

XXXV.

1 TORNATA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

	<i>Pag.</i>
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>).	1025
Bilancio dei lavori pubblici:	
COMANDINI	1030
DE NAVA	1025
INDELLI	1038
NICCOLINI	1034

La seduta comincia alle ore 10.

Lucifero, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente seduta antimeridiana che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

De Nava. Non mi sono iscritto nella discussione generale per fare un discorso su tutta l'Amministrazione dei lavori pubblici, bensì per domandare spiegazioni all'onorevole ministro, intorno ai suoi intendimenti sopra alcune delle questioni che questa amministrazione concernono, e, trattandosi di questioni di indole generale, anziché parlare sui singoli capitoli, mi sono iscritto

nella discussione generale. Sarò breve nella richiesta di queste spiegazioni.

La prima domanda, che in termini precisi rivolgo all'onorevole ministro, si riferisce al servizio più importante cui deve provvedere l'Amministrazione dei lavori pubblici, intendo dire il servizio ferroviario, ed è questa: quale è il pensiero dell'onorevole ministro intorno al metodo (lasciamo per un momento il merito) il metodo, ripeto, da seguire, nell'occasione della non lontana scadenza delle Convenzioni ferroviarie, per decidere in quale guisa sia da provvedere al nostro ordinamento ferroviario dal 1905 in poi? La Camera sa che, secondo il contratto, il Governo ha la facoltà di denunziare le Convenzioni alla scadenza del primo ventennio, con una disdetta preventiva di due anni, di guisa che, qualora il Governo intendesse rescindere o modificare le Convenzioni, dovrebbe darne denuncia alle Società nel 1903.

Ora io domando all'onorevole ministro: crede egli che questa disposizione della legge conceda una facoltà spettante al Governo come potere esecutivo, oppure il Governo debba essere suffragato dal voto del Parlamento?

E una questione molto importante, perchè se, come io penso, non è in facoltà del solo ministro di fare la denuncia, è evidente che il Governo debba presentare in tempo utile le sue proposte alla Camera, perchè

questa possa con piena coscienza deliberare, e non essere costretta ad affrettare i provvedimenti, presa alla gola dalla scadenza del termine.

Ed è in vista di questa considerazione che io mi dichiarai altra volta contrario alla nomina della Commissione, che fu istituita circa un anno fa per studiare la questione ferroviaria.

Io pensavo, e penso, che i provvedimenti in questa materia dovesse riservarli esclusivamente a sè il Governo, con l'accordo del Parlamento.

Io ritenevo, e ritengo, che il Ministero dei lavori pubblici avesse nei suoi archivi abbastanza documenti ed elementi per decidere ciò che convenga fare intorno all'ordinamento delle ferrovie, per modo che non fosse necessario di nominare una Commissione, la quale togliendo al Governo i poteri e le facoltà che gli spettano, finisce per intralciarne i movimenti.

Infatti la nomina e la esistenza di questa Commissione non hanno avuto finora altro effetto che questo: ritardare le proposte che si attendono dal Governo.

È perciò che, mentre io ho fatto la domanda all'egregio ministro, da cui mi auguro una risposta, intorno a ciò che pensi sul metodo da seguire in questa questione, gli faccio anche una raccomandazione, sicuro che egli l'accetterà, anzi spero mi sarà grato della richiesta, che gli faccio, perchè son cose queste intorno a cui sentirà anch'egli il desiderio di manifestare alla Camera il pensiero suo.

La raccomandazione è: che egli faccia di tutto affinchè questa Commissione affretti quanto più è possibile i suoi lavori, poichè è necessario, a mio parere, che nel prossimo anno, e non più tardi, il problema sia portato alla Camera, affinchè sia esaminato con la dovuta e necessaria ponderazione.

E, poichè parlo di ferrovie, credo conveniente domandare all'onorevole ministro un'altra spiegazione, e cioè se a lui non sembri opportuno di consentire, in questa parte almeno, al desiderio, esposto l'altro ieri, mi pare, o in una sua interrogazione, dall'onorevole Nofri, cioè a dire di sollecitare quanto più è possibile il Collegio arbitrale a pronunciare le sue decisioni intorno alle controversie, sorte tra le Società ferroviarie e il loro personale.

La ragione, per la quale io faccio all'onorevole ministro questa raccomandazione, è la seguente: io reputo essere indispensabile che nel momento, in cui il Parlamento dovrà decidere intorno all'ordinamento delle sue ferrovie, siano, per quanto è possibile, disbrigate tutte le questioni, di qualsiasi indole, che pur troppo non mancano tra Società e Governo, perchè, soltanto quando la situazione sia netta, quando, cioè a dire, il Governo non si trovi impegnato in questioni gravi, le quali possono influire sulle sue decisioni, potrà esser dato di esaminare con piena coscienza il grave problema.

Trovarsi, nel momento della decisione, liberi tanto il Governo quanto la Società da complicati rapporti tra loro, il non esservi gravi pendenze o grandi pagamenti da fare, è certo una condizione utile, una condizione efficace, una condizione necessaria perchè la risoluzione sull'ordinamento delle nostre ferrovie possa essere a suo tempo presa con serenità.

Ecco perchè io raccomando al ministro che solleciti non solo la definizione delle controversie gravi, ma, quanto più è possibile, di tutte le altre pendenze, per poter essere, per dirla con una sola frase, con le mani libere.

Sull'argomento delle ferrovie, mi permetta l'onorevole ministro un'altra domanda, cioè: secondo la sua breve esperienza, di quest'ultimo periodo (perchè so bene che fu già altra volta ministro dei lavori pubblici), secondo dunque questa esperienza, sembra a lui che la riorganizzazione data recentemente all'ispettorato centrale delle ferrovie, ripartendolo in due rami: ispettorato sull'esercizio, e ispettorato sulle costruzioni, abbia dato utili risultati? Quello che si sperava e si desiderava di ottenere dal nuovo ordinamento si è ottenuto?

Io, che non sono dentro l'amministrazione dei lavori pubblici, devo giudicare dai fenomeni esterni e dalla impressione che essi mi fanno; e questa, francamente, mi dice, che il risultato non si sia raggiunto.

Ecco, onorevole ministro: secondo l'intendimento del legislatore, e secondo le disposizioni delle leggi, l'ispettorato non doveva limitarsi soltanto al controllo dei fondi di riserva stabiliti nelle Convenzioni; ma bensì essere un efficace controllo dell'esercizio, ed

esercitare una tutela seria sul patrimonio delle ferrovie.

L'ispettorato in verità dimenticò, fino dal primo momento, queste funzioni essenziali, essenziali perchè il patrimonio ferroviario appartiene allo Stato, perchè la vigilanza sulla manutenzione del materiale rotabile influisce immensamente sull'esercizio; e si limitò invece, come ho detto, alla sorveglianza sulla gestione dei fondi di riserva. Come mezzo, per riparare a questo inconveniente, si dispose la divisione dell'ispettorato in due rami.

A me sembra però non siasi raggiunto alcun miglioramento nè per quel che riguarda la vigilanza sulla manutenzione del patrimonio, specialmente del materiale rotabile, nè per l'esercizio delle ferrovie, per esempio sull'osservanza degli orari.

Dal Verme. Anzi un peggioramento.

De Nava. Il collega Dal Verme dice che vi è peggioramento. Io non osavo dirlo, ma certamente un miglioramento in questa parte del servizio non si è ottenuto.

Io mi spiego ciò, almeno in parte, perchè difficilmente si vince l'abitudine contratta, dall'ispettorato delle ferrovie, il quale non ha mai creduto di avere il diritto di entrare nell'esercizio delle ferrovie, o vi è entrato di straforo, senza l'autorità che gli spettava, non comprendendo che invece ciò era non solo un diritto suo, ma un suo dovere, perchè gli era imposto dalle Convenzioni ferroviarie, dai regolamenti, dalla legge.

Ora io pregherei il ministro, il quale ha mente acuta, di considerare come, in questo momento più che in ogni altro, conviene richiamare l'ispettorato all'esercizio dell'alta funzione sua; poichè quando si è prossimi al tempo in cui si dovranno riesaminare le Convenzioni, non è bene che passi in giudicato l'attuale sistema.

Infine vuole il ministro darsi qualche notizia sul risultato della legge sulle sovvenzioni chilometriche?

Sospesa per la legge del 1897 la costruzione diretta delle ferrovie da parte dello Stato, fu sostituito, con speranze di buoni risultati, il metodo delle sovvenzioni, estese fino al massimo di seimila lire per quelle linee che erano contemplate nelle leggi precedenti, per quelle cioè, per cui il Parlamento aveva assunto impegno verso le popolazioni.

Sebbene il tempo trascorso non sia molto,

credo opportuno di domandare all'onorevole ministro quale sia stato l'effetto di questa legge; quale sia il numero delle domande presentate, e se siano istruite, e corredate dalle necessarie combinazioni finanziarie.

