque ho aspettato a Sant'Eufemia, la bellezza di un'ora circa, l'arrivo del treno da Catanzaro.

Ma si è mai udito che comunicazioni di questa importanza debbano essere soggette a simili ritardi? Sarebbe una cosa inconcepibile, se non si spiegasse, d'altra parte, con un'intenzione preordinata.

La Mediterranea fa perdere tempo al treno che va da Reggio a Napoli, perchè vuole che esso arrivi a Napoli in maniera da trovare la coincidenza del diretto delle 8.50. Quindi, dato che da Reggio si parta alle 8 di sera, il viaggio deve durare 12 ore; non perchè tante ne richieda la distanza, ma perchè tante ne occorrono alla Società.

E per terminare con un altro caso particolare il quale non si riferisce precisamente alle comunicazioni tra Palermo e Roma, ma concerne pure ferrovie siciliane, dirò alla Camera cosa la quale, per sè stessa (ne convengo io pel primo) avrebbe un'importanza esclusivamente locale ma ne acquista una generale, come indice prezioso degli abusi che impunemente commettono le Società ferroviarie in Italia.

Palermo ha una stazione, detta Lolli, la quale è adibita al servizio della parte occidentale della Sicilia. Vi sono certe merci che, arrivate a Lolli da Trapani e dall'occidente dell'Isola, ed essendo destinate all'esportazione, dovrebbero proseguire verso la stazione Porto.

Or fra quei due punti vi è una linea breve, diretta, che chiamerò Lolli-Madonna dell'Orto-Porto. Ebbene, le Società si divertono a far passeggiare le merci (la frase è questa) portandole dalla stazione Lolli alla Madonna dell'Orto, e da questa non alla stazione Porto, vicina, ma alla stazione centrale; donde poi retrocedono alla stazione Madonna dell'Orto, per poi arrivare alla stazione Porto. Così si fa pagare allo speditore una somma maggiore per questo andirivieni perfettamente ozioso; e si fa perdere in media una giornata di tempo col danno delle merci deperibili.

La cosa è così enorme, che io, avendola denunciata alla Camera con apposita interrogazione, mi udii rispondere dall'onorevole sotto-segretario attuale, onorevole Chiapusso, che si trattava di un vero e proprio scuncio. La parola fu non mia, ma dell'onorevole sotto-segretario; ed io mi dichiarai soddisfatto con tanta precipitazione, che ricordo d'aver sollevato l'ilarità della Camera.

Ma era naturale che dovessi dichiararmi

nonsodisfatto ma arcisodisfattissimo udendo il rappresentante del Governo convenire con espressione così netta e recisa nel credere abusiva la pretesa della Società.

Ebbene, credereste voi che, dopo un'affermazione così solenne, lo sconcio duri tuttora? Sicuro; dura tuttora, perchè la Società mena il can per l'aia adducendo ragioni tecniche le quali, a suo dire, impedirebbero di seguire direttamente il tratto Lolli-Madonna dell'Orto-Porto.

Or, quando si tratta di treni vuoti che hanno già scaricata la merce al porto, siccome non c'è da far pagare nulla agli speditori, le ragioni tecniche non ci sono e i treni ritornano proprio per quella via più breve; così pure, quando si tratta di trasportare il carbone che serve alle stesse Società ferroviarie e che deve andare dal porto alla stazione Lolli, anche questi treni tengono la via più breve senza curarsi delle ragioni tecniche; ma quando si tratta di far pagare di più agli speditori allora ci sono le famose ragioni tecniche.

E del resto, se la più lunga traversata è dipendente da ragioni non intrinseche ed obiettive, ma che si possono rimuovere, se, in altri termini, l'invio dei treni alla stazione centrale si fa per comodità di servizio, perchè far pagare allo speditore la differenza del percorso? Sarebbe elementare giustizia far pagare allo speditore in base alla reale distanza, che è la linea più breve che unisce i due punti. La Società faccia poi il servizio come crede. Ma il giorno in cui, onorevole ministro, Ella ottenesse questa giusta riparazione, le ragioni tecniche scompariranno di incanto.

Onorevole ministro, io sono per natura e convinzione un ottimista; mi guardo dalle grandi frasi impressionanti; e ne diffido. Così quando odo parlare di onnipotenza di Società, sieno esse ferroviarie o bancarie, mi stringo nelle spalle e dico che queste sono parole senza costrutto.

Io non dico che ora il mio ottimismo sia venuto meno; ma io, onorevole ministro, mi aspetto da Lei che, con la vigilante energia che la distingue, assicuri e rafforzi l'autorità dello Stato di fronte a queste Società; diversamente io davvero le dovrò chiamare onnipotenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

(Non è presente).

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Girardini.

Girardini. Se Ella acconsente, io sarei disposto a cedere il mio turno all'onorevole Fulci che deve parlare ancora della questione dello stretto di Messina.

Presidente. Ma non c'è alcuna necessità.

Girardini. Ebbene, allora io farò una brevissima interruzione all'argomento che è stato svolto fin qui e che poi sarà ripreso.

Io debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, raccomandazione che ha bisogno di poco svolgimento perchè trova la sua ragione in una precisa disposizione della legge. Infatti la legge del 14 aprile 1864 stabilisce che gli impiegati, gli uscieri ed i commessi del Parlamento sieno parificati, per ciò che concerne le agevolzze ferroviarie, agli impiegati dello Stato. Ma questa legge che pone al sicuro le ragioni degli uscieri, dei commessi e in genere del personale di servizio della Camera, non ha trovato la sua esecuzione. Non mi resta dunque che di raccomandare che la legge scritta trovi la sua applicazione; ed io sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà sì che questa applicazione avvenga senza indugio, perchè se la Camera ed il Governo si occupano nel legiferare e nel soprintendere all'applicazione delle leggi, è naturale che essi vogliano anche l'applicazione di una legge che concerne persone con le quali hanno quotidiani contatti e consuetudini.

Non aggiungo altro, tanto più che per lo stesso argomento, è iscritto a parlare l'onorevole Mazza che potrà addurre altri argomenti, se pur ve ne sono. Ripeto che la questione merita tutta la simpatia e l'attenzione da parte del ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci.

Fulci Nicolò. Onorevole Lacava io rivolgerai una domanda a Lei, che è antico parlamentare, e vorrei chiederle il perchè di questa insurrezione a questo capitolo. Ella mi risponderebbe, ne sono sicuro, così: perchè il capitolo è di vitale importanza; anzi Lei stesso ha conosciuto la questione di tanta e di tale importanza, che se non fosse stata quella benedetta influenza ad inchiodarlo a letto, avrebbe voluto vedere personalmente come procede il servizio dello stretto di Messina.

Ma oramai di questo servizio moltissimi colleghi hanno parlato, ed è meglio intrattenerci un poco anche della linea che da Reggio va a Napoli.

Onorevole ministro, soltanto pochi giorni fa io ho dovuto percorrere quella linea ben quattro volte, per ragioni d'ufficio, ed ho dovuto seccarla spessissimo con telegrammi. Una volta le feci notare che eravamo arrivati con un'ora di ritardo; un'altra volta che le ore di ritardo erano state due, ed un'ultima volta dovetti arrivare in Roma con sette ore e mezzo di ritardo.

Una voce. Poco male!

Fulci Nicolò. Poco male, onorevole interruttore, se tutto questo non avvenisse ogni giorno, e capitasse appena appena una volta ogni tanto.

Siccome io parlo del capitolo dell'Ispettorato, credo di stare strettamente nei limiti del capitolo richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro appunto a questi ritardi così frequenti su quella linea, ritardi dei quali se ne dovrebbe interessare il Regio Ispettorato e che non derivano sempre, come esso dice, dall'affluenza dei viaggiatori.

Molte cause di questi ritardi i colleghi che mi hanno preceduto, lo hanno già detto, sono le lungaggini inutili nelle stazioni, il disservizio continuo, e la noncuranza di quel personale ferroviario, che va fino a questo punto: che se un viaggiatore in una stazione arriva in ritardo, e non può prendere il biglietto, perchè il treno si mette già in movimento, dice al capo treno (come è accaduto in una stazione il 24 dicembre ultimo): Don Arcangelo, fermate il treno fino che il mio compare abbia preso il biglietto. Ed il treno si ferma!!

Ci ricorda il fatto di quel tale macchinista cacciatore che, attraversando non so quale linea della Toscana, si fermava per ammazzare le quaglie. (*Commenti — Ilarità*).

L'onorevole ministro sa che neppure un solo treno diretto unisce la capitale alla Sicilia, perchè vorrà consentire che quel tale treno che parte all'1.30 da Roma, è fino a Salerno diretto, ma non lo è più da Salerno a Reggio Calabria.

Io, onorevole Lacava, ho la convinzione che Ella in questi ultimi tempi ha fatto del suo meglio per impedire i frequenti ritardi: ma disgraziatamente noi siamo ancora nella condizione degli anni passati. Bisogna pen-

sare che noi dobbiamo necessariamente arrivare a Napoli alle 8.20 per poter prendere il treno di Roma; quando alle 8.20 non si arriva, non si fa un treno *bis*, come si fa nelle altre linee, ma si è costretti ad aspettare a Napoli fino alle 3, come è avvenuto giorni fa e precisamente il 30 gennaio.

Ora io domando: è possibile che noi dobbiamo fare in 23 ore ed anche in 27 un percorso minore di quello tra Roma-Torino e Roma-Milano, che si fa in 14 ore? Noi abbiamo il diritto di domandare che il percorso sia abbreviato, abbiamo il diritto di essere trattati, non dico come tutti gli altri viaggiatori del Regno, ma quasi alla stessa stregua.

Continuamente qui sono state mosse lagnanze a questo servizio; ma esse non sono mai state sufficienti per esprimere il malcontento delle nostre popolazioni che sono così maltrattate, e che giustamente reclamano per nostro mezzo.

Onorevole ministro, io debbo farle una raccomandazione: e la faccio a Lei, mio carissimo amico personale, perchè so che Ella veramente si interessa con amore delle cose del suo dicastero. Intendo parlare della fermata a Reggio. Non vorrei destare la suscettibilità del mio carissimo amico Tripepi, perchè nessuno più di me ama la sua città natale: ma nessuno più di me è stanco di fare quel continuo omaggio a Reggio, quando si viaggia per Roma.

Il primo omaggio si fa alla stazione di Reggio-Porto, e vada pure. Il secondo alla stazione succursale, il terzo finalmente alla stazione centrale; e questo omaggio dura 25 minuti, omaggio che maggiore non si farebbe all'imperatore della Cina. E ci fermiamo a Reggio per nessuna ragione: perchè se ragione ci fosse, se un utile ne avessero i nostri vicini della città di Reggio, subiremmo in pace di arrivare più tardi a Roma. Ma invece quelle fermate, quegli omaggi non hanno ragione di essere, tanto più se si pensa, che, arrivati a Reggio, si ripetono ancora; sissignori, ancora una seconda volta il treno si ferma alla Reggio succursale, e finalmente, come a Dio piace, ci mettiamo sulla linea Eboli-Reggio contemplando da lontano l'alma Reggio che esultante saluta la coda del nostro treno. (*Si ride*). Onorevole ministro, almeno questa volta, la voce che viene dai lontani Siculi non si eleva per interesse locale; ed

a me spiace che la deputazione siciliana debba così spesso seccare l'Assemblea politica, come purtroppo ha fatto in questi ultimi tempi; ma che volete? Noi abbiamo udito con amore i nostri amici di Genova presentare qui giuste lamentanze ed abbiamo battuto le mani. Udiamo spesso colleghi di altre regioni esprimere giusti desideri e noi diciamo: hanno ragione! Mi auguro che questa volta dicano essi che abbiamo ragione anche noi!

Voci. Sì, sì, sì.

Fulci Nicolò. E questa ragione noi l'abbiamo tanto più, onorevoli colleghi, in quanto, come dissi, non patrociniamo un interesse locale, ma un vero interesse nazionale di primo ordine.

E sono lieto che a lato dell'onorevole Lacava segga quell'ingegno fortissimo che è il ministro della marina, perchè a lui specialmente posso dire: fino a tanto che voi non avrete uno scalo sicuro a Villa San Giovanni, saranno pressochè inutilizzati i forti che avete costruito sulla costa calabra; perchè il giorno in cui doveste guernire quei forti ed imperversasse quel tale scirocco o quel tale libeccio di cui vi parlava il collega Di Sant'Onofrio, non potreste sbarcare le truppe e le munizioni, e doveste dire al nemico: aspettate ancora tre giorni, lasciate che lo scirocco cessi, dateci il modo di fornire i nostri forti calabri, e poi attaccateci, in questo stretto reso da noi formidabile con tanti sacrifici; poi attaccateci, e noi, col valore dei nostri soldati, con la potenza delle nostre artiglierie, vi respingeremo; ma ancora qualche giorno aspettate, perchè abbiamo fatto formidabili difese, ma abbiamo dimenticato le opere necessarie per potervi accedere.