I risultati della esecuzione di questa legge possono servire d'ammaestramento per i provvedimenti eventuali da prendersi.

Avute siffatte notizie, potremo farci un concetto se la legge sia stata utile, o se abbia bisogno di ritocchi; perchè, essendo mio parere che a qualunque costo bisogna evitare di ritornare al sistema delle costruzioni dirette da parte dello Stato (*Bravo!*) riterrei, in caso di estrema necessità, che si potrebbe piuttosto arrivare all'aumento della sovvenzione chilometrica per ottenere la costruzione di quelle linee per le quali le popolazioni attendono l'adempimento degli impegni del Governo, anzichè ritornare ad un sistema abbastanza deplorato. Ecco perchè io credo di fare cosa grata all'onorevole ministro domandandogli spiegazioni sulle costruzioni ferroviarie mediante sovvenzioni chilometriche. (*Benissimo!*)

E dalle ferrovie mi permetta l'onorevole ministro di passare un momento alle acque. La mia domanda è molto semplice: che cosa pensa egli di fare del disegno di legge sulle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria?

La Camera già sa, perchè si è occupata di questo argomento, che per il nostro paese il problema più vitale non è già quello che si riferisce ai grandi corsi d'acqua, che sono classificati, e pei quali vi è una legislazione molto provvida, bensì quello che si riferisce ai corsi d'acqua che si appellano minori, ma che a volte recano danni gravissimi. Ed è notevole, che, mentre in alcune regioni italiane si trovano classificati nelle prime due classi quasi tutti i fiumi, ve ne sono altre, per esempio le Calabrie, la Basilicata, la Sicilia, le Marche, ed anche una parte della Toscana, in cui i corsi d'acqua non sono dalla legge considerati fra quelli di cui lo Stato si debba interessare. E poichè i privati hanno purtroppo una iniziativa molto deficiente, accade che tali corsi d'acqua siano lasciati affatto disordinati, e che dal disalveamento di essi derivino poi danni gravissimi ad intere contrade e impaludamenti che richiedono poi la necessità delle bonifiche.

L'onorevole ministro appartiene ad una

regione in cui simile questione è molto conosciuta. Quantunque simili corsi d'acqua o torrenti siano spesso grossi e pericolosi, quantunque arrechino gravissimi danni a quei territori, quantunque preparino la necessità di fare poi grandi lavori di bonifica, la nostra legislazione è per essi assolutamente deficiente.

Per ovviare a questo gravissimo inconveniente, un anno e mezzo fa, fu presentato alla Camera un disegno di legge che, pur non rispondendo, lo dico subito, a tutte le esigenze, disciplinava abbastanza bene la procedura per l'esecuzione delle opere di riparo ai torrenti. Tale disegno di legge fu esaminato da una Commissione la quale vi apportò alcune modificazioni, e poi fu pienamente approvato dalla Camera. Ho anzi molto piacere che sieda al banco della Commissione, come relatore del bilancio, un egregio collega che prese attivissima parte ai lavori di quella Commissione e che può attestare come gli studi da essa fatti fossero molto accurati e concludenti. Approvato dalla Camera, il disegno di legge fu trasmesso al Senato, il quale lo approvò apportandovi solamente una lieve modificazione, per cui occorreva che la Camera nuovamente lo prendesse in esame. Le vicende parlamentari però impedirono che quel progetto diventasse legge. Ora io speravo, anzi attendevo dal ministro, alla ripresa dei lavori parlamentari, la presentazione di quello stesso disegno di legge, che era già stato votato dalla Camera e dal Senato. Era l'unico mezzo di uscire, per ora, dalle deplorabili condizioni attuali. Invece l'onorevole ministro ha pensato diversamente. Suppongo che lo abbia fatto perchè intenda ristudiare l'argomento, e migliorare il progetto. Ora, mi permetta di dirgli, che in queste cose l'ottimo è nemico del bene. Infatti non si potranno apportare serie modificazioni a quel disegno di legge, senza arrecare maggiori oneri al bilancio dello Stato; ed io temo che in tal caso non se ne possa far nulla, specie perchè a lato dell'onorevole ministro dei lavori pubblici siede, come ministro del tesoro, l'onorevole Rubini, il quale, e glie ne do lode, è persona di molto difficile contentatura. Ecco perchè, quantunque io abbia piena fiducia negli studi dell'onorevole ministro, il quale non può disconoscere che questo è uno dei più gravi problemi che interessano gran

parte dell'Italia, perchè riguarda regioni in cui opere indispensabili non si eseguono affatto, avrei preferito che avesse ripresentato l'antico progetto. Ad ogni modo confido che egli vorrà affrettare gli studi, non apportando soverchie modificazioni ad un progetto che la Camera approverebbe certamente, avendogli fatto buon viso pochi mesi fa.

Così facendo, egli sodisferà il voto manifestato parecchie volte da tutte le popolazioni interessate. L'onorevole ministro, spero, ricorderà un'adunanza tenuta tre anni sono dai senatori e deputati di tutte le Calabrie, la quale presentò al Governo un memoriale in cui si additava questo, come uno dei più vitali problemi da risolvere.

Ed ora, prima di lasciare gli argomenti d'indole generale, per passare ad un argomento speciale che più direttamente mi interessa, non mi resta che di fermare l'attenzione del ministro sopra un ultimo punto; e non mi dia dell'eccessivo, se io gli faccio parecchie domande...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Lei è così cortese, che fa piacere l'ascoltarla.

De Nava. ...perchè questo è l'unico modo per conoscere i suoi intendimenti intorno all'Amministrazione dei lavori pubblici.

Trattasi del riordinamento del Genio civile. L'altro giorno, mi sembrò che l'onorevole ministro manifestasse il suo pensiero contrario al decentramento. Non voglio per ora entrare in questa questione, che è molto grave, ed intorno alla quale consento in parte in ciò che egli disse: decentramento vero e proprio non si può avere, finchè non ci sia decentramento di spese.

Infatti non decentrando la facoltà della spesa si dovrà ricorrere sempre al centro, cioè al ministro e ai Corpi consultivi centrali, cioè al Consiglio di Stato e alla Corte dei conti per determinare qualche cosa di concreto e positivo, ed il decentramento non sarà che fittizio.

Un vero decentramento amministrativo (chiamiamolo così) non si potrebbe avere se non dando ai Corpi locali alcune delle attribuzioni del Governo centrale (ed io in verità non oserei affermare che nelle attuali condizioni dell'Italia ciò sarebbe possibile ed utile); ma un decentramento nel senso di affidare le attribuzioni a funzionari governativi locali non raggiunge il fine, che il decentramento deve proporsi.

Ma questo l'ho detto in parentesi, perchè non intendo entrare nella grave questione.

Quale che sia per altro il pensiero del ministro su questo problema, occorre che io gli domandi che cosa egli pensi di fare dei compartimenti del Genio civile. Noi siamo in questa condizione: la legge del 1893 istituitiva dei Compartimenti, fu presentata dall'onorevole Genala a scopo di decentrare, ma in verità, poichè questi ispettori non furono costituiti in un vero e proprio ufficio, sono divenuti esclusivamente una ruota di più nel complicato ingranaggio burocratico: cioè a dire, sono dei funzionari attraverso i quali debbono passare progetti, relazioni ed opere, prima d'arrivare al Ministero.

Domando se questo sia decentramento, o se non sia una vera e propria complicazione. Quindi, qui non ci sono che due vie da seguire: o si vuole veramente seguire il sistema del decentramento (che non raggiungerebbe mai lo scopo, come ho detto, ma che è ad ogni modo un sistema che ha una certa razionalità) ed allora gli ispettori del Genio civile bisogna costituirli regolarmente, dando loro un ufficio e dando loro attribuzioni e responsabilità; ovvero (e questo è l'altro corno del dilemma) bisogna sopprimerli. Se non si vogliono dare agli ispettori di compartimento intere quelle attribuzioni che, secondo la legge, dovevano avere, bisogna sopprimerli. Si tornerà allora al vecchio sistema, secondo cui gl'ingegneri capi rappresentano il Governo nelle Provincie, e gli ispettori sono a Roma e vanno nelle Provincie a fare, per incarico del ministro, le ispezioni che sono necessarie. Sono sicuro che il ministro mi dirà quale sia il pensiero suo su questo argomento.

Ed ecco da ultimo la questione che direttamente riguarda me, in quanto sono rappresentante della regione cui si riferisce; intendo parlare della comunicazione tra la Sicilia ed il continente, col transito per Villa San Giovanni.

Onorevole ministro, è una questione grave ed importante, e non si meravigli, che, a mio modo di vedere, io non trovi grande differenza d'importanza tra questo problema, e quello delle linee d'accesso al Sempione.