Si tratta come vedete di una grossa questione nazionale.

L'onorevole generale Dal Verme, quando era sotto-segretario di Stato alla guerra, per primo pensò a questa grande necessità, facendo stanziare in bilancio per quell'anno 250.000 lire, appunto per la banchina di Villa San Giovanni, mostrando così di avere avuto un altissimo concetto; quello che le fortificazioni della costa calabra, senza un sicuro approdo, avrebbero rappresentato denari sprecati.

Se in tempo d'inverno è appena possibile l'approdo con quella carcassa che si chiama

ferry-boat che ci avete regalato e che voi chiamate comunicazione eccellente, immaginatevi che cosa sarebbe quando si trattasse di grandi bastimenti da guerra!

Evidentemente non potrebbero approdare che a due o trecento metri dalla costa e lo sbarco riuscirebbe impossibile!

È vero dunque che siamo proprio dinanzi ad un'altissima questione di interesse nazionale. Si tratta della difesa dello Stato, e perciò io rivolgo viva preghiera a Lei, onorevole ministro, che è anche un vecchio patriota, perchè voglia pensare a mettere il passaggio dello stretto di Messina in condizioni tali da poter rendere un giorno, in un caso di bisogno qualsiasi, utili servigi al paese e nello stesso tempo pensi a procurarci il modo di passare, almeno senza il rischio della vita, quei pochi chilometri di mare. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

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

Di Scalea. Pochissime parole e soltanto per unirmi al coro di lamenti che nella Camera si sono sollevati contro il sistema delle nostre comunicazioni fra la Sicilia ed il Continente. Ed invero è doloroso il rilevare come, mentre la natura aveva divisa l'isola nostra dalla madre Patria solo per breve tratto di mare, dopo gloriose rivoluzioni fatte per congiungere all'Italia l'isola nostra coi vincoli di un cuore comune, siano poi disgiunte nel fatto da irrazionali servizi ferroviari i quali anzi che avvicinarle sembrano stabiliti apposta per allontanarle. Perchè non è il mare, o signori, che divide l'Isola dal Continente, chè anzi il mare avvicinerrebbe, ma sono irrazionali ordinamenti ai quali il solo rimedio radicale che potrebbe servire allo scopo sarebbe quello di far sì che le nostre relazioni siano dirette con Villa San Giovanni.

Una sola considerazione in appoggio di questa mia modesta opinione, una considerazione d'indole morale ed economica; perchè noi non dobbiamo dimostrare che il tempo non sia moneta. Questo grande principio fecondo per la ricchezza dei popoli è addirittura soppresso dall'odierno stato delle comunicazioni fra la Sicilia ed il Continente.

Perchè coloro che vengono in Sicilia, e coloro che dalla Sicilia si recano nel Continente, debbono perdere due ore e mezzo di tempo? A quale scopo, a quale fine? Se un fine fecondo vi fosse, se questo ritardo avesse

la sua base nelle esigenze del servizio, io allora forse chinerei rassegnato il capo. Ma quando le popolazioni vedono che il male non porta vantaggio ad alcuno, prima si lamentano e poi si ribellano, e nessuna ribellione è più onesta di quella legale che i rappresentanti del popolo vengono a fare nella Camera nazionale.

Ma v'è un'altra considerazione d'indole economica. È giusto che un paese di tre milioni di abitanti, come la Sicilia, paghi un tributo speciale? Infatti, nell'uniformità dei nostri ordinamenti, nell'unità dei concetti nazionali che cementano il nostro organismo politico, noi abbiamo una triste specialità: paghiamo un tributo speciale, doloroso privilegio invero! Le nostre merci, percorrendo ventiquattro chilometri di più, pagano una tassa maggiore; i passeggeri che vengono in Sicilia o dalla Sicilia si recano nel Continente, debbono, per la stessa ragione, spendere di più.

Ora invoco dalla giustizia del Governo, dall'unità del nostro ordinamento politico, da quel sentimento altissimo di equità che deve regolare ogni nostra azione, provvedimenti atti ad abbreviare la distanza tra la Sicilia e la terra ferma; invoco che si diminuisca il percorso che le nostre merci, oggi, sono costrette a fare; invoco, infine, che sia tolto quel tributo speciale che è contrario ad ogni giustizia distributiva.

Facendo ciò, onorevole ministro, avrete compiuto opera altamente nazionale. (*Approvazioni*).

Presentazione di una relazione.

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

Miniscalchi. A nome dell'onorevole Materi, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Concessione di due lotterie, in esenzione da tassa, in favore dell'Esposizione d'igiene in Napoli, e della Esposizione agricola-industriale in Verona.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza.

Mazza. Permetterete, onorevoli colleghi, che, a mia volta, apra una parentesi nella di-

scussione, così meridionalmente calorosa, iniziata dai deputati della Calabria e della Sicilia, discussione che a me sembra non potrà essere infruttuosa perchè, veramente, gli interessi che dai preopinanti furono denunziati non sono interessi regionali ma, veramente, nazionali.

Permetterete che io apra, dico, una parentesi a questa discussione; e poichè da due giorni ciascun deputato ha suonato la campana del proprio campanile, suonerò alla mia volta, la mia campana, quella del cupolone. (*ilarità*).

Perchè a me sembra, onorevole ministro, che il servizio ferroviario come procede dalla capitale alla periferia e dalla periferia alla capitale non risponda, in alcun modo, ai bisogni di un paese civile. Solo secondo gli interessi diretti delle Compagnie ferroviarie si costituiscono da Roma e per Roma i treni direttissimi. Durante l'inverno si consente un treno-lampo da Napoli a Roma, qualche volta. Durante l'inverno si consente sempre un treno direttissimo da Roma a Milano per la via di Firenze e un treno direttissimo da Roma a Torino per la via di Genova.

Ma non appena il calore del sole si fa sentire, non appena la Camera dei deputati si chiude, Roma è, assolutamente, isolata dal rimanente d'Italia: i treni direttissimi si fermano a Firenze e si fermano a Pisa; e il treno che, talvolta, si stabilisce tra Napoli e Roma è soppresso.

Crede l'onorevole ministro che questo fatto sia corrispondente ai bisogni del paese e della capitale? È bene dirlo: non è, soltanto, interesse dei Romani questo, ma interesse di tutti coloro che con la capitale hanno affari e corrispondenze.

Le Compagnie dicono: durante l'inverno, in Italia, abbiamo la discesa dei forastieri, e questi compensano le spese di un treno direttissimo. Ma osservo all'onorevole ministro, che se le Compagnie hanno consentito ad istituire, ciascuna, per proprio conto, un treno direttissimo, per obbedire alle vivissime insistenze che dall'ispettorato ferroviario per molti anni furono loro fatte, non è men vero che, durante l'estate, il numero dei residenti in Roma che partono e di tutti coloro che a Roma vengono, è maggiore di quello che notasi nell'inverno. Gli Italiani viaggiano nell'estate: i forastieri nell'inverno. Ebbene durante l'inverno si sodisfa a ques-

servizio: durante l'estate, assolutamente, lo si trascura. È desiderio perciò di tutti e non soltanto della deputazione romana che il treno direttissimo sia mantenuto durante i mesi estivi.

Domando, poi, all'onorevole ministro come e perchè il treno-lampo che univa Napoli a Roma e che da Napoli partiva alle due e arrivava alle sei a Roma, sia stato soppresso; così, il treno che parte da Napoli alle 2.55 pomeridiane è talmente affollato di viaggiatori che, molte volte, seguono ritardi di treni, perchè si debbono aggiungere carrozze per soddisfare ai bisogni del servizio. Quindi non è un lusso il treno che partiva da Napoli alle due e che faceva il servizio in quattro ore, ma risponde ad una vera e propria necessità.

Ed ora permetta l'onorevole ministro che io richiami l'attenzione sua sopra un argomento di importanza non così generale ma che nondimeno merita il suo studio.

Nello scorso mese di novembre, dopo molti uffici fatti dai rappresentanti della capitale al ministro, questi riuscì ad imporre alla Società Mediterranea l'apertura della stazione tuscolana al servizio dei passeggeri e delle merci. Potè ottenere questo; ed il municipio di Roma e la provincia concorsero con ingenti somme, per costruire una strada che alla stazione accedesse.

La Mediterranea era riluttante a cedere alle imposizioni del ministro, ed era naturale; perchè, fuori la Porta San Giovanni essendosi ormai costituito un grosso borgo di negozianti, di industriali, di agricoltori, essa aveva tutto l'interesse che le merci che di là partono o che là arrivano, andassero fino alla stazione di Termini e pagassero il percorso maggiore, e, più, pagassero poi il percorso del regresso fino alla stazione tuscolana. Ma dovette cedere alle imposizioni del ministro dei lavori pubblici; e di ciò rendo lodi sincere a lui; ma a quali mezzi ricorre essa perchè il pubblico non possa giovarsi della nuova stazione? Ivi è un grande edificio destinato al carico e allo scarico dei vagoni al coperto; orbene, la Mediterranea tiene ermeticamente chiuso questo edificio, e fa il servizio allo scoperto: in tal modo, le derrate soffrendo o dalle intemperie o dal sole o dal vento, sono gli industriali costretti a servirsi solamente della stazione di Termini.

Ora se è vero che la Società ha dovuto

cedere alla volontà del ministro, mi domando perchè questo servizio non debba rispondere ai bisogni e agli interessi di coloro che alla stazione debbono ricorrere. Confido che l'onorevole ministro, vorrà, su queste due questioni, dare soddisfacente risposta alle mie parole. (*Bene!*)

Prima, però, di chiudere, non posso fare a meno di unirmi a quanto ha detto l'onorevole Girardini intorno alla concessione del libretto ferroviario agli inservienti e uscieri del Parlamento. Secondo la legge 14 luglio 1864 gli impiegati, uscieri e commessi del Parlamento, i ricevitori del registro e bollo e i conservatori delle ipoteche, sebbene retribuiti solamente conaggio, sono considerati come impiegati civili per gli effetti della legge medesima. Non vi è alcuna ragione, dunque, perchè si faccia ai nostri uscieri e inservienti un trattamento diverso da quello che si usa agli uscieri e inservienti delle altre amministrazioni.

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

Di Cammarata. Approfito di questo capitolo per fare al ministro una calda raccomandazione, che, già, gli fu fatta quando i deputati siciliani si riunirono per trattare la questione degli orari ferroviari.

Noialtri abbiamo la linea Catania e Siracusa che pare sia interamente dimenticata dal Governo. I Catanesi e tutti coloro che dalla provincia di Catania e dalla stessa provincia di Siracusa vogliono recarsi a Siracusa non possono, assolutamente, tornare indietro nello stesso giorno.

Mi ricordo benissimo che al ministro questo inconveniente fu fatto rilevare, ed anzi egli disse che avrebbe eliminato questo grave inconveniente. Noi abbiamo aspettato; e sono più di diciotto mesi che io, come rappresentante di quella Provincia e del Collegio che più specialmente è danneggiato, e gli altri deputati e tutte le persone interessate attendiamo sempre; ma il ministro non si è dato per inteso e questo inconveniente continua.

Onorevole ministro, i lamenti che ho ricevuti sono immensi: Ella pensi che non si tratta soltanto di mettere in comunicazione due paesi, come Catania e Siracusa, ma altri centri importanti che sviluppano ogni giorno, come Lentini, Francofonte, Augusta.

Ora cittadini che si vogliono recare, per affari, a Siracusa sono costretti a dovervi pernottare.

Ed Ella sa bene che alla gente d'affari, che non viaggia per diletto, ma per ragioni economiche, dispiace di aver questi ritardi che si risolvono in ispese. Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà tener conto di quanto gli fo presente, perchè altrimenti bisogna confessare che in Sicilia si viaggiava quasi più comodamente quando le ferrovie non esistevano, e non è questo un bel risultato. Il rimedio vi sarebbe, cioè, una quarta coppia di corse da stabilirsi da Catania a Siracusa. Il ministro potrà dire: non possiamo, perchè le Convenzioni non le ammettono quando i prodotti non sono sufficienti. Ma io le rispondo, onorevole ministro, che se non date le comodità ai viaggiatori, i prodotti non arriveranno mai ad una gran cifra. In ogni modo finisco avendo fiducia che il ministro vorrà tener conto delle mie raccomandazioni.