Queste sono grandi linee di comunicazione tra l'Italia e l'estero. Il Governo deve interessarsene; non deve avvenire che l'apertura del Sempione ci trovi impreparati; le linee d'accesso, se son necessarie, bisogna farle e

bisogna che le faccia direttamente lo Stato. Ma mi si permetta di pensare che non meno grandiosa si presenta alla mia mente la linea di comunicazione che deve unire la maggiore isola nostra al continente. Si tratta di congiungere 4 milioni di cittadini, ed una regione piena di ricchezze al continente italiano e per esso al continente europeo; si tratta di rendere l'Italia veramente unita, anche geograficamente.

Mi si lasci dire schiettamente: non è lecito trascurare più oltre tale problema. Noi, che frequentiamo quella regione, vediamo, giorno per giorno, aumentare il traffico delle merci e dei passeggeri. Il movimento dei forestieri che si recano in Sicilia a visitare quella incantevole regione, o a passare a Malta, in Egitto, nell'Oriente, lo vediamo aumentare di giorno in giorno.

Cresce di giorno in giorno il traffico delle merci, e specie delle primizie delle derrate alimentari.

Pensate cosa potrebbe avvenire quando un rapido, completo, definitivo servizio fosse assicurato, disponendo le nuove, grandi opere che occorrono nel porto di Villa San Giovanni, per renderlo atto al commercio locale ed al commercio di transito.

Ora, non soltanto non si procede con energia, non soltanto non si pensa a modificare l'attuale stato di cose, ma non si eseguono nemmeno esattamente le leggi esistenti. Infatti la legge del 1894, e la ricorderà l'onorevole ministro, prevede due comunicazioni tra la Sicilia ed il continente, quella per la via di Reggio (che io credo che non si possa mai trascurare, nè io cittadino di laggiù propugnerei mai una simile cosa), e l'altra importantissima per Villa S. Giovanni, come quella che si può considerare veramente la comunicazione diretta e celere, non potendosi ammettere l'assurdo cui si è più volte accennato in questa Camera, di pretendere dai viaggiatori che facciano un maggior percorso per ferrovia, per poi fare un maggior percorso per via di mare.

Non è mia la frase, ma è così felice che mi permetterà il collega Dal Verme di rubargliela. Onorevole ministro, presenti il disegno di legge per le opere di cui si tratta, e creda pure che se Lei domanderà un paio di milioni per un tal fine non impressionerà alcuno, tenuto conto del grave problema che si tratta di risolvere. E soggiungo, ed ho

finito, che gli stanziamenti per queste opere non perturberebbero in alcun modo l'equilibrio del bilancio. Certamente il bilancio dei lavori pubblici ha subito, per ineluttabili necessità, grandi falcidie.

Ma anche quando non si voglia sorpassare la cifra complessiva dell'attuale bilancio, si può pensare ad un nucleo di lavori urgenti da eseguire negli anni prossimi, perchè nel bilancio stesso vengono di anno in anno a cessare alcuni stanziamenti, stante il compimento delle opere cui sono assegnati. Cito, per esempio, gli stanziamenti per i fiumi veneti, quelli per la sistemazione del Reno, per l'Università di Napoli, e quelli che si riferiscono alla liquidazione delle costruzioni ferroviarie: per modo che non è punto temerario pensare a qualche opera nuova di carattere urgentissimo.

Uno stanziamento anche di due milioni di lire, che si potrebbe suddividere in tre o quattro esercizi, si può fare entrare senza difficoltà nel quadro del bilancio dei lavori pubblici, lasciando inalterata la cifra complessiva attuale. Gli interessi locali di Villa San Giovanni, che io difendo, passano in seconda linea di fronte all'importanza di quest'opera; importanza strategica, politica, e commerciale. E poichè abbiamo saputo dall'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, rispondendo ad un'interrogazione, che i progetti sono quasi pronti, io mi auguro che l'onorevole ministro Branca saprà affrontare sollecitamente questo problema, nella convinzione che la Camera farà buon viso al disegno di legge che egli presenterà. Ringraziando fin d'ora l'onorevole ministro delle spiegazioni che egli mi darà, mi auguro che le risposte riesciranno per me soddisfacenti. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comandini.

Comandini. Onorevoli colleghi! Quando l'altro giorno l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole Agnini il quale si lagnava che il bilancio dei lavori pubblici fosse contenuto in limiti troppo modesti per il nostro paese, affermava che la modestia delle cifre nulla toglieva ai benefici che il paese da quel bilancio si aspettava, perchè se altre volte i danari del Ministero dei lavori pubblici si erano male spesi, ora invece si cominciava a spenderli

molto bene, vi erano parecchi fra noi che non poterono trattenersi dal fare un sorriso d'incredulità per la conoscenza di alcuni fatti che passano abitualmente sotto gli occhi nostri. Le critiche degli oratori che avevano preceduto l'onorevole ministro e quelle degli oratori che lo seguirono, indebolirono parecchio le sue affermazioni. Ieri stesso è avvenuto un grave disastro a dimostrare quello che l'onorevole ministro aveva affermato: che molti dei danari dei contribuenti italiani erano stati male spesi nel bilancio dei lavori pubblici. (*Interruzione dell'onorevole ministro Branca.*)

Senonchè io temo che noi non ci possiamo soltanto riferire al passato; ed è per questo che io mi sono iscritto a parlare in questa discussione generale, imperocchè alcuni fatti particolari e singolari che porrò sotto gli occhi dell'onorevole ministro stanno a dimostrare che, disgraziatamente, noi continuiamo in un sistema di cose per cui sarà possibile che, fra qualche anno, un altro ministro dei lavori pubblici venga ancora ad affermare che si sono spesi male i denari dei contribuenti.

Io mi occupo in discussione generale di quello che concerne i lavori portuali. Per quanto si riferisce a questa parte del bilancio dei lavori pubblici, noi ci troviamo di fronte ad alcune difficoltà le quali dipendono e dalla legge del 1885 e dal modo di funzionare degli Uffici del Genio civile: dico della legge del 1885, imperocchè in questa legge, specialmente per le opere portuali di minore importanza, avviene questo: che le opere portuali sono pagate in gran parte dagli enti che vi hanno un interesse diretto o indiretto (e qualche volta l'interesse è molto remoto e lontano), mentre invece è il Ministero dei lavori pubblici, che fa compiere gli studi e fa eseguire i lavori, e qualche volta si dimentica anche di chiedere agli enti locali quell'assenso che pure è necessario secondo la legge del 1885.

Vero è che la legge del 6 agosto 1893 dà facoltà agli enti locali, che vi abbiano interesse, di dire la loro opinione sulle opere che il Ministero dei lavori pubblici propone.

Ma questa legge è circondata da tali e tante restrizioni che, spessissimo, il voto ed il desiderio degli enti locali diventano addirittura una cosa inutile, sicchè avviene a

questi enti locali, quando presentino qualche osservazione al Ministero, di udirsi rispondere che, avendo gli ingegneri del Genio civile compiuti i loro studi e dal momento che gli ispettori compartimentali hanno esaminati ed approvati questi studi, è inutile che gli enti locali vengano a portare la loro voce circa questi progetti, che pur tanto direttamente li interessano, specie per la parte finanziaria che deve essere in gran parte dai medesimi sostenuta.

Ora io credo, onorevole ministro, (ed è per questo che ho preso a parlare nella parte generale del bilancio) che sia necessario portare alcune modificazioni non pure alla legge del 1885, ma anche al modo di funzionare degli uffici del Genio civile. Io non intendo di muovere critica o censura, perchè io sono su questo terreno il più profano dei presenti; ma sta di fatto che noi abbiamo certi uffici del Genio civile che non possono regolarmente e sicuramente funzionare. E d'altronde è una osservazione di buon senso comune questa: che per la instabilità stessa di coloro che sono preposti all'ufficio del Genio civile in determinate Provincie, avviene spessissimo che certi lavori e certi studi, incominciati da un ingegnere, siano terminati poi da altri. Avviene che persone le quali hanno costruito fino a un certo momento soltanto ferrovie di montagna, siano poi mandate in Provincie dove ci sono specialmente studi e lavori di idraulica da fare; sicchè succede in moltissimi casi che non soltanto nascono conflitti tra coloro che si sono succeduti negli studi di determinare opere, ma anche che coloro i quali debbono compiere e studiare queste opere, pure essendo ingegneri di valore, non hanno quella competenza e quella pratica speciale che soltanto si può acquistare in seguito a lunga e continuata residenza nei luoghi dove certi problemi più gravi e speciali si debbono risolvere.