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

De Nicolò. Onorevole ministro, mi ricordo quando parecchi anni or sono innanzi a questa Camera venne la proposta di una inchiesta sul personale ferroviario, mentre da una parte della Camera, esageratamente, si preoccupavano degli interessi dei ferrovieri e dall'altra parte, forse, esageratamente del pari, degli interessi delle Società, modestamente io intervenni nella discussione e pregai la Camera di volersi preoccupare un tantino del pubblico che paga ferrovieri e Società. E proposi un emendamento che venne accolto dal ministro del tempo e votato dalla Camera.

Quella proposta di inchiesta parlamentare non ebbe seguito. Però, venuto al potere il mio onorevole amico Prinetti, forse, con apparente poca coerenza, ma con molta abilità e lealtà, trasformò l'inchiesta parlamentare, che non aveva potuto aver luogo, in un'inchiesta governativa.

Non so la sorte di quella inchiesta: essa ormai è un nuovo titolo di gloria per il povero Gagliardo, ma l'inchiesta par destinata a rimanere sepolta sotto la polvere degli archivi.

Credo, però, che il buon pubblico abbia ancora il diritto di lamentarsi. In Italia si paga, forse, più che in ogni altro paese di Europa, il viaggio in ferrovia. La conseguenza

onesta e logica sarebbe che il pubblico, in ragione di quello che paga, dovrebbe essere servito meglio che in ogni altro paese di Europa. La verità, purtroppo, è ben diversa.

Voglio indicare all'onorevole ministro un esempio classico e dimostrativo di quanto dico, perchè non voglio entrare in una minuta indagine per esaminare quanto lunga sia la serie degli inconvenienti che si determinano nelle relazioni del pubblico con l'esercizio delle strade ferrate.

È venuta la legge sui ritardi ferroviari. Orbene, è avvenuto un miracolo: fino alla vigilia tutti i treni arrivavano con ritardi, dirò così, inverosimili; come venne il giorno che la nuova legge andò in vigore, per miracolo, tutti i treni arrivarono in perfetto orario e seguitano ad arrivare in orario. (*Interruzioni — No! no!*)

Per lo meno parlo della rete Adriatica e della linea importantissima Otranto-Bologna. (*Interruzioni*).

Gli onorevoli interruttori potrebbero aver ragione, ma io limito il mio dire alla linea Otranto-Bologna. (*Commenti*). È una delle linee più importanti sulla quale si verificavano ritardi di ore, di quarti di ore, e di mezze ore, abitualmente, tanto vero che io potevo darmi il lusso ogni giorno di mandare da casa mia a domandare al capo stazione dell'ora in cui il treno sarebbe partito e quale ritardo vi sarebbe stato in quel giorno; il capo stazione mi mandava la risposta e io faceva il comodo mio. Dal giorno in cui andò in vigore la nuova legge i treni su quella linea sono, perfettamente, in orario. Ciò fa sorridere di compiacenza l'onorevole ministro Lacava, perchè vuol dire che la sua legge ha avuto, almeno su quella linea, qualche efficacia, ma ciò dimostra una cosa, che è questione di buona volontà. Ora, se per correggere tutti gli inconvenienti ci vogliono tante leggi speciali, perchè le Società si mettano in regola rispetto alle esigenze del servizio, noi avremo addirittura bisogno di fare una biblioteca di nuove leggi speciali d'ordine ferroviario.

Su quella stessa linea è avvenuto un fatto importantissimo, che di certo non sarà sfuggito all'attenzione dell'onorevole ministro, anzi, se non ricordo male, a suo tempo, io, con una mia lettera, invitai l'onorevole ministro a portarvi la sua attenzione, e l'onorevole

ministro si compiacque di accettare il mio invito e mi ringraziò della mia preghiera.

Sul tracciato Trani-Foggia (si trattava di una pianura, di una strada ferrata che va in linea perfettamente retta) nel giro di una settimana si ebbero due deragliamenti; e quando si andò ad investigarne la causa, si trovò che i deragliamenti si erano verificati perchè il materiale di armamento è addirittura ridotto in condizioni inservibili.

Non dirò all'onorevole ministro come su quella linea importante, forse, la più importante delle reti ferroviarie italiane, sia ormai necessario il doppio binario, ma, finchè ce n'è uno solo, teniamolo almeno in condizioni tali da non esporre la sicurezza, la vita dei viaggiatori e l'integrità delle merci a queste dolorose conseguenze.

Richiamo, dunque, l'attenzione dell'onorevole ministro su questi che mi sembrano inconvenienti di maggiore importanza, salvo a sottintendere tutta un'altra serie d'infiniti guai, che, certamente, l'onorevole ministro non ignora.

Ora vengo ad una questione speciale che riflette, più specialmente, la città di Bari.

L'onorevole Orlando, poc'anzi, diceva che non voleva allargare uno stretto; io sono costretto ad allargare una cinta. Ragioni, certamente, dolorose impedirono all'onorevole Lacava di fare il suo viaggio nelle Puglie, che si doveva spingere fino a Messina. Ed io deploro, oltre che per le cause, per l'effetto, il mancato viaggio, perchè (e lo dico lealmente, perchè l'onorevole Lacava sa che io non sono abituato a convenzionalismi di forma) l'onorevole Lacava è uno di quegli uomini che, anche quando è ministro, le cose le fa sul serio. Egli, quindi, avrebbe fatto, non uno dei soliti viaggi, ma un viaggio con un intento obiettivo di osservazione, dal quale tutte quante le popolazioni visitate avrebbero potuto augurarsi un buon risultato.

Spero che ciò che è stato rimandato, fra breve si effettuerà, e allora l'onorevole Lacava in Bari potrà osservare un serio inconveniente, che dà luogo ad un dibattito, fra la pubblica amministrazione e la cittadinanza, che dura da parecchio tempo.

Le strade ferrate, evidentemente, hanno segnato una nuova era di progresso, e dal tempo delle strade ferrate le cinte antiche delle nostre città sono crollate, le strade si sono allargate e si sono estese. A Bari, in-

vece, la strada ferrata ha determinato un fenomeno perfettamente opposto, poichè alle vecchie mura medioevali abbattute si è sostituita la cinta della strada ferrata.

L'onorevole ministro ha compreso che io alludo alla famosa questione del passaggio a livello. Per imprevidenza, quando si costruì la stazione centrale, non si pensò che l'area destinata allo svolgimento dei treni e alle manovre relative, era, assolutamente, insufficiente, e allora, come conseguenza, ne derivò la necessità di manovrare su quello che è passaggio a livello. Ora questo passaggio a livello, sul quale quasi tutte le ore del giorno manovrano i treni, è il punto dove si svolge tutta la vita commerciale di un centro importante, come è la città di Bari, ed è la via naturale, dalla parte esterna, dove ci sono gli uffici della piccola velocità e stabilimenti industriali importantissimi, dove è il maggior transito pel commercio giornaliero con le borgate vicine; tutto quanto si affolla sul passaggio a livello. Ne viene come conseguenza, dunque, una perdita di tempo grande, che turba gli interessi dei cittadini. E la Camera di commercio e le amministrazioni comunali e provinciali reclamano e protestano, continuamente, contro questo stato di cose. Si sono trovati sempre piccoli mezzi, piccole risorse e soluzioni che non contentano alcuno. Domando, quindi, all'onorevole ministro: crede egli che, secondo le disposizioni legislative che riflettono l'esercizio delle strade ferrate, sia permesso di occupare i passaggi a livello per lavori estranei al passaggio momentaneo dei treni in arrivo ed in partenza? A me pare che, giusta una disposizione regolamentare, sui passaggi a livello possa aver luogo, semplicemente, l'occupazione temporanea dei treni che passano e non quella dei treni che fanno le manovre. E così gli interessi gravi e seri di un centro così importante, come la città di Bari, devono soffrire un danno permanente, che dura ormai da anni ed anni, semplicemente perchè nel momento in cui la Società, delle Meridionali, allora, oggi, Adriatica, nel costruire la stazione, non fece bene i suoi calcoli, nel determinare l'area per i servizi interni. Quindi credo che il ministro, il quale tutela i legittimi interessi della cittadinanza, deve trovar modo come obbligare la Società, in modo radicale, a togliere questo inconveniente.

Non ho altro da aggiungere, e confido

che l'onorevole Lacava, non solo potrà rispondermi, oggi, in modo soddisfacente, ma mi auguro anche per il meglio della sua salute, che egli sarà presto in condizione di venire laggiù (poichè aveva promesso di venirvi per osservare precisamente in che consisteva il nodo della questione, e trovare il modo di scioglierlo, se scioglierlo è possibile), che egli vorrà porre ad effetto il suo divisamento, e se sciogliere il nodo non sarà possibile, vorrà, intanto, imitare Alessandro, tagliandolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando Giacomo.

Morando Giacomo. Visto che su questo capitolo si è entrati a parlare di orari ferroviari e di cattivo servizio ferroviario, aggrungerò qualche cosa anch'io, ed ho la speranza, forse l'illusione, di venire soddisfatto dall'egregio ministro. La mia raccomandazione non implica una spesa, una istituzione di treno diretto, un mutamento di treni, od altra combinazione che possa, menomamente, sconvolgere il delicato organismo degli orari o di altre coincidenze; si tratta di una semplice modificazione locale che la società della rete Adriatica, con evidente mala volontà, non ha mai voluto applicare, perchè porterebbe ad una coincidenza con treni diretti dell'altra rete.

L'egregio collega Picardi ha parlato dottamente; ma con una parvenza d'invidia ha accennato ai tanti treni diretti che congiungono Milano alla capitale; ma Milano è ben servita per effetto del suo immenso movimento locale e in forza della linea del Gottardo; oso però dire, che se Messene piange, Sparta non ride; ed intendo parlare della fiorente regione Lombarda, che pur merita qualche considerazione e che, davvero, non può rallegrarsi del servizio ferroviario sulle linee secondarie. Voglio accennare alla linea Brescia-Cremona-Parma. Dall'egregio ministro noi abbiamo ottenuto la riattivazione del treno Sarzana-Parma dopo lunga soppressione e ripetute interpellanze, ma le due Società ferroviarie, in questo punto, con rara e mirabile concordia, lo combattono in tutti i modi, e fanno il possibile per trovare il mezzo di sopprimerlo nuovamente.

Confido che il ministro vorrà vegliare a che ciò non avvenga; uno dei modi per rendere poco frequentato quel treno e così poco fruttifero (perchè la questione che accampano

le Società ferroviarie è sempre questa) consiste nell'isolarlo da ogni possibile e logica coincidenza. Mi rincresce di non veder qui l'onorevole Sacchi il quale ha fatto molte pratiche in proposito e ha presentato anche una domanda firmata anche da me per chiedere che il treno che parte da Brescia, la sera, anticipi di pochi minuti la sua partenza, arrivando a Parma in modo da prendere la coincidenza del treno direttissimo Milano-Parma-Sarzana-Roma; così i viaggiatori delle provincie di Brescia e Cremona, potrebbero venire direttamente a Roma, per la via più breve. Ma, invece, l'Adriatica fa giungere il treno *omnibus* Brescia-Cremona-Parma pochi minuti dopo che il riattivato diretto Milano-Parma-Sarzana è passato, e viceversa al mattino fa partire l'*omnibus* Parma-Cremona-Brescia prima che il diretto giunga a Parma; così i bresciani e cremonesi che potrebbero usufruire di un treno diretto con un minore percorso e diminuzione di spesa, devono, invece, recarsi a Milano, fare quarantasette chilometri di più e aumentare la spesa per prendere il treno a Milano e ripassare da Parma, alla quale città sarebbero vicinissimi. Ora è questo il modo di fare il servizio ferroviario? È serio il dire che il nuovo diretto è poco frequentato.

L'onorevole ministro si occupi di questa piccola questione che non importa spesa, per la quale la Società ferroviaria non ha da fare altro che migliorare e modificare di poco un orario locale; ciò ottenendo, avrà la gratitudine di una parte delle provincie lombarde e in modo speciale della provincia di Brescia alla quale mi onoro di appartenere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cereseto.

Cereseto. Poichè questo capitolo è stato il crogiuolo dei desideri insoddisfatti, consenta la Camera che vi versi anche i miei.

L'onorevole ministro fu, recentemente, a Genova, che gli fu grata della sua visita. Io ne ricordo anche un'altra, e questa fu pietosa visita sua, fatta a Campo Ligure, in occasione dell'immane disastro che, tuttora, deploriamo. In quell'occasione il ministro avrà potuto essere informato che il viadotto dell'Acquasanta, nella linea da Campo Ligure a Genova, dell'altezza di oltre settanta metri, da due anni presenta un pericolo molto grave, tanto che tutti i treni rallentano la corsa in quel punto: si è studiato, si è esaminato,

ma non si è fatto nulla finora. Ora vorrei che l'onorevole ministro si preoccupasse di questo fatto che è una minaccia grave per la linea Genova-Ovada-Acqui; e più per le persone; e che desse, almeno, affidamento che, se non ha provveduto ancora, forse, perchè non sono giunte a lui le opportune informazioni, lo farà fra breve, con tutto l'impegno che egli mette nelle cose del suo dicastero.