Ora, onorevole ministro, è necessario che noi portiamo un qualche rimedio a questo gravissimo inconveniente, giacchè io esporrò alla Camera alcuni piccoli fatti i quali dimostrano questo: che può esser vero ciò che l'onorevole ministro dice, che cioè i denari del bilancio dei lavori pubblici possono essere sufficienti per determinate opere, ma che spessissimo questi denari sono spesi così a casaccio, che non solo lo Stato, ma anche e più gli enti locali sostengono sacrifici

gravissimi senza ricavare dai lavori in cui si profonde tanto denaro, alcun vantaggio, alcuna utilità reale ed efficace. Onorevole ministro, ho avuto occasione di richiamare anche per lettera la sua attenzione intorno a ciò che concerne i lavori di un piccolo porto dell'Adriatico, del porto di Cesenatico. Ebbene, onorevole ministro, mi consenta che io richiami alla sua attenzione alcuni lavori che sono stati compiuti in quel porto in un breve periodo di anni. Li ricordo, perchè mi serviranno per trarre delle conclusioni molto più importanti, e perchè essi sono la conferma di ciò che ho premesso a queste mie brevi affermazioni.

Nel porto di Cesenatico, dal 1885 in poi, si sono compiuti, onorevole ministro, questi lavori: un largo bacino che doveva servire, col carico e con lo scarico delle acque, a determinare una corrente artificiale che tenesse libera e vuota la bocca del porto; dopo questo bacino si è avuto un prolungamento di palafitta; dopo la palafitta si è avuta la costruzione di un'altra palafitta parallela a quella antica di levante; poi si è avuta la costruzione di una campana elettrica, poi la costruzione di un molo isolato. Attualmente è impostata nel bilancio dei lavori pubblici la somma necessaria per poter costruire un canale che metta in comunicazione il bacino col porto di Cesenatico.

Ebbene: quasi tutti questi lavori sono stati assolutamente inutili ed alcuni anche dannosi. Si è cominciato col bacino, in cui si sono profuse oltre 200 mila lire: questo bacino, anche per l'incuria dell'ufficio che presiede allo abbassamento e all'innalzamento delle paratoie che debbono servire al carico ed allo scarico delle acque, non soltanto non ha portato alcun beneficio al porto, ma ha recato alla città un danno, giacchè si è venuto formando quasi uno stagno ove il nostro collega Celli potrebbe fare una raccolta delle zanzare anofeliche! (*Commenti*).

E vi è di più. Quando sono stati costruiti la palafitta parallela ed il molo separato, quando la costruzione di questi lavori (che ha importato una spesa di 30 e più mila lire) era già assai avanzata, per un reclamo fatto al Ministero da una Commissione di pescatori (i quali si vedevano precluso l'adito al porto da queste opere) il Ministero riprese in esame la pratica: ed allora quella stessa

Commissione la quale aveva approvato questi lavori dichiarò che essi non soltanto non erano utili, ma erano dannosi al porto di Cesenatico e ne ordinò la demolizione completa: (*Commenti*) demolizione in cui non si sono spesi denari solamente perchè le onde del mare si sono incaricate della cosa.

Si è costruita una campana elettrica la quale, nella maggior parte dei casi, non funziona assolutamente e non suona: i marinai sperano nella campana elettrica durante l'infuriare delle tempeste e nella notte buia, ma la campana elettrica è muta completamente, e non dà alcuna indicazione.

E che cosa avverrà ora, onorevole ministro? Avverrà che voi costruirete un canale il quale andrà a mettere in comunicazione il bacino col porto di Cesenatico, e vi profonderete ancora 54 mila lire: ma saranno altre 54 mila lire gettate in un lavoro completamente inutile. Non lo dico io, che non faccio professione d'ingegneria, ma l'hanno detto persone competentissime; l'ha detto un ingegnere del Genio civile, attualmente capo ufficio in una delle nostre Provincie, il quale si era occupato con intelletto d'amore delle condizioni del porto di Cesenatico; l'ha detto e lo dice l'ingegnere del comune di Cesenatico.

E d'altronde, onorevole ministro, se vorrete riprendere ancora una volta in esame questa pratica, vi convincerete che non c'è bisogno d'essere ingegneri nè figli d'ingegneri per vedere che, quando avrete costruito questo canale, voi non avrete dato alcun vantaggio al porto di Cesenatico, perchè non è della poca profondità del canale che noi ci lagniamo, ma del fatto che, al di là della bocca di Cesenatico, i fondali siano così bassi che non è permesso ad alcuna nave carica di merce di poter entrare in quel molo.

Ma onorevole ministro, vi è stato ancora qualche cosa di più. È avvenuto che quando il Ministero ordinò la demolizione, o per dir meglio la sospensione dei lavori della diga parallela e del molo separato, l'Impresa trasportò parte dei materiali al vicino porto di Rimini, dove aveva altri lavori. Eppure si è potuto riscontrare che, nei suoi conteggi, il Ministero dei lavori pubblici aveva messo a carico degli enti locali anche il prezzo dei materiali che non erano stati menoma-

mente usati per la costruzione di queste opere, le quali dallo stesso Ministero, come dissi, furono dichiarate inutili e dannose. (*Commenti*).

Ma vi è ancora qualche altra cosa, ed è che si compie continuamente per questi lavori la violazione del disposto dell'articolo 13 della legge del 1885, che fa obbligo, in caso di lavori nuovi e straordinari di richiedere l'assenso degli enti locali che devono sopportare in gran parte le spese.

Ora, nella maggior parte dei casi non si è ottemperato a questa disposizione. E non è una affermazione che faccio per desiderio di critica all'opera vostra, giacchè i Comuni e la Provincia interessata hanno sempre ricorso al Consiglio di Stato contro questa violazione dell'articolo 13 della legge.

Ebbene, onorevole ministro: il Consiglio di Stato il 14 dicembre 1894, ed il 12 febbraio 1897, diede ragione ai Comuni ed alla Provincia, e si appresta per una terza causa, la quale è stata discussa il 16 novembre, a dare ragione ancora una volta a codesti lamenti dei Comuni e della Provincia; e dico si appresta a dare ragione, perchè in quella causa la Procura erariale si è assolutamente resa contumace, e non ha preso alcuna conclusione di fronte a quelle dei Comuni e delle Provincie interessate.

Ora, onorevole ministro, noi continuiamo in questo sistema. Ed è questo che mi duole, ed è per questo che ho chiesta facoltà di parlare. Sono state stanziati nel bilancio dei lavori pubblici lire 54,000 pel porto di Cesenatico. Il lavoro è stato studiato; si è perfino indetto l'appalto dell'opera, e gli enti locali non sono stati minimamente interpellati.

Io non so se l'onorevole ministro potrebbe rispondermi che, con la legge 25 febbraio 1900 in cui quel lavoro è determinato, si sono rese obbligatorie queste spese per il porto di Cesenatico, facendo deroga, in questo modo, ai capoversi uno e due dell'articolo 13 della legge 1885.

Ma credo che la risposta del ministro non avrebbe alcun valore: imperocchè anche nella legge del 1889 si era posta una disposizione con cui si dichiaravano obbligatorie le opere in essa legge portate, e quindi si dichiarava che si poteva fare a meno del consenso degli enti interessati. Malgrado, però, questa clausola della legge del 1889, la quale è identica e

precisa a quella della legge 25 febbraio 1900, il Consiglio di Stato, colle decisioni da me ricordate, ha sempre dichiarato che i Comuni e le Provincie interessate non dovevano sopportare l'onere di queste spese straordinarie, perchè non si era ottemperato al disposto dell'articolo 13 della legge del 1885, che vuole chiesto il consenso degli enti interessati.

Ora che cosa avviene, onorevole ministro? Avviene questo: che dopo l'impostazione in bilancio di questa somma necessaria per il nuovo lavoro del porto di Cesenatico, l'intendenza di finanza, molto semplicemente, verso la fine di novembre, ha mandato ai Comuni ed agli enti interessati il riparto della spesa.

E, per esempio, al municipio di Cesena, di cui modestamente sono consigliere, è arrivato quest'ordine, così semplicemente, onorevole ministro: voi ci dovete pagare nel 1901 lire 9,502 per vostra quota di concorso per il porto di Cesenatico.

Onorevole ministro, il municipio di Cesena ha pagato per questo porto 40 e più mila lire. Ne deve ancora pagare altre 30 mila. E come il municipio di Cesena così tutti i municipi della provincia di Forlì, anche quelli che non si sognano di avere il più lontano vantaggio dal porto di Cesenatico, e che questo onere di spesa sostengono con grande abnegazione. Il municipio di Cesena ebbe una promessa formale ed assoluta, per mezzo dell'onorevole Finali, che il bilancio del comune di Cesena non sarebbe stato nel 1901 maggiormente onerato dalla spesa del porto di Cesenatico, e che ci si sarebbe permesso il pagamento di questa spesa ratealmente.

Ebbene, onorevole ministro: malgrado la promessa del ministro del tesoro, l'intendenza di finanza ha mandata una nota con la quale è ingiunto al municipio di Cesena, come a tutti gli altri Municipi della provincia, ed alla Provincia medesima, di pagare ancora ciascuno per la sua parte il 60 per cento su queste 54,000 lire che si gettano via assolutamente per questi lavori del portocanale di Cesenatico, il quale non di questa ma di altre opere ha bisogno e diritto. E tuttociò quando? Non nei primi mesi od a metà dell'anno per l'anno venturo, onorevole ministro, ma quando questi Municipi hanno

già formati i loro bilanci, sicchè l'opera del Governo è doppiamente sovvertitrice; poichè non soltanto trascura di ottemperare agli obblighi della legge, ma fa questo aggravio di spese nel momento in cui i Municipi hanno fatto i loro bilanci, e noi sappiamo tutti che i bilanci dei Municipi d'Italia, salvo rarissime eccezioni, non sono in floride condizioni.

Perciò accade che tutti i Municipi della provincia di Forlì, nessuno escluso ed eccettuato, hanno dichiarato che essi non credono di dover sottostare a questa spesa, perchè il Governo non ha chiesto il loro consenso a termini delle leggi vigenti, non solo, ma hanno dichiarato che in fine d'anno, quando il bilancio è già formato, si venga a perturbare l'economia dei bilanci degli Enti locali con richieste di somme, di cui si domanda il pagamento dall'intendenza di finanza, *illico et immediate*; dall'intendenza di finanza la quale ai reclami dei Municipi risponde: voi dovete pagare, e, quando avrete pagato, vi resterà il diritto di ricorrere, se avete ragione di non concorrere a questi lavori. Ora, onorevole ministro, tutto questo crea uno stato di cose assolutamente deplorabile.

Io, come uomo di parte, dovrei esserne lieto, ma non ne sono lieto come cittadino e come contribuente. E quando penso che il municipio del mio paese, a capo del quale sta l'onorevole senatore Saladini ex prefetto del Regno, circondato da persone altrettanto ortodosse, ha votato un vibratissimo ordine del giorno contro gli uffici del Governo pel loro modo di agire, mi sento in coscienza molto tranquillo, perchè mi persuado che tutte le censure, che spesso noi facciamo, non sono infondate.

Onorevole ministro, non si tratta solamente di porre i municipi nella necessità di votare ordini del giorno di protesta; si tratta di qualche cosa di più; si tratta di lavori che se fatti ragionevolmente sarebbero necessari, e che frattanto possono essere posti in disparte per l'opera del Governo, il quale non si cura di portare i preventivi a conoscenza degli enti locali e di chiedere il loro consenso; si tratta di perturbamenti, che si portano ai bilanci, non floridi, dei nostri municipi; si tratta di spese, le quali, in ultimo andranno tutte a carico dei contribuenti; si tratta di cause, in cui l'erario da una parte e i municipi dall'altra profonde-

ranno nuove somme; si tratta anche, per quanto la cifra possa essere piccola, della instabilità del bilancio dello Stato, perchè avverrà, una quarta volta, ciò che è avvenuto le altre tre volte, e, cioè, che si ricorrerà al Consiglio di Stato, il quale dirà, che, non essendovi stato il consenso preventivo degli enti, queste spese toccano al Governo, non agli enti locali.

E la conclusione, onorevole ministro, quale è? Intanto questo piccolo porto canale è addirittura inaccessibile alle grosse barche che trasportano merci; intanto questo, che è l'unico porto di rifugio, da Ravenna ad Ancona, perchè è l'unico canale, il quale non sia formato da un fiume, che nel momento delle intemperie si gonfia e gitta lontane da sè invece di accoglierle amorevolmente le barche dei pescatori e dei commercianti, intanto questo piccolo canale non può servire di rifugio a chicchessia. E le conseguenze, onorevole ministro, si sentono per tutta la provincia di Forlì.

Non è ignoto a voi che noi abbiamo nella nostra Provincia sviluppatissima l'industria dello zolfo e che, soltanto a Cesena, vi sono tre o quattro stabilimenti di raffinazione, i quali, non potendo avere lo zolfo dalle miniere del luogo, o non essendo sufficiente lo fanno venire dalle miniere della Sicilia.

Ebbene, con tutti i denari spesi, per il porto di Cesenatico, i commercianti si trovano in questa condizione, che debbono mandare lo zolfo — e questo avviene spesso anche pel carbone, di cui gli stabilimenti si alimentano — a Ravenna, che dista quaranta chilometri da Cesena, invece che a Cesenatico, che dista appena quattordici chilometri. Sicchè, in conclusione, si pagano molte migliaia di lire dalla provincia e dai comuni interessati e noi non abbiamo neanche il piccolo vantaggio, che ci può venire dal fatto che il porto di Cesenatico eserciti veramente la funzione sua di raccogliere quel po' di lavoro commerciale, che potrebbe esserci dato per la via di mare. Onorevole ministro, non debbo aggiungere altre parole, anche per non tediare la Camera. Io vi ho posto sott'occhio queste condizioni di fatto per quanto non spero molto che ai mali lamentati si porti rimedio, perchè mi pare che il male non stia tanto nella mancanza di buona volontà da parte vostra, quanto nel

modo di funzionare dei nostri organismi. Ad ogni modo ho voluto compiere il mio dovere anche perchè si sappia che risuona qua dentro una parola, sia pure modesta, la quale vi dice che è necessario (se volete mantenere fede alla vostra affermazione che i denari dei contribuenti, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, si spendono bene) che cambiate rotta, che ottemperiate un po' più alle leggi, che sentiate i corpi locali e non rispondiate alle loro osservazioni quello, che altra volta avete risposto a me, onorevole ministro, cioè, che dal momento che esiste il Genio civile che fa e disfa lavori in tutte le parti d'Italia, esso solo deve giudicare. Secondo voi quando il Genio civile ha studiato, *Romā locuta est*, e non c'è nessun altro, che abbia diritto di intervenire, anche se paga di tasca propria. (Bene! *all'estrema sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Niccolini.

Niccolini. Non sarà discaro alla Camera se vengo a denunciare o raccomandare al ministro, che voglia prendere, per quanto è possibile, alcuni rigorosi provvedimenti contro il servizio che si va facendo oggi dalle ferrovie in generale; non soltanto per i viaggiatori ma altresì pel trasporto delle merci. Siamo arrivati al punto che i poveri agricoltori e commercianti non sanno più come andare innanzi.

Le cause che concorrono a rendere peggioratissimo questo servizio, specialmente delle merci, credo sieno varie, e non ultima è quella di aver voluto ridurre le economie proprio fino alle ossa. È qualche cosa di indescrivibile come procede il servizio specialmente nelle stazioni non principali; e poichè anche le stazioni non principali hanno diritto di essere servite bene, credo sia necessario che l'onorevole ministro voglia richiamare seriamente le ferrovie a compiere il loro dovere.

Con il sistema delle così dette cointeressenze, che cosa si è fatto dalle ferrovie? Siamo andati riducendo di giorno in giorno il personale, e con questa riduzione è naturalissimo che i pochi, appartenenti al personale di fatica che restano, per quanto facciamo tutti gli sforzi possibili, non si trovano nella possibilità di riparare alle esigenze del pubblico. A questa gente si è detto: lavorate di

più, faticate quanto potete, e non dubitate che troverete il vostro tornaconto.

I nostri buoni operai, pieni di buona volontà, a cui la fatica davvero non fa spavento, hanno consentito alle riduzioni di personale; ma ora si trovano in numero così deficiente che non possono assolutamente, quando passano i treni merci, caricare le mercanzie le quali si vanno accumulando ogni giorno nelle stazioni. Questo inconveniente è causa di gravi ritardi nei trasporti ferroviari che si lamentano da molti dei nostri colleghi, specie da coloro che con ragione vorrebbero vedere che nei porti (a mo' d'esempio per Genova) venissero le merci portate via con maggiore facilità, e si deplora un giorno più che l'altro la deficienza dei vagoni; deficienza del resto che è naturale, poichè i vagoni carichi non vengono scaricati con la celerità che sarebbe necessaria.

Se esaminiamo come procede il servizio in tutte le stazioni (citerò la Toscana perchè è sotto la portata dei miei occhi), ad esempio della linea Firenze-Livorno, e precisamente in quella di Montelupo, si vede che per sbarazzare un vagone si impiegano non meno di sette od otto giorni! Ed allora si capisce bene che vi sia la deficienza dei vagoni. Le Società invece di chiedere al ministro la facoltà di costruire vagoni nuovi, dovrebbero con la loro attività, con una maggiore celerità, facilitare l'uso dei vagoni per il servizio del pubblico.