E poichè ho parlato di questa linea, la raccomando ancora a tutta la vigilanza del ministro specialmente per quanto riguarda i ritardi ferroviari; perchè, nonostante l'ottimismo dell'onorevole De Nicolò, il quale ha detto di credere tanto (e credo anch'io moltissimo, ma non troppo come lui) all'efficacia della nuova legge contro i ritardi ferroviari, quella è proprio la linea bersagliata dai ritardi; e sono ritardi di mezz'ora e più ancora.

Una volta in Italia i ritardi, come cosa straordinaria, si annunziavano con un telegramma che si affiggeva fuori della stazione; oggi siamo progrediti; e, per esempio, a Genova si stampa un cartellino in cui è detto preventivamente: « I treni di Pisa, di Torino, di Milano ecc., arrivano con ritardo di... », scrivendo poi a mano il numero dei minuti di ritardo.

Siamo arrivati, dunque, al punto di dover aspettare che si preavvisi con un telegramma l'arrivo in orario.

Ricordo anche un altro fatto: un giorno, lamentandosi un amico mio con un capo stazione del treno che partiva in ritardo, ebbe in risposta che *l'orologio della stazione non andava bene*; di guisa che mi formai il convincimento che da noi nè orologi, nè treni vanno come nel rimanente del mondo!

Ma di argomento più grave voglio intrattenere, brevemente, la Camera, poichè ho parlato di questa linea.

Io devo, con tutto compiacimento, associarmi alle savie parole dette a questo proposito, nella discussione generale, dal mio amico onorevole Frascara, con cui raccomandava al ministro lo studio della importante questione, intimamente connessa alla questione portuale di Genova, del completamento della linea Genova-Ovada-Asti, mediante il tronco Ovada-Alessandria.

Voglio richiamare l'attenzione della Camera su questo fatto: quella linea, su cui,

oggi, passano appena ottanta carri al giorno e che è costata sessanta milioni, potrebbe essere utilizzata pel porto di Genova fino ad avere una capacità di seicento carri al giorno, come vi ha dimostrato l'onorevole Frascara, solo che si facesse il prolungamento della ferrovia da Ovada ad Alessandria che costerebbe poco più di cinque milioni. Per la qualcosa con cinque milioni si utilizzerebbe due volte la spesa dei sessanta milioni!

So bene che l'onorevole ministro mi risponderà che le ferrovie ormai si devono costruire coi sussidi chilometrici e che lo Stato non ne costruirà più. Non gli domando questo, non domando la ferrovia per la ferrovia: ma domando che veda di studiare quanto questa nuova linea Genova-Alessandria per Ovada potrebbe giovare alla risoluzione della questione portuale di Genova.

Per l'amore che ho per Genova e pel suo porto, troppo, per questa linea, temo gli effetti della legge dei sussidi chilometrici; in quanto che, se lasceremo che i Comuni interessati alla nuova linea la costruiscano essi col sussidio dello Stato, il Governo pagherà il sussidio chilometrico, ma non potrà più imporre il tracciato, che potrebbe essere più utile nell'interesse generale e dovrà sopportare di necessità e giustamente la legge dell'interesse locale.

Allora il Governo finirà con lo spendere qualche milione ugualmente, per costruire una ferrovia che non servirà allo scopo suo; che avrà onerato di debiti i Comuni consorziati nella costruzione, e che avrà perduto il grande obiettivo del porto di Genova.

Quindi metto in guardia l'onorevole ministro nell'interesse pubblico e nell'interesse locale. Egli troverà, in questo suggerimento mio, un proposito che spero comune a me e a lui, di far sì che la spesa, fino ad ora incontrata dallo Stato per questa linea, possa essere utilizzata, e possa concorrere a mitigare l'asprezza delle condizioni del porto di Genova; condizioni che non saranno ancora rese eccellenti e perfette dalla sola linea Ovada-Alessandria, poichè essa sola non sarà sufficiente a raggiungere questo scopo; ma che certo potranno essere da questa migliorate presto e con poca spesa.

Con questa mia raccomandazione finisco le mie osservazioni, rinnovando la preghiera al ministro, che nell'interesse generale del servizio ferroviario italiano e del servizio

del porto di Genova, esami la questione che ho proposta al suo studio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. È modesto il mio desiderio: non domando al Governo in questo momento nè ferrovie, nè strade nuove, bensì un consiglio per conoscere che cosa dobbiamo fare noi di Gallipoli per giovarci di una ferrovia in gran parte costruita con denari nostri.

Non parliamo della qualità delle vetture! S'intende che noi, di laggiù, di vetture decenti non dobbiamo vederne, salvo che non ci capitino, e questo è riservato a pochi, di viaggiare nell'alta Italia. Non parliamo della qualità dei treni, poichè, dopo Lecce, non vi è ombra di treno diretto. Lo sanno colleghi egregi, che hanno onorato della loro simpatica presenza Gallipoli, e nomino l'amico Di Sant'Onofrio e l'amico Danieli, che hanno percorso trenta chilometri in tre ore circa!

Danieli. È vero!

Di Sant'Onofrio. È verissimo!

Vischi. Credo che, se essi si fossero serviti dell'asinello, del quale si servì nostro Signor Gesù Cristo per andare, non so più dove, sarebbero arrivati molto più presto! (*Si ride*).

Ma v'ha di più. Avevamo un orario ferroviario pessimo; ma che, come accade, volere o non volere, era entrato nelle abitudini del paese. Tutto il commercio vi si era adattato, tutta la vita industriale vi si era uniformata, il pubblico sapeva a che ora partire e a che ora arrivare, e le cose andavano. Ma un bel giorno, non richiesto, il Governo (credo che il Governo faccia gli orari)...

Voci. No! no!

Vischi. ...ci regalò un mutamento d'orario, ci regalò l'assoluta impossibilità di servirci dei treni. Ne arriva uno alle dieci e mezzo e ne parte un altro alle dodici e mezzo per rimanere un'ora e più a Lecce per udire da quel capo stazione le parole: « capo treno, partite ». La posta, che viene col primo treno, è appena distribuita che già è partito il secondo treno; e però questo secondo treno resta inutile. Il terzo treno muore a Lecce, e di esso non parliamo.

Ci rivolgemmo al Governo. Presentai al Governo un enorme fascio di reclami di tutti i Comuni del circondario di Gallipoli e pregai il ministro di restituirci almeno l'antico orario, e di accettare l'altra pre-

ghiera, quella del miglioramento del materiale mobile, e di qualche treno, non dico diretto (sarebbe troppo lusso), ma almeno accelerato.

Poichè niuna risposta veniva, feci un'interrogazione. Mi rispose, con quei termini di bontà, che sono tutti suoi, l'ottimo amico Chiapusso, dicendomi che i reclami non erano arrivati al Ministero. Ma, poichè li avevo presentati io, questa risposta voleva dire che essi non avevano avuto neppure l'onore di essere protocollati.

Posteriormente, di fronte all'agitazione degli interessi vivi della regione, di fronte alla richiesta del medesimo Ministero delle poste e dei telegrafi, che vedeva compromesso il servizio pubblico, la Camera di commercio adunò in Lecce tutti i sindaci e tutti i deputati della regione; e quell'assemblea formulò un ordine del giorno, che era il più gentile, il più deferente che si potesse immaginare, per pregare il Governo di prendere in considerazione le nostre modeste, meschine pretensioni.

Questa volta avemmo l'onore di una risposta. Il Regio ispettore generale onorò di una risposta la Camera di commercio, nel 3 settembre 1899, con lettera portante il numero 3502, e disse che della nostra proposta se ne sarebbe occupata la Conferenza (non so come si chiamava) di Napoli, e che poi se ne sarebbe occupato il Governo.

La Conferenza fu tenuta; venne l'orario del 15 novembre ultimo; ma di noi non si ricordò anima viva. Tornai a presentare una interrogazione al Governo; e l'onorevole Chiapusso, dandomi altra prova della sua gentilezza, mi rispose: sapete? quella tale istanza della Camera di commercio era arrivata tardi; ma noi la studieremo, anzi convocheremo tutti i deputati della regione, per sapere quali siano i veri desideri, e cercheremo di sodisfarli.

Ho avuto una lettera che mi assicura di queste intenzioni; ma nessun invito mi è venuto sinora. Però, son certo di averlo; perchè l'onorevole Chiapusso quando ha dato una parola, la mantiene. (*Si ride*). Intanto l'orario è quello che era.

Ora, dico all'onorevole Lacava: Ella ha ricevuto lodi, e, meritamente, da tutte le parti della Camera; permetterà che gliene rivolga una anch'io, con sentimento d'antica amicizia, dicendole che ho pienissima, illimitata fiducia

nella sua attività, nel suo zelo, nel suo spirito di equanimità e di giustizia. (*Ooh! ooh!*) Sarei quasi tentato a dire che io, di opposizione al Ministero, ho per Lei anche un po' di fiducia politica, (*Oh! oh!*) se questa mia dichiarazione non dovesse, poi, agitare talune acque (*Indicando il Centro*), pur troppo torbide per Lei. (*No! no! a destra e al centro*). Ma vi domando questo: metteteci nella condizione di servirci d'una linea ferroviaria che abbiamo pagata noi; non ci mettete nella condizione, come possono attestare i colleghi che ho nominati, di preferire il più antico mezzo di trasporto alla stessa ferrovia. L'onorevole De Nicolò ha affermato che, in Italia, la ferrovia è pagata più che altrove; ma capirei che vi si facesse pagare anche di più, se credete; (*No! no!*) ma fateci servire della ferrovia: perchè, diversamente, la benedetta ferrovia rimane una delusione, se non un ingombro.

Ella sa che mi sono affrettato, con sincerità di sentimento e con vera fiducia, ad esprimere la speranza che Ella, venendo in Puglia, arrivi a Gallipoli per riconoscere, direttamente, la giustizia di questi reclami. Venga, onorevole ministro, e basterà che Ella si fermi un minuto per poter dire: non è giusto che questa regione, che è tra le più belle e laboriose d'Italia, sia trattata come fosse una delle parti peggiori dell'Abissinia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Triepi.

Triepi. La Camera consentirà che io, chiamato in causa due volte dagli oratori che mi hanno preceduto relativamente alla discussione del servizio marittimo dello stretto di Messina, parli, se non altro, per fatto personale.

Il mio fatto personale sta nei termini precisi del regolamento. Mi si è attribuita una opinione che non ho mai manifestata; mi si è attribuito un proposito e una idea che non solo non ho manifestati mai, ma che, come debbono ricordare molti degli onorevoli miei colleghi, e come ognuno può riscontrare negli atti parlamentari, ho, assolutamente, contraddetto.

La tesi sostenuta da quasi tutti gli oratori che parlarono sul servizio dello stretto di Messina, è stata questa: che il servizio diretto debba farsi con specialità e con prevalenza, qualcuno ha detto esclusivamente,

tra Villa San Giovanni e Messina. (*Denegazioni del deputato Picardi*).

L'onorevole Picardi, giustamente, dice di no; egli vuol dire che non tutti hanno sostenuto questa tesi; vuol dire che egli, e io gliel'ho reso omaggio, ha messa la questione, precisamente, nei termini in cui, altre volte, l'ho sostenuta davanti alla Camera io stesso, nei termini, cioè, in cui la legge stessa la pone.

Noi abbiamo sempre sostenuto che i diritti della geografia, e le necessità della topografia locale, non si possono disconoscere, nè violare. Noi non abbiamo mai sostenuto che il servizio tra il Continente e la Sicilia dovesse farsi per la via di Reggio; ma che, invece, avessero la facoltà di transitare per Villa San Giovanni, quei viaggiatori che lo volessero.

Sostenere il contrario sarebbe lo stesso che voler imporre un sacrificio di tempo e di spesa a danno di coloro che credessero di poterlo evitare, un sacrificio che non aggiunge, poi, nè toglie gran cosa alla città di Reggio.

Non so se, nella mia città, esistano persone che abbiano un'opinione esagerata e contraria; credo, però, che ci sia abbastanza buon senso. Ad ogni modo, da parte mia, non ho fomentato mai pregiudizi e quasi direi capricci, come quello di volere asservire un servizio di primissima importanza ad interessi locali di una sola città, tanto più quando, lo ripeto, questi interessi locali non esistono neppure.

Io domando a tutti i colleghi che hanno parlato e che fanno quella via spesso come la faccio io, in quasi tutti i mesi e le settimane, se hanno lasciato mai un centesimo alla stazione di Reggio (*Si ride*), se essi hanno pagato mai un soldo ad un facchino per una valigia. (*Si ride*). Che cosa, dunque, volete che perdiamo noi? Non solo noi saremmo stolti ed eccessivi nel pretendere un servizio che, voi dite, non è utile, ma è dannoso alla generalità del commercio, ma saremmo anche stolti se volessimo che le nostre pretese fossero imposte dal Governo.

Quale è, dunque, la nostra tesi, e che cosa vogliamo noi?

Questo: che la legge da noi fatta fino dal 1892, abbia, infine, una esecuzione perfetta e definitiva.

È la tesi sostenuta dall'onorevole Picardi,

cioè a dire, che necessariamente il commercio e la comodità delle comunicazioni, impongono che il viaggio si faccia almeno con parità di mezzi, tanto per la via di Messina e di Villa San Giovanni, quanto per quella di Reggio.

Voci. Siamo d'accordo.

Triepi. Siamo d'accordo, ma fin qui; speriamo di essere d'accordo anche in seguito, e spero che l'onorevole Fulci, il quale dimostra tanto affetto per la mia città, vorrà venire in mio aiuto, per appoggiarmi sul secondo lato della questione.

Quello che sosteniamo noi è questo: la rapidità, la celerità, la bontà delle comunicazioni tra il Continente e Messina tanto per Villa San Giovanni quanto per Reggio. È urgente e non si deve più ulteriormente impedire il miglioramento del servizio. E qui non parlo, ora, in nome di Reggio, ma di Reggio e di Messina; e domando a voi, che spesso fate la traversata dello stretto, se vi rammentate della gran folla di passeggeri che c'è tra Reggio e Messina, del denso commercio locale che esiste fra la costa calabrese e la costa sicula. (*Bene!*)

Ora, se voi chiedete che sia migliorato il servizio generale tra il Continente e la Sicilia, non dovete dimenticare, dall'altra parte, il commercio locale tra Reggio e Messina; dovete anche ammettere con me che è necessario di migliorare, appunto, le comunicazioni tra Reggio e Messina.

Ora questo problema così come l'ho posto, e come lo hanno posto prima di me l'onorevole Picardi e l'onorevole Di Sant'Onofrio, credo che se lo abbia posto anche l'onorevole ministro di recente, quando ha convocato quella Commissione della quale ancora aspettiamo le proposte.

Nessuno ha osservato come vi siano orari impossibili. Voi sapete che quei piccoli commercianti, e non sono pochi, che partono, non dalla città, soltanto, ma dalle borgate di Reggio, che sono molto industriose e dedite al commercio, partono, la mattina sul far del giorno, e non possono ritornare da Messina, dove vanno a fare i loro affari, prima delle dieci di sera. Ora capite bene che, alle dieci di notte, d'inverno, il dover andare nell'interno, sebbene non molto lontano, non sia una cosa molto piacevole.

Oltre gli orari, si potrebbe parlare di un'altra cosa, cioè della materialità del ser-

vizio così come è fatto sui *ferry-boats*. Un nostro collega diceva che siamo costretti a viaggiare in compagnia di merci poco odorose e di bestiame, e che non possiamo muoverci sulla tolda dei *ferry-boats*. Questo è verissimo, e a siffatto inconveniente si deve assolutamente porre riparo, e non può ripararsi se non, come fu detto benissimo, dividendo il servizio dei passeggeri dal servizio delle merci, il servizio diretto dal non diretto. Occorre per ciò che ci sia una terza corsa, esclusivamente, riservata alle merci, portate dai treni del Continente e al commercio, più specialmente, locale.

Non avrei da andare più oltre, ma ne ho sentita sballare una così grossa, che ho bisogno di confutarla subito. Non so chi sia stato, ma uno dei nostri colleghi, nella foga del suo discorso, ha parlato di una fermata a Santa Eufemia, che bisogna sopprimere. Premetto che Santa Eufemia non è in provincia di Reggio, ma di Catanzaro...

Orlando. Sono stato io, ma non ho detto così.

Triepi. Si vuole, insomma, da una parte scacciare Reggio, dall'altra, Catanzaro con Santa Eufemia. Poi verrà fuori un altro che parlerà per scacciare Cosenza, e allora faremo una sola via per l'onorevole Majorana che vuole andare, il più direttamente possibile, al suo paese. (*ilarità*).

Dunque dobbiamo rimmetterci, assolutamente, all'esatta applicazione della legge. Rendete più rapido il servizio diretto, ma non dimenticate la via di Reggio e i suoi servizi locali. Allora tutti uniti dovremmo non solo sostenere quello che si è sostenuto da parte vostra e mia, ma dovremmo anche insistere su quello che ha toccato l'onorevole Picardi, cioè, che, da Reggio a Napoli, si possono ben risparmiare due ore. Ciò mi risulta da parecchi anni, e mi è stato detto da uno dei direttori dell'esercizio. Ebbene, se così è veramente, perchè non si possono risparmiare queste due ore? Ci arrabattiamo per i quindici o venti minuti, che, non lo nego, è sempre bene poter risparmiare, e, poi, dimentichiamo nientemeno una linea di comunicazione tra Reggio e Napoli che ci potrebbe far risparmiare un paio d'ore; e intanto stiamo lì con le braccia incrociate a guardare, e a litigare per Villa San Giovanni, o per Reggio!

Questo grande inconveniente, come già

disse il collega Picardi, si deve al fatto che la linea diretta non è diretta, ma procede, soltanto, come con un treno *omnibus* per gran parte della Calabria e della Basilicata. È verissimo ciò che ha detto l'onorevole Orlando e, cioè, che vi sono fermate assolutamente inutili. Ebbene, sopprimiamole, modifichiamo gli orari, cerchiamo di aumentare la velocità, di far sì che la linea diventi veramente diretta, e allora vedrete che saremo contenti tutti. Non ho altro da dire; la Camera mi scuserà se sono stato trascinato proprio per i capelli in questa discussione e se avrò ripetuto anche cose già dette da altri colleghi: mi auguro, ad ogni modo, che le nostre raccomandazioni possano ottenere un esito felice. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Poli.

Poli. Permettano la Camera e l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io pronuncii una parola quasi a modo di conclusione di quanto è stato detto oggi su questo capitolo del bilancio; a modo di conclusione, dico, perchè riuscirà a confermare a me stesso e ai colleghi che, non ostante le osservazioni, oggi, fatte, abbiano potuto sembrare estranee al tema del capitolo 60, pure, come causa e come effetto, rientrano interamente nel tema del capitolo medesimo.

Si sono fatte censure, lamenti e richieste, e molti elogi al ministro dei lavori pubblici per la buona volontà da lui dimostrata nel provvedere alla condizione di molti lavori e delle nostre ferrovie; il ministro, a sua volta, farà delle belle dichiarazioni e delle promesse. Ebbene, censure e lamenti di deputati, dichiarazioni e promesse del ministro non potranno trovare la loro soddisfazione perchè noi guardiamo, semplicemente, alla parte esteriore, ai fenomeni, e non guardiamo alle cause che, a mio modo di vedere, sono ben più profonde di quelle che appaiono: o nella mancanza delle Società ferroviarie nel concedere un dato orario ... o in quella del ministro a soddisfare le richieste dei deputati.

A mio modo di vedere la causa prima dei mali deplorati per quanto può esser tema di questo capitolo, ciò che il ministro deve tenere innanzi agli occhi e su cui lo prego di dirmi subito una franca parola, è, precisamente, la mancanza di organizzazione amministrativa e tecnica nel Ministero dei lavori pubblici; e su questa mancanza di orga-

nizzazione l'onorevole ministro deve portare, e son certo lo farà, tutta la sua attenzione autorevole ed energica.

Dimostrare che tutta la causa del male consiste nella insufficienza di organizzazione tecnica ed amministrativa del personale del Ministero, è inutile, perchè la dimostrazione ce l'ha data il Governo con la pubblicazione dell'inchiesta relativa alle costruzioni, con la pubblicazione dell'inchiesta relativa al personale ferroviario, come ce l'hanno data e ce la danno, continuamente, gli arbitramenti e le sentenze emanate nelle cause che l'amministrazione dei lavori pubblici si è trovata ad avere in riguardo alle ferrovie. Non voglio fare altre dimostrazioni e soltanto mi riferisco a quei documenti che, certamente, sono noti a tutti i miei colleghi.

La mancanza e il difetto dell'organizzazione tecnica ed amministrativa, dipende, a parer mio, da due ordini di ragioni: da una categoria di ragioni meramente personali, riferentisi agli individui in sè stessi, e da una categoria di ragioni che sono al di fuori e al di sopra del personale e che vanno cercate nell'ambiente nel quale esso vive.

Le ragioni personali si riferiscono al modo di reclutamento del personale e a quella specie di forma etica, a quella specie di linea di condotta che si crea al personale del Ministero dei lavori pubblici (e parlo di questo per non parlare di altri) al di sopra e al di fuori dei meriti di ognuno di essi che sono rilevanti per molti.

Questo personale è reclutato fra giovani i quali hanno appena finiti i loro studi; quando entrano al Ministero dei lavori pubblici quali sono gli ideali, quali sono i concetti direttivi, gli stimoli, gli esempi che essi hanno dinanzi? Uno solo, e voi potete trovarne la conferma ogni giorno, il regolamento. Poichè non avvi seduzione di posizione migliorata, non avvi seduzione di riconoscimento del merito; questo personale vivacchia, trascinando dietro a sè i regolamenti e le leggi, senza pensare se corrispondano o no alle necessità pratiche, senza coordinarle o poterle coordinare ad esse e senza pensare a farne una razionale e pratica applicazione.

Vi sono, poi, le ragioni che stanno al di fuori ed al di sopra del personale; e queste alla loro volta sono di due ordini: alcune si riferiscono alla natura intima del Ministero dei lavori pubblici, altre a quella che si potrebbe

dire la ragione dell'ufficio del Ministero dei lavori pubblici. Al di sopra di ogni responsabilità di persone, al di sopra della fermezza di una mano sicura, come è quella che amo riconoscere all'onorevole Lacava, vi è il concetto (e ve lo ha dimostrato la discussione odierna) che il Ministero dei lavori pubblici debba essere un Ministero ove trovano sede e posto gli interessi elettorali; il personale, quindi, si trova alla balia, difeso e contrastato, condotto e consigliato da questo concetto, pel quale egli pensa possono trovare difesa o condanna tutti i capricci e tutte le idee che corrispondano o non corrispondano a quegli interessi e a quelle ragioni.

L'altro vizio è quello che trae ragione dal fatto che, per fenomeno strano, in questo nostro paese, noi abbiamo dimenticato, in tutti o in quasi tutti i rami della pubblica amministrazione, il fine per correre dietro ai mezzi.

Il fine è la pace, la tranquillità, la grandezza, la ricchezza, la prosperità della patria, e non è a questo scopo che abbiamo coordinato l'andamento dei nostri servizi; ma, invece, specializzando i servizi, e limitandoli ad un campo tecnico, siamo, per naturale condizione di cose, arrivati a questo risultato, che, per esempio, il servizio delle strade ferrate, posto nelle mani del Ministero dei lavori pubblici, Ministero, essenzialmente, tecnico, si regola, esclusivamente, col mero criterio tecnico della costruzione delle strade, dell'arrivo dei treni un'ora prima o un'ora dopo... ma senza avere un'idea sola di quel grande concetto che dovrebbe animare l'indirizzo del regime ferroviario, che è quello di servire il commercio, l'industria e l'agricoltura del paese.

Negli altri paesi (e voi, onorevole ministro, potrete saperlo e potrete informarvene, presso il Ministero dei lavori pubblici), accanto al Ministero delle ferrovie vi è il ramo commerciale, vi è la persona tecnica che intende, conosce e tutela gli interessi economici del paese.

In Italia invece, al Ministero di agricoltura, industria e commercio, che è quello destinato a difendere questi interessi, abbiamo tolto tutto, lasciandogli solo gli stalloni e poche altre cose! (*Si ride*). Una delle conseguenze pratiche di tutto ciò, è che i nostri funzionari, con le migliori intenzioni di fare il loro dovere, e con le migliori qualità per

farlo, non possono però essere altro che quello che sono, cioè ingegneri o assistenti del Genio civile.

Ora, onorevole ministro, io non voglio dirvi quale possa essere il rimedio a questo male: sta a voi pensarlo, ed io mi affido che vorrete studiarlo. A me basta solo, che voi conosciate la necessità assoluta di portar la mano su questo punto, cioè d'indagare le condizioni morali, intellettuali e di capacità relativa al servizio che deve compiere questo corpo d'ispettorato, al quale sono affidati tanti interessi del nostro paese.

Ed io ve lo consiglio tanto più in quanto avvicinandosi il grande momento della fine delle Convenzioni ferroviarie, e dovendosi affrontare questo grande problema, che sono certo affronterete con maturo studio, dovete pensare che, sia che vogliate continuare nell'esercizio privato, sia che vogliate tornare all'esercizio pubblico, sia che vogliate fare un esercizio misto, finchè non avrete considerato l'esercizio ferroviario sotto l'aspetto generale commerciale del Paese, voi avrete potuto fare scegliere delle buone locomotive, scegliere del buon ferro, traforare meglio il monte in un dato posto piuttosto che in un altro, ma voi non avrete fatto delle ferrovie il veicolo delle correnti commerciali quale deve essere per il bene del paese. (*Approva-*

zioni).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole di Trabia.

Di Trabia. Io non ho avuto la fortuna di ascoltare i molti oratori che hanno parlato riguardo agli inconvenienti che si riferiscono al servizio dello stretto di Messina. In sostanza però essi hanno affermato, che questa comunicazione fra il Continente e la Sicilia non potrebbe essere peggiore di quella che è al giorno d'oggi. Sicchè a me pare, che invece di andar meglio si vada peggio. Quando nel 1895 fu aperta la linea Eboli-Reggio la cosa più conveniente sarebbe stata quella di organizzare il servizio in modo che ci fossero state fra Roma e Palermo due partenze al giorno; mentre che attualmente, prendendo o la linea di terra, o la via di mare si deve partir da Roma col treno delle 13.30. Io so che sotto il ministro Saracco fu fatto un progetto di orario per il quale si sarebbe partiti da Roma alle 7. La Calabria si sarebbe percorsa di notte come ora, e si sarebbe arrivati a Palermo invece che a mezzogiorno

alle 5 o alle 6. Questo orario sarebbe stato più conveniente, perchè si sarebbe potuto partire alle 7 da Roma dopo avere assistito alla seduta della Camera. Questo orario non fu accettato e, mi dicono, perchè a Trapani si sarebbe arrivati alle 8 della sera. Dunque per il comodo dei viaggiatori trapanesi (che non so in che numero siano) si sono pregiudicati gli interessi più vitali dell'Isola.

In quanto ai *ferry-boats* essi avrebbero corrisposto efficacemente se avessero potuto passarvi i vagoni coi viaggiatori senza fare trasbordi; ma invece mentre passano le merci, passano i buoi ed altri animali, i viaggiatori non passano. Questi *ferry-boats* sono indicati per i mari interni, ma là ove ci sono forti correnti, come nello stretto di Messina, sono pericolosi.

Tanto ciò è vero, che in questo inverno per questa ragione non so quante volte già non sono passati. È vero dunque quanto prima ho affermato, che adesso, invece di star meglio, si sta peggio.

Ora domando, se è tollerabile una simile condizione di cose; ed io chiedo all'onorevole ministro di voler provvedere, perchè dopo aver speso tanti denari per questa linea Eboli-Reggio possiamo pretendere che essa serva al pubblico.

Ultimamente per alcune frane che ci furono in linee laterali il treno diretto aspettava sistematicamente ogni notte tre ore a Santa Eufemia, due ore a Salerno e si arrivava qui alle 8.30 di sera invece che alle due; e lo chiamano un treno diretto! Ho finito. (*Oh! oh!*)

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

Torlonia Leopoldo. Raccomando anch'io, che i treni diretti che fanno capo a Roma durante l'inverno siano mantenuti d'estate, giacchè veramente Roma continua ad essere la Capitale tanto l'inverno che l'estate (*Si ride*); invece sta in fatto che nell'estate questi diretti si sopprimono, e le cose cambiano di aspetto.

L'onorevole Mazza ha già fatto una raccomandazione in proposito, ed io a questa raccomandazione mi associo; e credo con questo d'interpretare i sentimenti degli altri deputati di Roma e anche di tutta la Camera (*Bravo!*)

Un'altra raccomandazione, sebbene meno importante di questa, io rivolgo all'onore-

vole ministro: i treni che vanno a Frascati alle 2 o alle 3 si fermano per via, poichè il materiale è pessimo.

Io già altre volte ho accennato all'onorevole ministro gl'inconvenienti che si verificano su questa linea, e so che l'egregio ministro farà tutto il possibile per migliorare il servizio.

Io glielo raccomando nuovamente, ma specialmente domando che durante l'estate siano mantenuti i treni diretti che arrivano a Roma o da Roma partono per Milano e Torino.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per i lavori pubblici.

Lacava, ministro per i lavori pubblici. In verità questo capitolo 60 ha richiamato l'attenzione di molti onorevoli colleghi. Io farò di tutto per rispondere ad ognuno, dividendo però in vari gruppi le diverse raccomandazioni che sono state fatte; così da una parte sarò più breve, e dall'altra non vi saranno superfluità nel mio discorso.

Cominciamo dalla questione dei *ferry-boats* e del passaggio dello stretto di Messina, e in genere delle comunicazioni fra il Continente e la Sicilia. L'onorevole De Nava, che ha cominciato a parlare di questo argomento, è stato seguito dagli onorevoli Di Sant'Onofrio, Picardi, Angelo Majorana, Orlando, Nicolò Fulci, Di Trabia, Di Cammarata, ed infine dall'onorevole Tripepi. Ho voluto enumerare i diversi oratori. affinché nessuno di essi possa dire che io non abbia a lui risposto. Risponderò dunque a tutti seguendo il sistema sintetico preferito dall'onorevole Picardi.

È vero quello che l'onorevole Picardi ha detto, cioè che le ferrovie Eboli-Reggio e Messina-Palermo ed il nuovo servizio a traverso lo stretto furono ideati allo scopo precipuo di rendere più rapide le comunicazioni fra Roma, Napoli e Palermo, e che tutte le altre comunicazioni avrebbero dovuto essere a questo fine sottoposte. È vero, ed io prendo impegno formale innanzi agli onorevoli colleghi, che mi occuperò personalmente della questione, e farò opera perchè le comunicazioni fra la Sicilia e il Continente abbiano a rispondere al concetto fondamentale di avvicinare Palermo a Napoli e Roma. (*Bene!*)

Schiratti. Per Villa San Giovanni. (*Si ride*).

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Adesso ve-

dremo, onorevole Schiratti; verrò anche a Villa San Giovanni. (*Si ride*).

Questa questione delle comunicazioni fra il Continente e la Sicilia non è da oggi che ha richiamato la mia attenzione, ma da molto tempo; tanto vero che avevo divisato di recarmi fino a Messina ed ivi studiarla *de visu*. Non è il caso qui di dire le ragioni per cui non ho potuto assolvere questo mio desiderio.

Sul posto io credevo che sentendo le osservazioni di tutti, si sarebbero risolte diverse difficoltà, dovendosi mettere in relazione non una sola amministrazione, onorevole amico Picardi, ma tante amministrazioni, poichè bisogna prendere delle intelligenze con la Società Sicula, con la Mediterranea ed anche con l'Adriatica per le coincidenze nelle stazioni comuni alle due reti.

Io non ho abbandonato questo pensiero, ma *si fata sinunt*, onorevole Picardi ed onorevoli colleghi che di ciò avete parlato, manterrò la promessa. (*Bene!*)

Ora permettetemi di rispondere specialmente all'onorevole De Nava che si è intrattenuto sui diversi provvedimenti da prendere per eliminare gl'inconvenienti. E così rispondo anche agli altri oratori, e, fra questi, all'onorevole Di Sant'Onofrio, che sulla questione si è dilungato.

Ecco le disposizioni che finora si sono prese, perchè non avendo potuto andare a Reggio e Messina, ho creduto di dare delle disposizioni da Roma. Il 20 gennaio ultimo, in apposita conferenza tenuta fra i delegati delle diverse amministrazioni interessate e dell'Ispettorato delle strade ferrate, si è stabilito in massima: *primo*, di eseguire i lavori di adattamento sopra coperta dei *ferry-boats* in modo da offrire maggior comodità ai passeggeri; *secondo*, di porre i vagoni sui *ferry-boats* in modo da lasciare nel centro uno spazio libero di almeno due metri, che permetta la libera circolazione dei viaggiatori; *terzo*, di sollecitare la esecuzione dei lavori in corso alla stazione di Reggio-Porto per affrettare la manovra dei treni e rendere possibile la esecuzione del servizio completo per i viaggiatori e merci in quella stazione; *quarto*, di accostare sempre, eccetto i casi di forza maggiore, il piroscalo *Calabria* al pontile di Villa San Giovanni, evitando il servizio di sbarco ed imbarco colle barche.

Si è inoltre deciso di fare oggetto di studio e di opportune trattative colla Società

delle ferrovie Sicule l'istituzione di una terza corsa di viaggiatori con i *ferry-boats* da Messina a Reggio e viceversa, a beneficio dei servizi locali. (*Bene!*)

Così sarebbero anche eliminate in parte quelle difficoltà di cui si è parlato, e cioè che nei *ferry-boats* ci sono delle merci e degli animali che si mettono insieme ai viaggiatori.

Non basta: si è pure deciso in quella Conferenza di formare oggetto di studi:

1° il modo come fare alla stazione di Reggio-succursale il servizio di transito per viaggiatori e bagagli per la linea Reggio-Porto-Napoli e la linea Ionica, eseguendo i lavori che fossero all'uopo necessari, e che sono quelli a cui ha alluso non solo l'onorevole Picardi, ma anche altri oratori, che si sono occupati della questione;

2° quali modificazioni siano da portarsi agli orari, perchè la prima corsa da Messina a Villa San Giovanni sia sempre in coincidenza con i treni mediterranei. (*Benissimo!*);

3° (e su ciò richiamo tutta l'attenzione degli onorevoli colleghi) se e con quali impianti e nuovi mezzi possa farsi il servizio diretto tra Messina e Villa San Giovanni. (*Bene!*)

E qui, o signori, io debbo associarmi interamente a quello che ha detto l'onorevole Tripepi, e aggiungere che il discorso dell'onorevole Picardi ha messo, come suol dirsi, i punti sugli *i*, quando ha dichiarato che non si tratta di tagliare Reggio dal commercio locale, ma si tratta di servire a un triangolo Messina-Reggio-Villa San Giovanni.

Il servizio locale, tengo a dichiararlo all'onorevole Tripepi, sarà mantenuto e migliorato nel senso che le comunicazioni tra Messina e Reggio sieno specialmente quelle che per Messina e Reggio vanno per la linea Ionica.

Picardi. Questo è giusto e logico.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. I provvedimenti che vi ho accennati richiedono lavori e studi. Da parte mia procurerò che i lavori siano al più presto un fatto compiuto, e degli studi mi occuperò personalmente, perchè, come ho detto, tengo molto a che le comunicazioni fra l'Isola e il Continente sieno migliorate.

Veniamo ora ai ritardi, che mi portano sul campo degli orari.

Relativamente agli orari ho già detto altra volta che non si può guardare soltanto al punto di partenza ed al punto di arrivo; bisogna considerare che lungo una linea se ne trovano altre in coincidenza. Ora non è possibile sopprimere la fermata in quelle stazioni dove avviene la coincidenza con altre linee.

Ora, fino a tanto che voi mi dite di sopprimere qualche fermata secondaria sulla linea Reggio-Napoli, per esempio, è cosa che io studierò; ma vi sono delle fermate lungo questa linea di cui assolutamente non si può fare a meno, come quelle che servono alle coincidenze per le provincie di Catanzaro, di Cosenza e di Potenza. E non se ne può fare a meno anche perchè uno è il treno diretto e non è in facoltà del Governo di ordinarne due, come qualche oratore ha suggerito; io sarei ben lieto se ciò si potesse fare, ma intanto dobbiamo pensare a quello che abbiamo e cercare di migliorarlo.

Non vi nego che un acceleramento possa ottenersi nell'attuale percorso da Messina fino a Roma. Ma tengo a dichiarare che le fermate in certe stazioni non si possono sopprimere per ragioni di coincidenza, che ve ne sono alcune necessarie per ragioni di servizio, e che quasi tutte le altre possono essere giustificate.

L'onorevole Di Trabia ha detto poco fa che qualche volta si sono verificate delle frane, ed il treno ha dovuto ritardare: ma io non posso che riconoscere la verità di questo fatto, che purtroppo può ripetersi, perchè, come è noto, la linea Eboli-Reggio non è ancora ben consolidata.

L'onorevole di Sant'Onofrio ha detto che i vagoni erano trascinati sui *ferry-boats* dai buoi e dalle corde. Questo si è verificato in passato, ma adesso non più.

Per Villa San Giovanni è pronto il progetto per gli impianti necessari per fare il servizio coi *ferry-boats*...

Una voce al centro. Ma sopprimete quelli che ci sono.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* ... ma occorrono delle spese, per le quali non provvede la legge del 1892.

Comprendo benissimo l'osservazione fattami dall'onorevole Picardi, quando ha detto: badate che ciò che noi chiediamo, non è che un complemento della legge del 1892, ma è

un fatto che quella legge non assegna i fondi che oggi occorrono.

Di Sant'Onofrio. C'è la legge del 1897, per la costruzione della Eboli-Reggio.

Fulci Nicolò. Quella legge non provvede ai *ferry-boats*.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Vedrò se vi sono fondi disponibili.

Picardi. Vi sono dei residui.

Di Sant'Onofrio. La legge parla di piropontoni per merci e di vapori per passeggeri.

De Nava. Si possono prendere le somme dalla Cassa degli aumenti patrimoniali.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici.* Permettetemi! Lasciatemi parlare.

Dunque io ho detto che studierò questa questione dei *ferry-boats*; e che è pronto il progetto per istituire il servizio dei *ferry-boats* a Villa San Giovanni, che richiede una somma non indifferente. Ma questa somma se non si troverà disponibile nei residui, o non si potrà prelevarla, come ha accennato l'onorevole De Nava, dalla Cassa degli aumenti patrimoniali, si dovrà chiederla al Parlamento.

Inoltre, sarà anche mia cura di dividere, per quanto è possibile, sui *ferry-boats* i passeggeri dalle merci.

Intanto, per completare il concetto che io ho di agevolare sempre più le comunicazioni fra il Continente e la Sicilia, per mezzo di Villa San Giovanni, mi preme di dire, che ho affrettato con ogni interesse i lavori di costruzione del nuovo molo di ridosso nella rada di Villa San Giovanni, a cui si provvede dal Ministero dei lavori pubblici insieme al Ministero della guerra e agli Enti locali. I lavori procedono con alacrità, e la consegna si è dovuta ritardare per il fatto che mentre si portavano a Villa San Giovanni i mezzi effossorii, questi furono travolti da una tempesta.

L'onorevole Orlando mi ha parlato di alcuni inconvenienti fra la stazione principale di Palermo e la stazione della linea di Trapani. Me ne occuperò particolarmente, poichè ora non ho presente quali siano questi inconvenienti.

Quanto ai ritardi del treno Reggio-Napoli, è vero, onorevole Fulci, che sono avvenuti più volte, ma è vero anche che la Società ha fatto spesso dei treni *bis* per Roma.

L'onorevole Di Cammarata mi ha parlato

degli inconvenienti che esistono nelle comunicazioni fra Catania e Siracusa. Non è che io abbia dimenticata questa questione, onorevole Di Cammarata, ricordo anzi le sue premure, ma occorrerebbe una quarta coppia di treni, ed a ciò non è obbligata la Società, ed io non gliela posso imporre. Ho fatto delle pratiche, continuerò a farle, ma imporre non posso. (*Interruzioni*). Queste sono le Convenzioni.

Del servizio fra Messina-Palermo non è che l'Amministrazione non si sia occupata, e non se ne occupi, ma bisogna anche considerare se le condizioni speciali della Sicilia permettano un treno notturno. Non ho abbandonata questa idea dei treni notturni, ma gli onorevoli deputati di quell'isola sanno, che vi sono parecchie difficoltà ed inconvenienti per poterli istituire.

In fine l'onorevole Di Sant'Onofrio ha detto che in Italia vi sono tante linee che si potrebbero anche dire, usiamo la parola, scorciatoie, come la Faenza-Firenze, che potrebbe avvicinare di più la Toscana alla Romagna, la Rimini-Ferrara, la Rocchetta-Santa Venere, la Codola-Nocera; e che, usando di queste linee, si potrebbero affrettare i viaggi. Però bisogna vedere la potenzialità delle linee stesse, bisogna vedere se vi si possono istradare i treni diretti e direttissimi.

E così credo di aver esaurito la prima questione trattata da diversi oratori, i quali, spero, si chiameranno soddisfatti delle mie dichiarazioni.

Vengo adesso ad altre questioni, che si sono sollevate in occasione di questo capitolo 60.

Tratterò prima delle questioni speciali, riservandomi di rispondere in ultimo all'onorevole Branca, il quale ha accennato al grave argomento dell'esercizio ferroviario.

Prima di tutto risponderò agli onorevoli Girardini e Mazza, che hanno raccomandato la concessione del libretto ferroviario ai commessi della Camera. Questa concessione è collegata con la questione che, come dissi nella discussione generale, è ancora *sub judice*, e riguarda l'unificazione dei ribassi per gli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali.

Io spero di definire presto la questione e, se non l'ho definita finora, è stato perchè ho incontrato delle difficoltà in alcune Amministrazioni centrali.

Ed ora vengo a parecchie altre cose, domandando scusa se non risponderò a ciascuno nell'ordine in cui ha parlato, ma procurerò di rispondere a tutti.

L'onorevole Matteucci ha parlato della stazione di Tassignano. Come dissi anche nella discussione generale, ripeto oggi che, a misura che potrò avere dei fondi per i nuovi impianti ferroviari, penserò non alla sola stazione di Tassignano, ma anche a molte altre stazioni che si trovano in simili condizioni.

Prendo dunque impegno di occuparmene, e vedrò che cosa si potrà fare tanto per la stazione di Tassignano, quanto per le altre.

Per l'Aulla-Lucca, io non posso dichiarare di appaltare il resto della linea, poichè questa costruzione, come la Camera sa, fu sospesa con la legge del 1897, e la linea è nella categoria di quelle, che debbono essere costruite.

Quanto al doppio binario Firenze-Pistoia, ho il piacere di dire che esso è stato proposto dalla Società Adriatica nella petizione, che la Camera mandò al Ministero. Nei limiti della disponibilità e tanto più facilmente, se, oltre la legge del quadriennio, mi sarà dato di portare dinnanzi a voi un altro disegno di legge, che accresca il fondo per gli impianti ferroviari, sarà dato mano alla costruzione di questo doppio binario.

L'onorevole Daneo mi ha fatto parecchie raccomandazioni. La prima riguarda, se ho ben inteso, un progetto relativo al tratto di ferrovia da Genova a Sampierdarena, la seconda il progetto del porto di Sampierdarena. Egli ha detto che, tanto l'un progetto, quanto l'altro sono stati inviati al Ministero. Ebbene io li esaminerò e vedrò ciò, che si potrà fare, ma fin da ora gli dichiaro che, di fronte a un porto, come quello di Genova, credo sia difficile avere anche il porto di Sampierdarena.

Per ciò che riguarda le stazioni di Pontedecimo e Busalla, non mancherò alle promesse, che feci personalmente sul posto. Quanto ai bisogni in generale più urgenti delle ferrovie, io dissi nella discussione generale che c'è una Commissione, la quale esamina il secondo gruppo dei lavori, per vedere quali stazioni debbano essere ampliate, quali binari raddoppiati, quali caricatoi costruiti, e via discorrendo. Quanto al lavoro nazionale non voglio ripetere ciò che ho detto

in questi giorni; mi sono espresso, credo, chiaramente, e non aggiungo di più.

Veniamo ora ad un'altra categoria di raccomandazioni. L'onorevole Cereseto ha parlato di alcuni lavori di miglioramento sulla linea Genova-Ovada-Acqui. L'altro giorno, nel pregare l'onorevole Frascara di ritirare il suo ordine del giorno, non negai che sarebbe stata cura del Ministero di occuparsi dei miglioramenti della linea Genova-Ovada-Acqui, anche perchè questa non è che una succursale delle linee di accesso al porto di Genova.

Egli ha poi parlato dei ritardi ferroviari e su ciò è bene che c'intendiamo. Alcuni ritardi possono dipendere dalla volontà di impiegati ferroviari, non diligenti, che possono esser puniti; ma quei ritardi, che avvengono per cause di forza maggiore, quelli certamente non sono punibili. In conformità della recente legge ho dato delle istruzioni affinché i ritardi ingiustificati siano eliminati.

Circa poi la linea Ovada-Alessandria, proprio non posso prendere nessun impegno: lo dissi ieri all'onorevole Frascara, e lo riplico oggi all'onorevole Cereseto. Vi sono molte questioni che si connettono col tronco Ovada-Alessandria. Quello che posso promettere si è che certamente, nel riordinamento futuro delle ferrovie, si terrà il maggior conto possibile delle aspirazioni per la costruzione di questo tronco Ovada-Alessandria.

L'onorevole Morando ha toccato l'argomento della coincidenza della linea Brescia-Cremona-Parma con la linea Parma-Sarzana, e quindi con la linea verso Roma; ed ha detto che, se il treno partisse pochi minuti prima, o pochi minuti ritardasse il treno direttissimo, allora si potrebbe trovare questa coincidenza. Come ho detto poco fa, la questione degli orari non deve esser guardata dal lato di una sola linea, bensì dal lato del complesso di tutte le linee. Perciò, sebbene il Ministero si sia già occupato della cosa, io non nego di occuparmene ancora, ma debbo dire che non è facile la desiderata soluzione, che mi fu chiesta anche dall'onorevole Sacchi.

L'onorevole Mazza, al quale si è associato l'onorevole Torlonia Leopoldo, ha richiamato l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici sui treni direttissimi da Roma verso Milano,

verso Torino e verso Napoli, che, nell'estate si sospendono.

Mazza. Verso Napoli, anche d'inverno.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Il treno direttissimo, d'inverno, Napoli-Roma fra breve potrà essere attuato. Tanto l'onorevole Mazza, quanto l'onorevole Torlonia, debbono pur considerare che, nella stagione estiva, i viaggiatori che partono da Roma o che vengono a Roma sono anche minori.

Mazza. E quelli che vanno a Firenze?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io non potrei obbligare le Società ad aumentare i treni, tanto più quando le Società mi dicono delle ragioni che mi sembrano buone; e in tali casi le Società hanno bisogno di essere difese, ed il loro naturale difensore è il ministro dei lavori pubblici. Ora voi non potete disconoscere che certi treni direttissimi non si possono imporre quando i viaggiatori, non dico che manchino, ma diminuiscono sensibilmente.

Mazza. Dal punto di vista morale l'autorità del ministro può influire.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io non dico di no, ma certe volte, quando le cose non si possono ottenere, è meglio non sperimentarle.

L'onorevole Torlonia ha parlato pure dei treni Roma-Frascati. Egli sa che non è la prima volta che io me ne sono occupato; tornerò ad occuparmene, e incidentalmente gli dirò, a proposito di quanto ho sentito lamentare, che nelle linee del Mezzogiorno vi è infatti un materiale più scadente che in quelle del Nord, ma il materiale mobile va gradatamente migliorando mano mano che il vecchio viene messo fuori d'uso e vengono costruiti nuovi veicoli.

L'onorevole Mazza ha parlato anche della stazione Tuscolana. Nel ringraziarlo delle parole cortesi rivolte al Ministero dei lavori pubblici per quanto ha fatto, gli prometto di tener conto delle sue osservazioni e di provvedere a che il servizio sia migliorato.

All'onorevole Vischi ripeterò quello che ho detto testè, che cioè convengo anch'io che sulle linee del Mezzogiorno il materiale non sia così buono come in quelle del Nord, ma che questo materiale verrà migliorato mano mano che ne verrà costruito del nuovo.

A proposito poi degli orari egli ha fatto una lunga iliade. Io mi sono occupato particolarmente di questa faccenda degli orari,

e dirò che per parte mia non avrei nessuna difficoltà a rimettere l'orario preesistente, ma giova che tutti gli interessati dicano il loro parere in proposito.

È vero che la conferenza tenuta a Napoli non concluse definitivamente sulla questione degli orari, ma ciò dipese dalla mancanza di accordo fra gli interessati; adesso si stanno chiedendo i pareri di vari enti locali, e, quando giungeranno le loro risposte, si potrà tenere una nuova conferenza sull'argomento.

L'onorevole De Nicolò ha parlato della inchiesta Gagliardo. Se egli si fosse trovato presente alla discussione generale, avrebbe sentito che ho toccato più volte questa questione.

Ricordo di aver detto che la Commissione d'inchiesta ha fatto due serie di proposte nelle sue conclusioni: alcune che riguardano i patti contrattuali, altre che riguardano il servizio pubblico. Per le prime, siccome il ministro non può interpretare egli stesso i contratti, come l'onorevole De Nicolò ben sa, le Società non hanno creduto di attenersi alle conclusioni dell'inchiesta; quindi non rimaneva al ministro che di deferire la controversia al Collegio degli arbitri, e così si è fatto.

Dirò ancora che avanti al Senato sta la legge sugli Istituti di previdenza, altra questione che va risolta, e spero che presto lo sia.

Per quanto riguarda le conclusioni sul servizio pubblico, quali la sufficienza numerica e l'idoneità del personale e la questione del massimo lavoro e del minimo riposo, esse sono in via di accomodamento con le Società.

L'onorevole De Nicolò ha poi parlato della legge sui ritardi, ma io, rispondendo ad altri oratori, ho già detto come a questo proposito sono state emanate alcune istruzioni ministeriali per l'esecuzione della legge ultimamente votata. L'onorevole De Nicolò ha parlato anche di due deviazioni avvenuti sulla linea di Foggia. Per ognuno di essi fu fatta un'inchiesta, ma ora non ne ricordo i risultati; certo che se vi fossero stati dei responsabili, non si sarebbe mancato di punirli.

Ha parlato anche del mio viaggio a Bari. Lo ringrazio e quello che ho promesso per Messina lo prometto per Bari e Brindisi, e manterrò la promessa. Ma riguardo a Bari

io ho fatto qualche cosa di più, che l'onorevole De Nicolò deve conoscere. Venne da me una Commissione che mi fu presentata da alcuni onorevoli deputati, e mi pare anche dall'onorevole De Nicolò, perchè si sospendesse l'esecuzione del progetto presentato dalla Società Adriatica.

Convengo con l'onorevole De Nicolò, che è grave il fatto di un passaggio a livello che turba l'armonia delle vie necessarie all'ampliamento della città di Bari, e non domanderei di meglio che eliminare un tale inconveniente; e spero pure che si possa sistemare convenientemente il servizio delle merci.

L'onorevole De Nicolò chiudendo il suo discorso, ha detto che in Italia le tariffe ferroviarie sono molto alte. Ma, onorevole De Nicolò, *sunt lacrimae rerum*: ci sono le Convenzioni, ed io non saprei che farci.

L'onorevole Poli ha sollevato un'altra questione, dicendo che nel Ministero dei lavori pubblici manca l'organizzazione amministrativa e tecnica, e che a questo noi dobbiamo tutti i nostri mali ferroviari. Fintantochè egli mi parla della mancanza numerica del personale dell'Ispettorato, sono d'accordo con lui, e difatti ho promesso alla Camera di presentare un nuovo organico per aumentare questo personale. Ma io non posso ammettere che il personale esistente non sia capace e non faccia il suo dovere. Debbo dirlo a cagion d'onore, tutti gli impiegati dell'Ispettorato, tanto quelli dell'esercizio che quelli delle costruzioni, compiono benissimo il loro dovere.

L'onorevole Poli ha detto poi una cosa che mi è dispiaciuta. Ha detto che il Ministero dei lavori pubblici è un Ministero elettorale. (*Commenti*). Io protesto altamente contro questa affermazione. Chi ha l'onore di parlarvi, onorevole Poli, e lo dico con tutta coscienza e sicurezza, non guarda nel suo Ministero che obiettivamente tutte le questioni, sia di strade, sia di porti, sia di ferrovie, come di opere idrauliche; e me ne appello a tutti voi, onorevoli colleghi...

Voci. È vero! è vero! (*Benissimo! Bravo!*)

Lacava, ministro dei lavori pubblici. ...di qualunque parte della Camera. Io non guardo a nessuno, onorevole Poli, e poteva veramente risparmiarsi quelle sue parole. (*Commenti*).

Inoltre l'onorevole Poli è venuto a dire che l'Ispettorato non ha indirizzo nè com-

merciale, nè agricolo, nè industriale. Ma, onorevole Poli, Ella sa quale è l'ordinamento del servizio delle tariffe; Ella sa che vi ha gran parte anche il Ministero di agricoltura e commercio. C'è un Consiglio delle tariffe al quale il ministro dei lavori pubblici ed altri ministri sono sempre deferenti, e quando è possibile migliorare queste tariffe, il Governo lo fa sempre con piacere.

Detto questo, non mi resta che rispondere al collega Branca, il quale io debbo subito ringraziare di avere aderito a quanto pochi giorni fa io ebbi a dire circa il futuro esercizio ferroviario; e tanto più lo ringrazio in quantochè l'onorevole Branca, essendo stato ministro dei lavori pubblici, porta in ogni questione ad esso attinente la maggiore competenza. L'egregio collega ha detto: io non aspetto che una sola risposta da voi, e riguarda il tempo in cui questo argomento del nuovo esercizio ferroviario potrà venire dinnanzi alla Camera. Evidentemente l'onorevole Branca con quell'acume che lo distingue, ha messa la questione nel suo vero punto.

Onorevole Branca, credo anch'io come Lei che possa occorrere un lungo lavoro parlamentare per il ponderoso problema dell'esercizio ferroviario.

Sono io il primo a riconoscere che le attuali Convenzioni meritano di essere modificate, e dissi l'altro giorno che sono fautore dell'esercizio privato, che le Società dovrebbero avere maggiore libertà nell'amministrazione, ed il Governo maggiori facoltà per quanto concerne il servizio pubblico.

Ma come posso io, e su ciò richiamo tutta la vostra attenzione, dire oggi quando il Governo potrà presentare al Parlamento un argomento di tanta mole perchè sia discusso e deciso?

L'onorevole Branca sa che siamo ancora lontani di cinque anni dalla scadenza delle Convenzioni, ed in questo tempo chi sa quanti ministri passeranno per San Silvestro! Vi passerà certamente anche il mio carissimo amico Branca. *(Si ride)* Ora io non posso dire se e quando potrò presentare le nuove proposte sull'esercizio per una ragione semplicissima, che qui noi siamo passeggeri. *(Commenti — Ilarità)*. Quello di cui assicuro l'onorevole Branca si è che io non solamente tengo a continuare, perchè sono già cominciati, gli studi sulle Convenzioni ferroviarie nell'interesse dello Stato, ma dirò pure che

tengo speciale conto dei suggerimenti che mi dà e mi darà la Commissione nominata *ad hoc*, la quale attende alacramente ai suoi lavori.

Io poi non intendo di porre vincoli ai miei successori; soltanto quando un successore arriverà al palazzo di San Silvestro, gli dirò: ecco i lavori che io vi consegno, questi sono gli studi che ho potuto fare, questi sono gli studi della Commissione. Il tempo che a tutto provvede, provvederà anche alla soluzione di questa importante questione.

E con ciò finisco, ringraziando i miei onorevoli colleghi delle cortesi parole che hanno usato a mio riguardo. *(Approvazioni)*.

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

Poli. Forse a causa dei rumori della Camera, non sarò stato inteso bene; faccio però appello a tutti quanti sono qui presenti, cominciando dal relatore del bilancio dei lavori pubblici ed andando sino al sotto-segretario di Stato, che mi erano poco lontani, perchè attestino se io ho detto che l'onorevole ministro attuale ha fatto del Ministero dei lavori pubblici un Ministero elettorale. Io ho detto e confermo ciò che è nel convincimento di tutti, ciò che tutti dicono, ciò che risulta da tutte le discussioni, e che cioè questo bilancio è quello nel quale si discutono sempre i veri e propri interessi elettorali d'Italia. L'onorevole ministro non potrà dissentire da quanto affermo. Questo ho detto e questo mantengo.

Voci. Ma non è vero! *(Commenti)*.

Poli. È verissimo, ed è nella coscienza di tutti.

Mi spiacerrebbe che l'onorevole ministro Lacava, che sa quanta stima personale io abbia di lui, potesse credere che io avessi fatto a suo carico un'insinuazione che è lontana da ogni mio pensiero. *(Commenti)*.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Accetto la spiegazione data dall'onorevole Poli. Mi era sembrato che avesse detto diversamente, poichè aveva parlato di vizio elettorale alludendo al Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Di Trabia.

Di Trabia. L'onorevole ministro mi ha frainteso facendomi dire quello che non ho

detto. Io non mi sono lamentato perchè per varii giorni consecutivi vi sono stati sulla linea Eboli-Reggio dei ritardi a causa di alcune frane; io non ho la competenza dell'onorevole Lacava, ma so benissimo che non si può rimproverare il Ministero se una frana ostruisce delle linee, poichè si tratta di forza maggiore; io ho invece lamentato, che i treni della linea principale siano stati costretti, per parecchi giorni, a subire dei ritardi, a causa di interruzioni per frane cadute in alcune linee secondarie affluenti alla linea principale, per esempio in quella che va a Santa Eufemia e in quella che va a Salerno. È strano che, mentre vi è un solo treno diretto per le comunicazioni fra Roma e la Sicilia, questo debba ritardare ogni giorno sette, otto o dieci ore, perchè nelle linee laterali delle frane cadute impediscono la regolare coincidenza dei treni. Questo ho detto e ripeto.

Del resto, ringrazio l'onorevole Lacava dei buoni proponimenti che ha manifestato per migliorare le comunicazioni colla Sicilia. Se son rose fioriranno; io intanto auguro che ogni rosa nasca, cresca e fiorisca intorno all'onorevole Lacava. (*Si ride — Bene!*)

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 60.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni ed interpellanze

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

Bracci, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, se intenda sollecitare la presentazione di una legge unica sulla caccia, a tutela e difesa specialmente dell'agricoltura.

« De Nicolò. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione circa la riduzione dell'assegno alla Biblioteca Vittorio Emanuele in Roma per l'acquisto di nuove pubblicazioni.

« Bissolati. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno circa l'op-

portunità di una riforma della legge sulla giustizia amministrativa perchè possano evitarsi le gravi anomalie che recenti giudicati hanno dimostrato possibili.

« Mazza. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro del tesoro circa l'opportunità di ripresentare subito il progetto di legge sulla cedibilità e sequestrabilità degli stipendi degl'impiegati.

« Mazza. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere le ragioni che lo hanno indotto a modificare parzialmente l'ordinamento dell'Amministrazione sanitaria centrale.

« Celli. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se e come intenda mettere in armonia le esplicite dichiarazioni da lui fatte, circa l'ufficio antropometrico nella seduta del 5 dicembre prossimo passato con le disposizioni dell'articolo 17 del Decreto emanato due giorni innanzi.

« Celli. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Si dia lettura delle interpellanze.

Bracci, segretario, legge.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio circa il danno che alle istituzioni parlamentari si arreca con la concessione d'impieghi o di incarichi retribuiti a membri del Parlamento.

« Vischi. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per sapere se intenda proporre al Parlamento misure legislative, atte a meglio regolare i rapporti fra il Pubblico Ministero e l'Autorità politica centrale e locale, a fine di ovviare ad abituali inconvenienti, che turbano l'amministrazione della giustizia, come han dimostrato i fatti messi in evidenza dal processo Notarbartolo.

« De Nicolò. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se non creda opportuno e giusto di regolare la posizione del personale destinato alla riscossione del Dazio sul consumo interno, nei rapporti con l'Amministrazione dello Stato ed a norma di legge.

« De Nicolò, De Prisco. »

Presidente. I signori ministri interpellati diranno domani se accettino queste interpellanze e quando dovranno essere svolte.

Frattanto vi sono le interpellanze annunziate ieri: una degli onorevoli Mirabelli e Meardi, l'altra dell'onorevole Del Balzo.

Onorevole presidente del Consiglio, ha facoltà di parlare.

Pelloux, presidente del Consiglio. Il ministro delle finanze accetta le interpellanze degli onorevoli Mirabelli e Meardi e chiede che siano iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine di presentazione.

Presidente. Faccio ora osservare che l'interpellanza dell'onorevole De Nicolò potrebbe essere svolta insieme con le altre sullo stesso argomento lunedì 12 febbraio.

(Rimane così stabilito).

Prinetti. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Prinetti. In seguito alla morte del nostro carissimo collega l'onorevole Alessandro Costa è rimasto vacante un posto di segretario della Presidenza della Camera. Io chiedo all'onorevole presidente, quando si procederà alla votazione per la elezione di questo segretario.

Presidente. Se non vi sono opposizioni la votazione per la elezione di un segretario di Presidenza in sostituzione del defunto Alessandro Costa, sarà posta nell'ordine del giorno di giovedì.

(La Camera approva).

La seduta termina alle ore 18,30.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900 (37).

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero delle pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1899-900 (35).

4. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario 1899-900 (31).

5. Acquisto dei quadri e degli oggetti d'arte dell'Arcispedale di S. Maria Nuova in Firenze a favore di detta città (144).

6. Sul servizio telefonico (3). *(Urgenza).*

7. Disposizioni per la conservazione della Laguna Veneta (54).

8. Disposizioni per la concessione delle rafferme ai militari del Corpo Reali Equipaggi (142).

9. Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi (4). *(Urgenza).*

10. Modificazioni alle leggi per l'applicazione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile (94).

11. Sull'emigrazione (97 e 97-bis).

12. Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero (119).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione.