Degli operai poi, a cui si è detto che avrebbero avuto dei compensi, se ne occuperanno altri colleghi della Camera, perchè le promesse loro fatte furono illusorie. Si sa che a questi sventurati, ai quali sono state raddoppiate le fatiche, e si sono aumentate le ore di lavoro, si accordano tre, quattro o cinque lire quando però da parte delle Società non vi sia la soverchia tenerezza di riprendersele sotto l'aspetto di una multa. Potrei raccontare molti fattarelli per dimostrare la rapacità delle Società ferroviarie, ma mi limiterò ad uno solo accaduto l'anno scorso.

Fu commesso l'errore da questi sventurati d'introdurre un velocipede in uno dei vagoni che vanno direttamente alla frontiera. Se ne accorsero all'indomani. Telegrafarono immediatamente a Modane per tentare di far tornare indietro questo velocipede; ma il ve-

locipede non fu recuperato che in una stazione al di là del confine. Il ritorno del velocipede fu gravato delle spese di dazio d'entrata in Francia e di entrata in Italia.

Orbene, questi sventurati da quattordici mesi a questa parte vedonsi trattenuta una parte dei loro salari per compensare la Società del trasporto e del dazio pagato.

La cosa che più addolora è questa: che dopo vivissime preghiere fatte da questi sciagurati, la dogana francese abbonò il dazio d'entrata in Francia; ma per quante premure abbiano fatte alla dogana italiana, hanno dovuto pagare inesorabilmente il dazio d'entrata; e ciò non onora molto il nostro paese. Raccomando perciò all'onorevole ministro, che dirige con tanto amore e con tanta intelligenza il suo dicastero, di far sì che le Società siano più umane verso questi poveri disgraziati che lavorano tutta la vita per guadagnare appena di che sfamarsi.

Del resto, in generale le Società ferroviarie agiscono proprio, come si suol dire, a lascia podere e fanno tutto quello che possono per disgustare il pubblico. (*Bravo!*)

E ci riescono! Lo sappiamo noi che sventuratamente siamo costretti a viaggiare spesso!

È vero che ci si potrebbe dire: contentatevi, perchè non pagate; ma poichè c'è chi paga per noi, abbiamo diritto ad essere serviti meno male. Ci troviamo a viaggiare in vagoni che credo non esistano uguali in tutti gli altri paesi. Si tratta di materiale che nessuno ha peggiore del nostro. Andiamo ad aprire uno sportello e ci resta in mano la maniglia! (*Si ride*). Dopo qualche tempo che si viaggia si resta al buio e si domanda che ci si riaccenda il lume. Ebbene, ci rispondono che il lampista a quella stazione non c'è! (*Si ride*). Siamo condannati al buio forzatamente, se vogliamo aprire gli sportelli, non ci riusciamo, e dobbiamo aspettare che due o tre agenti, se ci sono, accorran con i martelli. Ora tutto ciò dipende dal fatto che le Società non eseguono le riparazioni obbligatorie, e ciò fanno evidentemente per lasciare allo Stato, allo spirare delle convenzioni, il materiale assolutamente inservibile, e perchè pensano che così lo Stato, sarà impossibilitato a fare qualunque altra cosa e dovrà ricadere nelle loro mani.

Tutto ciò accade nelle linee principali,

non vi parlo delle ferrovie secondarie, nelle quali non è possibile viaggiare.

Una voce al Centro. È roba da chiodi addirittura!

Niccolini. A proposito delle ferrovie secondarie, mai come oggi si è avuto un così universale malcontento per tutto ciò che riguarda la modificazione di orario. Non è giusto che nel compilare gli orari si provveda soltanto agli interessi delle grandi città, perchè anche questi possono conciliarsi con quelli delle popolazioni dei centri minori.

Le grandi città hanno i loro treni diretti ed è giusto che questi siano regolati secondo i loro desideri, ma è anche giusto che almeno i treni meno celeri soddisfino i bisogni e i desideri delle popolazioni delle campagne. Sul servizio di alcune ferrovie secondarie, hanno interrogato il Governo vari egregi colleghi, ai quali pienamente mi associo, specie per quanto hanno detto sugli orari delle ferrovie della Toscana. Nelle linee Firenze-Livorno, Pistoia-Pisa, Empoli-Chiusi-Siena, si è ridotti a tal punto che non è possibile servirsene. Ma soprattutto richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sull'orario di linea che è davvero di triste ricordo per tutti noi, quando si pensi alle somme ingentissime che è costata allo Stato, della linea Firenze-Faenza. Gli orari di questa linea contengono assurdità spaventose, tanto che, uno che da Firenze vuole andare a Faenza, o viceversa, per sbrigare i suoi affari, non può tornare a casa nello stesso giorno.

Per fare una osservazione d'indole generale, osservo che vi sono ora in Italia alcune città che hanno, per così dire, il monopolio degli orari, cosicchè mentre lo Stato ha speso somme ingentissime per costruire certe linee, queste sono inservibili o riescono estremamente scomode.

L'onorevole ministro dovrebbe costringere il suo Ispettorato a portare una maggiore attenzione e più rigore nell'esame e nell'approvazione degli orari. Si dice, per esempio, che qualche volta nella compilazione degli orari influiscano perfino i proprietari dei *Restaurants* di talune stazioni, ai quali interessa che i viaggiatori siano costretti a prendere una ferrovia piuttosto che un'altra. (*Bene! Commenti*).

Qualche volta le stesse Società cercano di disgustare il pubblico dall'uso di una data

linea, e questo, lo dico francamente, accade a proposito della Firenze-Faenza.

In quanto poi ai ritardi (non parlo di quelli avvenuti in questi giorni perchè dipendono da forza maggiore, ma di quelli giornalieri), per me essi sono provocati dall'inerzia del servizio malfatto. Citerò, a modo d'esempio, la stazione di Roma. Comprendo un ritardo che sia cagionato, durante il tragitto, dal ritardo d'una coincidenza o da altra ragione consimile; ma non posso ammettere che dalla stazione di Roma provengano i ritardi. E questi ritardi avvengono quasi seralmente, in quanto che ai capi stazione sono stati impartiti ordini severissimi, perchè tentino ogni mezzo per fare stare i viaggiatori più male che sia possibile, e si riducano proprio all'ultimo minuto ad attaccare un vagone di più. Quando qualcuno dei nostri colleghi, o qualche viaggiatore va girando per la stazione, prima della partenza di un treno, arrivano le guardie, lo spingono dentro un vagone, proprio ve lo incastrano. E quando costui osserva: ma qui c'è troppa gente, le guardie rispondono: ma c'è sempre un posto, e lei deve andar lì. E così, finchè non hanno empito tutti i vagoni, in modo che la gente vi stia pigiata come le sardine, non si decidono ad attaccare un vagone di più. E questo vagone di più lo attaccano, generalmente, quando vedono che alcuni viaggiatori resterebbero a piedi, nel momento in cui il treno deve partire. Questa è la verità, e credo di non trovare contraddittori. (*È vero! — Benissimo!*)

Inconvenienti simili non avvengono in nessun altro paese. Io viaggio spesso fuori d'Italia, e non mi è mai accaduto di vedere, specialmente di notte, i vagoni completamente pieni, fino all'ultimo posto.

Abbiamo poi da lamentare ritardi e poca celerità nella spedizione delle merci. Questo è un altro inconveniente così grave, che può essere una delle principali ragioni per le quali l'onorevole ministro del tesoro ebbe a lamentare, avanti ieri, una diminuzione nei proventi ferroviarii. Poichè è naturale che viaggino in Italia soltanto quelli che sono costretti a viaggiare, o i pellegrini che vengono a Roma per devozione; ma quelli che viaggino per piacere in Italia, sono convinto che siano pochissimi: perchè non è più un piacere viaggiare nelle nostre ferrovie.

I ritardi per le merci, poi, dicevo, sono

qualche cosa d'incredibile. Io, disgraziatamente, ho da fare, ogni giorno, coi trasporti ferroviari e posso parlare con cognizione di causa intorno a questo argomento. Ebbene, dirò alla Camera un fatto solo: che, quando noi vogliamo spedire, per esempio, da Firenze a Livorno della merce che dev'essere caricata sui piroscafi del porto di Livorno, dobbiamo deciderci a spedirla dieci giorni prima. Eppure si tratta di appena 70 chilometri di percorrenza. Forse, l'onorevole ministro mi risponderà: tenete a dovere le Società, perchè hanno l'obbligo di una percorrenza giornaliera obbligatoria. Ma chi ha da fare spesso colle Società, naturalmente cerca di evitare attriti, perchè, altrimenti, alla prima occasione propizia, riceverà da esse tale una zampata, da andarne di sotto. In conseguenza, il più delle volte, bisogna tollerare.

Dunque, per mandare merci da Firenze a Livorno, ci vogliono dieci giorni. Avviene poi spesso, che i piroscafi arrivano a data fissa, specialmente nel porto di Livorno; caricano e salpano ad ora fissa. Ed a me avviene continuamente, coi piroscafi che salpano per Massaua (è già la quinta o la sesta volta che mi avviene), che malgrado che io abbia preso la precauzione di spedire la merce molto in anticipazione, pur tuttavia questa arriva sempre tardi. Ed allora, non solo ricevo proteste dai corrispondenti, ma ho il danno materiale di sopportare le spese di magazzinaggio o presso le ferrovie o presso gli spedizionieri, perchè quella merce deve rimanere in deposito.

Ho parlato di quel che avviene a me, per portare un esempio: ma quel che avviene a me, avviene a tutti gli altri; questo è il male: dobbiamo pagare un magazzinaggio per 12 o 15 giorni, fino al giorno in cui non arrivi qualche altro piroscafo; ed in alcune stagioni non c'è soltanto il magazzinaggio da pagare, ma c'è anche il deperimento della merce; e quello che si dice per Livorno si dica anche per Genova e per altre città.

Ma io domando: non c'è mezzo, dovendo spedire della merce a Roma, di avere un vagone raccoglitore da Milano, Firenze, Siena, Chiusi? Non c'è mezzo di avere un vagone che faccia il servizio giornaliero, raccogliendo le merci fino ad un dato peso?

Io non domando che siano molti questi vagoni raccoglitori, che finora non vi sono mai stati; ma è un fatto che attualmente se

noi vogliamo spedire una cassetta di legumi, di frutti, una cassetta o due di vini da Firenze a Roma, siamo costretti, se si vuole averla per il giorno 10 del mese, a spedirla 10 giorni avanti, perchè impiega 20 giorni ad arrivare. Ora questo non è il modo davvero di facilitare il nostro commercio ed i nostri traffici. Io quindi spero, che l'onorevole ministro si ricorderà di queste mie preghiere, e sono persuasissimo che qualche rimedio saprà trovare.

Ora mi permetto di ricordare all'onorevole ministro un inconveniente che si verifica soprattutto nei porti, e che io personalmente ho potuto vedere verificarsi specialmente nel porto di Livorno, inconveniente al quale io ho più volte accennato e che ricordo nuovamente perchè so di fare cosa buona per più ragioni: prima di tutto, nell'intento che le opere portuali non subiscano ancora dei danni; in secondo luogo, perchè credo di rendere un servizio alla sicurezza pubblica accennando al fatto che sovente, anzi giornalmente, a Livorno si fa uso della dinamite, proprio intorno alla banchina del porto e a tutti i lavori portuali.

Branca, *ministro dei lavori pubblici*. Non è cosa di mia competenza: riguarda la capitaneria dei porti.

Niccolini. Ma io mi rivolgo a Lei, perchè voglia salvare e proteggere le opere che la riguardano. Io non posso ricorrere alla Capitaneria dei porti, perciò mi rivolgo a Lei e mi rivolgerò anche al ministro dell'interno.

Una voce. E a quello della marina?

Niccolini. Anche a quello della marina.

Per timore di riuscire indiscreto verso i miei colleghi, dichiaro che ho finito.

Voci. No! no!

Niccolini. Soltanto accennerò ad una questione che riguarda il mio collegio, ma che è anche d'interesse generale. Mi consenta l'onorevole ministro di richiamare la sua attenzione su un ponte che traversa l'Arno fra Signa e Montelupo, detto ponte Nave-Camaione.

Io non sono uso di venire qui alla Camera a raccomandare nè ferrovie nuove, nè strade nell'interesse del mio collegio, ma qui, ripeto, si tratta dell'interesse generale. Un anno le ferrovie trovarono necessario di rinnovare tutti quanti i ponti che si trovavano sulla linea Firenze Livorno, adducendo per ragione (sarà stata ottima) che questi ponti non presentavano più la sicurezza per

il transito dei treni, e che per conseguenza presentavano un pericolo per il pubblico. I ponti furono tutti rinnovati, anche quelli per i quali ritengo non ci fosse urgenza; furono costruiti tutti quanti in ferro. Già era stato deciso dalla Società che si doveva ripristinare il ponte sull'Arno perchè si diceva anzi che quello presentava pericoli maggiori che non presentassero gli altri. Ebbene, io seppi che si cercava insieme di accelerare la costruzione di questo ponte e lo si voleva costruire in ferro; vollen occuparmene un po' e venni a constatare che la spesa che sarebbe occorsa nel costruire il ponte in ferro sarebbe stata molto forte, e, senza tema di esagerazione, credo di potere asserire che sarebbe stata dupla di quella che si sarebbe incontrata costruendolo in materiale.

Bisogna sapere, onorevoli colleghi, che proprio nel punto dove esiste il ponte, si trova anche una cava di pietrame, per cui la pietra non costa niente perchè è lì sul posto. Allora io feci subito premure presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè si portasse l'attenzione su questo fatto; ed infatti furono ordinati e preparati progetti, disegni e perizie da cui venne a risultare che c'erano perfino offerte a *forfait* di costruttori abili (che sono i medesimi che hanno costruito tre ponti qui a Roma) che riducevano la spesa a due terzi meno di quello che era stata prevista dalla Società ferroviaria. Ma siccome da parte della Società era stato deciso di fare il ponte in ferro e siccome si erano già presi degli impegni, così si pensò bene di non ricostruire più il ponte, ed oggi la necessità di costruirlo è completamente sparita; e mentre si sono ricostruiti tutti gli altri ponti che presentavano molto minori pericoli di questo (perchè io non voglio dire alla Camera che non ne presentavano alcuno) per questo invece che presentava un vero e proprio pericolo, si credette bene di sospenderne la ricostruzione. Mi consta che continuamente si fanno dei lavori di riparazione a questo ponte, ma con tutto questo i treni, quando passano, debbono subire un rallentamento tanto nel venire da Livorno quanto nel venire da Firenze, perchè il ponte non presenta la stabilità che dovrebbe; tanto vero che si verifica anche l'inconveniente che non si concede il transito sul ponte stesso a locomotive di proporzioni maggiori del solito,

ragione per cui non si possono ottenere treni più celeri. Ciò detto, io non aggiungo altro, augurandomi che il ministro vorrà tener conto delle mie raccomandazioni modeste, e specialmente di ciò che ho detto su questo ponte sull'Arno per il quale io credo che dal Ministero dei lavori pubblici si dovranno fare pratiche per sapere realmente la verità della cosa. Se pericoli ci sono, pensiamoci sul serio, perchè sarebbe veramente doloroso che qualche giorno ai disastri avvenuti se ne dovesse aggiungere qualche altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Più che un discorso, farò delle dichiarazioni e delle brevi raccomandazioni. Su questo bilancio si sono fatte da molte parti delle raccomandazioni per lavori speciali più o meno necessari alle diverse Provincie e Comuni, ma una discussione generale che abbracciasse tutta l'economia del bilancio è affatto mancata. Io non ne fo colpa ai miei colleghi, poichè sono state dette verità che in parte io condivido. Fo eco a quello che si è detto da quella parte della Camera (*Estrema sinistra*). Il bilancio dei lavori pubblici si è ridotto ad esigue proporzioni dal 1879 in poi. Tornato dopo parecchi anni in questa Camera, io ricordo bene l'epoca in cui questo bilancio offriva vasto campo a discussioni, appunto perchè abbracciava molti lavori che o sono stati compiuti o sono rimasti ancora come un pio desiderio. Io dirò poche cose sul metodo che si è suggerito per arricchire questo bilancio dei lavori pubblici; e non sarò certamente io a proporre e ad appoggiare le riduzioni suggerite dagli estremi banchi della Camera sulle spese militari. Molto se ne è parlato, ed anche ieri nella discussione politica se ne è tenuto proposito; io aggiungerò una sola osservazione che non mi pare siasi detta.

Come si potrebbero *arrestare* (è la frase pronunciata) le spese per la marineria? Queste spese non possono essere ridotte, perchè la marineria militare progredisce e si trasforma continuamente presso tutti gli Stati civili del mondo, quasi ad ogni anno. Se *arrestassimo* per parte nostra le spese della marina, rinzieremmo definitivamente ad avere una parte qualunque nella politica mondiale.

In ordine alle spese per l'esercito, vi è sotto una grave considerazione politica. Non certo per colpa nostra, ma è un fatto che noi

non abbiamo riscosse molte simpatie fuori d'Italia (*E' vero*): sarà per gelosia, sarà per altre ragioni, ma noi non abbiamo ispirato molte simpatie. Pensino i nostri colleghi che cosa avverrebbe se domani noi ci spogliassimo addirittura di armi e se coloro, i quali o poco simpatizzano con noi o ci disprezzano, potessero avere anche la sicurezza della nostra debolezza: cosa potrebbe esser di noi?

Voce. Ha ragione!

Indelli. Basterebbe questa considerazione per non indurci a diminuire le spese per il nostro esercito. Ma d'altronde certi lavori e certe opere debbono esser fatte, e non possiamo batter la pietra per farne scaturir del denaro. Perché non dovremo escogitare altri mezzi?

Il mio amico personale Vischi ha parlato di debiti, e certamente i rigidi allarmisti del pareggio e della finanza severa dovevano levarsi, ed hanno gridato, e continuano a gridare. Io non so perchè, se gran parte d'Italia noi l'abbiamo coperta di lavori di ogni genere fatti coi debiti, si tolleri poi che rimangano prive delle opere più necessarie alcune contrade, che pure hanno diritto ad eguale trattamento, perchè anch'esse contribuiscono a pagare i debiti fatti.

Il bilancio dei lavori pubblici, onorevoli signori, abbraccia tutto il lavoro nazionale, porti, strade ferrate, bonifiche, arginature, tutti lavori che richiedono ogni anno moltissimo denaro e che non si possono conseguire con 79 milioni. Oggi stesso mentre noi discutiamo l'Italia è tutta allagata.

Si è parlato del Genio civile, e non scaglierò un'altra sassata contro di esso. Il Genio civile ha commesso degli errori e ne commette, ne convengo, ma quando voi non gli date tutti i mezzi necessari per potere portare bene a compimento i progetti, vi troverete sempre alle prese con queste conseguenze.

Ci sono stati degli allagamenti per stagioni straordinarie; ma i lavori di arginatura non si fanno pel bel tempo! E abbiamo il diritto di dire al Governo: dovete pensare a mettere tutta l'Italia in condizioni tali che possa sopportare le intemperie delle stagioni secondo il clima e le località.

Dunque, o signori, non ho paura di fare eco a quello che ha detto l'onorevole Vischi, cioè che al credito bisogna ricorrere almeno per soddisfare le legittime esigenze di quelle

regioni che sono affamate e che hanno bisogno dei lavori da tanti anni promessi invano, e che voi costringete a pagare i tributi.

Non mi occuperò delle osservazioni fatte dall'onorevole De Nava intorno all'ordinamento del Genio civile. Un'altra volta ho sentito a pronunziare, io reduce dopo tanti anni, quella, che era la parola d'ordine in questa Camera, il decentramento. Comprendo che gli Ispettori del Genio civile non siano forse molto necessari, e magari intralciano la spedizione degli affari; ma quanto al decentramento in senso generale, non trovo che nelle condizioni morali delle nostre popolazioni sia una cosa troppo attuabile.

Non so; sarà il carattere, sarà il tipo della nostra amministrazione; ma l'esperienza ci ha insegnato che se vogliamo veder qualche affare spedito, dobbiamo pregare il ministro dei lavori pubblici di mandare tre o quattro sollecitazioni all'ingegnere del Genio civile; se vogliamo che i prefetti spediscono un rapporto e facciano qualche cosa, che hanno il dovere di fare, dobbiamo pregare il ministro dell'interno di sollecitare tre o quattro volte il prefetto medesimo. (*Commenti*).

Il decentramento è una bella idea; ma sciaguratamente nelle condizioni morali e materiali del paese non è ancora attuabile.

Ho detto che non muovo censura ai miei colleghi di non aver trattato questioni generali, ma di avere semplicemente accennato a qualche questione particolare. A questo modo la discussione sarà breve; e io stesso ne profitto.

Sarei una nota dissonante, se mi estendessi di più nella discussione. Ho detto il mio pensiero; ho detto quello che, secondo me, è indispensabile al Ministero dei lavori pubblici; passo ora ad alcune considerazioni speciali.

La Camera intenderà che io, pugliese, ho il dovere di rammentare le vive, vivacissime anzi, raccomandazioni fatte ieri l'altro dagli onorevoli Pansini e Vischi intorno all'acquetto pugliese. Non si meravigli la Camera che per due volte mi sia rivolto all'Estrema Sinistra.

Sono stato altre volte relatore del bilancio dei lavori pubblici, quando era ministro il compianto Baccarini; e perciò in materia di lavori pubblici, sono sempre sotto l'impressione dei suoi convincimenti e delle

sue idee. E poi sono di opinione che in certe questioni, per spingere l'amministrazione, l'Estrema Sinistra, se non vi fosse, bisognerebbe inventarla. (Bravo! *all'estrema sinistra*).

Io ho il coraggio delle mie opinioni: non appartengo a nessun gruppo; faccio a meno di tutti; vivo da me, e prendo le idee buone da qualunque parte vengano. (Bene! *all'estrema sinistra*).

Or bene, il solo divario, che corre tra me e gli onorevoli Pansini e Vischi, è questo: mentre essi hanno fatto elogi all'onorevole Lacava (così almeno mi è parso di sentire), se l'onorevole Lacava non è più al banco del Ministero non è certo colpa mia, ed una certa responsabilità l'hanno essi. Non dico questo perchè io abbia motivo di lamentarmi dell'onorevole Branca. L'onorevole Branca in ordine a questa grave questione dell'acquedotto pugliese si è mostrato non solo impressionato e volenteroso, ma entusiasta. Ed è perciò che la mia meraviglia è stata immensa, quando ho sentito parlare di difficoltà sorte per le acque del Sele.

Queste acque del Sele, che hanno dato il tema a tanti volumi di studi, a tante Commissioni, queste acque, della cui esistenza nessuno ha mai dubitato, che avrebbero dovuto dissetare tutte le Puglie, che sono state sempre la preoccupazione dell'onorevole Pavoncelli, ministro prima, e ora membro di una Commissione importante sull'argomento, queste acque si sono disseccate alla vigilia appunto dell'aridità delle cifre del ministro del tesoro. Debbo parlar franco: questa e non altra è la causa del disseccamento delle acque del Sele. Si sono disseccate appunto perchè il ministro del tesoro ha trovato forse incomodo l'acquedotto pugliese.

Il ministro del tesoro ha fatto in grande per le acque del Sele quello, che ordinariamente fa la burocrazia. Diceva un celebre pubblicista italiano, che non vive più, che una delle cause, per cui il Ministero dei lavori pubblici fa economie, è la burocrazia; perchè i ritardi fanno risparmiare molte somme. Ma qui il ministro del tesoro ha fatto le cose più in grande! Egli ha detto: noi non possiamo fare una spesa di 180 milioni. Ed è giunto fino a dire che l'esito non è sicuro.

Ma voi, ministro, l'avete promesso, l'avete fatto bandire in tutti gli angoli delle Puglie;

ce lo avete fatto dire nei nostri discorsi (dopo, intendiamoci bene, non prima delle elezioni), ce lo avete fatto ripetere in tutti i toni, avete fatto aprire alla speranza il cuore di quelle povere popolazioni; ed ora ci venite a dire che dovete verificare se veramente esista o non esista la feconda sorgente, che deve dissetare il popolo nostro.

Ora tutto questo, onorevole Branca, per un uomo del suo ingegno e del suo valore, per un uomo, che sa far valere quando vuole la sua opinione, a me pare sia troppo! Per parte mia, che non appartengo a gruppi, e che professo idee temperate, mi troverò molto male nel guardare in viso amici, che dal banco dei ministri ci hanno fatto promettere e poi non hanno mantenuto la parola! Ogni ritardo, onorevole Branca (tra noi possiamo intenderci, anche coll'assistenza del pubblico!) in questa questione significa, come si fa delle mozioni che non si vogliono, rimandare la proposta a sei mesi. Orbene ciò non è serio non dico un'altra parola, perchè non voglio offendere nessuno.

Se l'onorevole Branca, che ha promesso a tutti i deputati pugliesi, e a me cento volte ha detto che anzi ce ne occupavamo poco che ha promesso alla pubblica opinione, che ha fatto pubblicare dalla stampa cento mila volte che i lavori....

Branca, *ministro dei lavori pubblici*. Dalla stampa no!

Indelli. ...si sarebbero cominciati presto, credeva di non poter mantenere più queste sue promesse pel divieto del ministro del tesoro aveva un solo mezzo: tornare a casa. Sarebbe stata più gloriosa la sua uscita che la sua permanenza là, dove egli non potesse mantenere ciò, che ha promesso. Onorevoli colleghi, ho detto che avrei fatto semplici dichiarazioni. Le nostre popolazioni per la mancanza di raccolto, per la inclemenza della stagione, sono in istato di vera desolazione. Ed io non posso essere, senza altamente protestare, il rappresentante di popolazioni, i quali vivono in uno stato disastroso, che è in gran parte conseguenza delle non mantenute promesse del Governo. Ho piena fiducia nell'onorevole Branca, e regolerò la mia condotta alla Camera con questo ordine di idee (*Benissimo!*).

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta è levata alle ore 11,55.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione.