

XL.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 7 DICEMBRE 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):

| | |
|--|------------------------|
| Credito comunale e provinciale (SARACCO). Pag. | 1159 |
| Bilancio dei lavori pubblici (Seguito della discussione) | 1161-64-68 |
| APRILE | 1175 |
| BRANCA (ministro) | 1163-64-79-87-90-91-94 |
| CALLERI E. | 1162 |
| CALVI. | 1161 |
| CAMERA | 1193 |
| CAVAGNARI | 1194 |
| CRESPI | 1165 |
| D'ANDREA. | 1176-89 |
| DI LORENZO-RAELI | 1164 |
| GATTORNO. | 1173 |
| GHIGI. | 1185 |
| GIUNTI | 1191 |
| GRASSI-VOCES | 1170 |
| LACAVA | 1174 |
| LEALI. | 1189 |
| MARESCALCHI A. | 1169 |
| MAZZIOTTI (relatore). | 1188-93 |
| PIVANO | 1163-64 |
| PODESTÀ | 1168 |
| PRINETTI | 1177-83 |
| RIZZA | 1177 |
| RIZZONE. | 1173 |
| ROSSI E. | 1195 |
| ROSSI T. | 1162 |
| SOCCI | 1185 |
| STELLUTI-SCALA | 1182 |
| TICCI | 1170 |
| TODESCHINI | 1173-86 |
| VAGLIASINDI | 1171 |
| VALERI | 1176 |
| VISCHI | 1171 |

Giuramento del deputato PINNA Pag. 1168

Interrogazioni:

Crise operaia pugliese:

| | |
|---|---------|
| DI SANT'ONOFRIO (sotto-segretario di Stato) | 1154-56 |
| PANSINI. | 1155 |
| ROMANIN-JACUR (sotto-segretario di Stato) . . | 1154 |
| Provvedimenti antimalarici: | |
| CASCIANI | 1158 |
| DI SANT'ONOFRIO (sotto-segretario di Stato) . | 1158 |
| RAVA (sotto-segretario di Stato) | 1158 |
| ROMANIN-JACUR (sotto-segretario di Stato) . | 1157-59 |

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

| | |
|--|---------|
| BOVIO. | 1164 |
| LUZZATTI LUIGI | 1196 |
| PASCOLATO (ministro) | 1160-61 |
| PRESIDENTE | 1196 |
| SARACCO (presidente del Consiglio) | 1164 |
| UNGARO (relatore) | 1161 |

Proposta di legge (Svolgimento):

Riforma elettorale politica:

| | |
|--|------|
| FANI | 1160 |
| SARACCO (presidente del Consiglio) | 1160 |

Verificazione di poteri 1154-96

La seduta comincia alle 14,25.

Radice, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Per motivi di famiglia, l'onorevole Bonin ha chiesto un congedo di 6 giorni.

(È concesso).

Verificazioni di poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica di oggi, ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente e, concorrendo nello eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima:

Collegio di Camerino, eletto Sili Cesare.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

La Giunta delle elezioni ha presentato le relazioni sulle elezioni contestate dei Collegi di Cagliari, Palermo IV e Bibbiena. Saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati e iscritte nell'ordine del giorno della Camera, le prime due per martedì 11 corrente, la terza per mercoledì 12.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Pansini al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici « per sapere come intendano provvedere per la difficile condizione fatta quest'anno alla classe operaia di Puglia, ove mancarono tutti i prodotti della terra. »

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

Romanin-Jacur, sotto-segretario di Stato per l'interno. Conosciamo tutti le tristi condizioni delle Puglie in quest'anno dovute alla crisi viaria ed olearia; ma l'onorevole interrogante sa che i mezzi dei quali può disporre il Governo per questi disgraziati casi sono molto limitati. Il Ministero dell'interno, per la parte che lo riguarda, ha posta la più grande attenzione nell'accogliere i voti presentati dalle diverse rappresentanze locali e non ha mancato di fare le più vive raccomandazioni anche agli altri Ministeri perché, nei limiti della loro competenza, provvedano per quel che è possibile.

Il Ministero dell'interno, ripeto, ha fatto quanto poteva ed è disposto a fare ancora come meglio potrà. Frattanto ha invitato i corpi locali ad aprire nel prossimo inverno delle cucine economiche, promettendo dei

concorsi, cercando di favorire, da qualunque parte sieno venute, le proposte per procurare lavoro agli operai che potevano trovarlo all'estero.

E siccome la classe dei *bottai* dà il maggior contingente ai disoccupati, così il Ministero si è adoperato per mandare 110 operai bottai in Tunisia. Ma disgraziatamente 67 di questi si sono fatti ritornare a spese dello Stato, perchè giunti colà non hanno trovato lavoro. Nè questo tentativo fallito fece mutare indirizzo. Non più tardi dell'altro giorno, avendo avuto la certezza che per 23 operai c'era lavoro a Susa, abbiamo telegraficamente provveduto perchè essi partissero immediatamente.

Al di là di queste dichiarazioni, non saprei nè potrei fare. Il Governo è animato dalle migliori intenzioni di giovare alla classe operaia pugliese e lo farà entro i limiti dei pochi mezzi che sono a sua disposizione.

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

Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Come l'onorevole Pansini ha sentito, il presidente del Consiglio ha fatto vive istanze a tutti i Ministeri perchè provvedano nei limiti del possibile ad alleviare le gravi conseguenze della crisi agraria che, sappiamo, inferisce nelle Puglie, ed il Ministero dei lavori pubblici ha cercato in tutti i modi di provvedere, coi mezzi che sono consentiti dal bilancio e dalle leggi, di procurare lavoro agli operai. Posso quindi far sapere all'onorevole Pansini che per quanto ha tratto a lavori ferroviari, noi abbiamo dato subito in appalto il binario di diramazione dalla stazione al porto di Gallipoli, lavoro che rappresenta una spesa di circa 396 mila lire, che appaltato il 15 di ottobre, è stato già consegnato. Così abbiamo fatto premura alla Società assuntrice della linea Bari-Locorotondo perchè affretti i suoi lavori, e sappiamo che quanto al tratto di Putignano-Capurso si provvederà quanto prima.

Per ciò che si riferisce al ramo esercizio, io posso far sapere all'onorevole Pansini ed agli altri deputati pugliesi, che nelle provincie di Bari, Foggia e Lecce sono stati approvati lavori ferroviari sulle linee in servizio della rete Adriatica per un ammontare di lire 551,340 per Bari, lire 440,300 per Fog-

gia e 871,700 per Lecce, che si potranno eseguire in buona parte durante la stagione invernale, alle quali aggiungendone altri in corso di esame e di approvazione, per un importo complessivo rispettivamente di lire 392,400, lire 234,000 e lire 94,600, per i quali l'amministrazione non tralascia di sollecitare il più possibile e per quanto da essa dipende, le pratiche relative, si avrà un complesso di lavori, in parte appaltati, in parte da appaltarsi, di circa lire 2,584,400.

Veniamo ai lavori marittimi, ai quali è principalmente interessata la Provincia così degnamente rappresentata dal mio amico personale Pansini. Se l'interrogante lo desidera e la Camera consente, io potrei dare lettura dei singoli lavori in corso ed in progetto, che montano al numero di 33, in parte appaltati, in parte in corso di appalto, in parte allo studio. Basterà all'onorevole Pansini che io ora gli dichiaro che il loro importo ascende a lire 4,440,812 circa.

Passiamo alle bonifiche, le quali fortunatamente non interessano la provincia di Bari. Qui abbiamo per le provincie di Foggia e di Lecce, tra appalti già fatti e altri da indire, la somma di lire 1,405,797,23.

Finalmente anche quanto alle strade, nelle provincie di Bari, Foggia e Lecce non sono in corso lavori straordinari per strade nazionali, perchè la rete stradale è completa, ma per la manutenzione vi sono diverse somme in bilancio.

Ed ora ringrazio l'onorevole Pansini di aver messo il Governo in condizione di poter sfatare una buona volta questa leggenda che egli non tenga conto dei legittimi bisogni delle Puglie; il Governo invece si preoccupa vivamente di questa nobilissima regione per la quale tutti abbiamo grandissimo affetto, e voglio sperare che l'onorevole Pansini si mostrerà soddisfatto, se non altro, della buona volontà che noi mettiamo perchè le opere sieno spinte con la maggiore alacrità, e perchè si dia lavoro alle classi operaie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Se fosse esatta l'enumerazione dei milioni fatta qui dal rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, ed anche l'affidamento cortese e preciso che pareva porgere nella sua risposta l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno, non solo dovremmo es-

sere contenti noi di avere presentato questa interrogazione, e dovrebbero esserne contenti anche i due rappresentanti dei medesimi Ministeri ai quali io rivolgeva l'interrogazione, ma sarebbe davvero venuto il tempo dell'oro; (*Interruzioni dell'onorevole Di Sant'Onofrio*) perchè quando si dice che per le Provincie pugliesi ci sono 33 progetti relativi a lavori portuali, e che per questi sono impostati quattro milioni, io domando se quella che abbiamo fatto nelle sedute precedenti sia quasi una discussione di un Parlamento estero e non del Parlamento italiano.

Perchè? Perchè mi pare che stiamo ancora discutendo il bilancio dei lavori pubblici dove io cerco, ma cerco invano, questi quattro milioni per i lavori portuali. Dunque se voi credete di sfatare la leggenda in questo modo, non farete che crescere e dare alla leggenda un valore storico, che davvero voi non volete trattare quelle Provincie come dovete.

Detto questo per l'ultima parte della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato, io gli dico ancora che le assicurazioni datemi dal suo collega dell'interno, mi fanno conoscere che il Governo ha potuto constatare che le condizioni delle Puglie sono tali, da reclamare urgenti provvedimenti, poichè egli, rispondendomi, ha detto che tutti i prodotti della terra quest'anno sono venuti a mancare. Ma in quale modo ha detto di provvedere? Colle cucine economiche. E neppure le istituisce il Governo, ma invita i corpi locali ad istituirle.

E noi sappiamo in quali condizioni i Comuni si trovano. Questa è la derisione delle derisioni, ed io non a caso muoveva la mia interrogazione al presidente del Consiglio, e non al ministro dell'interno, perchè si trattava di un problema complesso, che rifletteva tutto il Ministero.

Ora dovendo esprimere intero l'animo mio, io devo dirvi che i provvedimenti che noi chiediamo sono giustissimi. Ed aggiungo che voi dovete quest'anno provvedere come provvedeste l'anno passato a togliere il tributo fondiario ai proprietari dei terreni coltivati ad olivo, perchè la mosca olearia ha distrutto anche quest'anno tutto il prodotto, e dovete farlo tanto più, perchè quest'anno, oltre l'olivo, è stato distrutto anche il prodotto delle vigne.

Non v'illudete, o signori, se vedete in

qualche stazione qualche vagone di vino pugliese. Qua e là ne troverete qualcuno, ma se voi venite a cercare da noi del vino, noi non possiamo mandarvelo. Io credo che in questa condizione di cose bisognerebbe venire senz'altro all'applicazione della legge del 1817, provvedendo all'esenzione del tributo fondiario, perchè, ripeto, tutti i prodotti sono stati distrutti.

Io credo che a questo non ci possa essere difficoltà di risposta, se è vero che anche il Governo è persuaso che le Puglie hanno diritto ad avere un sollievo nel pagamento dei tributi.

Ma quest'anno dovrebbe farsi ancora qualche cosa di più. Si dovrebbero alleviare anche le condizioni del pagamento della tassa di ricchezza mobile, perchè l'industria si trova in condizioni difficili. Voi tutti sapete che nella nostra Provincia non si può distinguere il piccolo agricoltore dal piccolo industriale.

L'agricoltore, in un modo o nell'altro, trova a fare qualche giornata di lavoro, ma il piccolo industriale non trova una giornata in un mese, perchè l'industriale vive del supero dell'agricoltore, e dell'agiatezza del piccolo proprietario e del mezzo borghese.

Ma, oltre a tutto questo, io invito il Governo a volere agevolare anche le condizioni del credito. Dovete farlo, onorevoli signori, voi che avete il diritto d'imporvi, nei limiti della legge, agli Istituti di credito, dovrete comprendere che le condizioni delle Puglie sono tali, da esigere delle facilitazioni presso il Banco di Napoli e presso la Banca d'Italia per un piccolo credito agrario ed un piccolo credito industriale, ad un tasso modesto, come si è fatto in altre occasioni, che qui non occorre ricordare.

Presidente. Cerchi di concludere.

Pansini. Riassumo. La Camera dovrebbe persuadersi anche di questo, che ci sono molti altri lavori urgenti da farsi e che attualmente stiamo discutendo a proposito del bilancio dei lavori pubblici. Però tengo a dichiarare che i quattro milioni non esistono e che sono urgenti i lavori portuali.

Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Chiede di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Dal momento che l'onorevole Pansini ha messo in dubbio le mie asserzioni,

io debbo leggergli l'elenco dei lavori portuali:

« Porto di Bari. Prolungamento della calata antistante l'edificio della Regia dogana e capitaneria di porto in rettilineo fino a raggiungere il molo presso il traforo per un importo di lire 126,036. 80: i lavori sono incominciati.

« Porto di Bari. Secondo prolungamento di metri 150 del pennello che prospetta la via Pizzoli per un importo di lire 126,705. 37: i lavori sono incominciati.

« Porto di Barletta. Allargamento di un 3° tratto della banchina dell'antico molo isolato, per un importo di lire 7,836. 76: i lavori si appalteranno in primavera.

« Porto di Barletta. Allargamento del quarto ed ultimo tratto dell'antico molo isolato per un importo di lire 33,000; si disporranno quanto prima le aste: ora il progetto è all'ufficio di revisione.

« Porto di Barletta. Pavimentazione della strada d'accesso al porto e di un tratto della lunghezza di metri 61 sulla banchina dell'antico molo isolato, per un importo di lire 67,000; i lavori saranno appaltati ora mediante pubblico incanto. » (*Interruzioni dell'onorevole Pansini*).

Ma io devo far conoscere all'onorevole Pansini i lavori che sono in corso e quelli che si dovranno appaltare. Debbo comunicare il complesso dei lavori.

« Porto di Barletta. Sistemazione ed allargamento di un terzo tratto del molo isolato, per un importo di lire 20,661. 24; i lavori sono in corso di esecuzione.

« Porto di Barletta. Allargamento di banchine al molo di ponente per un importo di lire 170,000: il progetto sarà subito sottoposto al Consiglio di Stato ».

Pansini. Ma non sono 4 milioni.

Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Quando li sommeremo tutti, arriveremo a 4 milioni.

« Porto di Barletta. Costruzione di un ponte sporgente per un importo di lire 200,000. Il progetto sarà subito sottoposto all'esame del Consiglio di Stato.

« Porto di Molfetta. Completamento delle opere di difesa per un importo di lire 670,747 e centesimi 28; i lavori si trovano in corso di avanzata esecuzione. »

Pansini. Si dovrebbe affrettare questi lavori.

Di Sant'Onofrio, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma si affrettano i lavori; però, prima di fare l'appalto, la legge ci impone di sentire il Consiglio dei lavori pubblici, la Commissione permanente dei porti ed il Consiglio di Stato e noi non possiamo non osservare tale prescrizione. Se noi non lo facesimo, l'onorevole Pansini, che ritengo rigoroso osservatore della legge, giustamente stigmatizzerebbe il Governo che alla legge non si attiene, e verrebbe egli per il primo a censurarne qui l'opera. Del resto l'andare al Consiglio di Stato non è che l'ultimo passo per l'appalto.

Continuo l'elenco.

Pansini. Venite sommando le spese fatte in 20 anni.

Di Sant'Onofrio, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono lavori in corso, nessuno è di 20 anni fa.

Dovrei leggerli tutti, ma è una cosa che non finisce più. Io posso affermare all'onorevole Pansini che sono pronto, per non tediare oltre la Camera, a fargli vedere personalmente l'elenco, oppure a farlo allegare alla mia risposta, per persuaderlo che al Governo, più di tutto, preme la classe operaia. Badate infine che l'interrogazione dell'onorevole Pansini si riferisce alla classe operaia. Ed il Ministero dei lavori pubblici si può solamente preoccupare delle questioni che si riferiscono a questa.

Egli ha parlato di mosca olearia, come se l'abbia soltanto la Puglia.

Una voce al centro sinistro. L'onorevole sotto-segretario di Stato è proprietario e l'ha avuta anche lui.

Di Sant'Onofrio, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. L'avrò avuta anch'io; ma queste sono altre questioni che non entrano nella presente interrogazione ed alle quali non può rispondere il Ministero dei lavori pubblici.

Credo dunque che questo abbia fatto di tutto per venire in aiuto alla Puglia, perchè noi siamo più di tutti persuasi che la crisi è realmente gravissima in quella regione.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Casciani, ai ministri dell'interno, di agricoltura e commercio e dei lavori pubblici, « per sapere se, in seguito alle recenti scoperte sulla malaria, intendano adottare i provvedimenti profilattici, che la scienza e l'esperienza consigliano. »

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

Romanin-Jacur, *sotto segretario di Stato per l'interno*. Non posso che ripetere all'onorevole Casciani quello che ho avuto l'onore di dire, mi pare, all'onorevole Ciccotti e ad altri egregi colleghi, che, giorni sono, rivolsero al ministro identica interrogazione.

Il Ministero dell'interno ha seguito con grandissima premura ed ha aiutato nei limiti consentiti dal bilancio, in modo però che coloro, che hanno richiesto questo aiuto, si sono dichiarati molto sodisfatti, gli studi, che solo da due anni a questa parte sono incominciati e che si proseguono per determinare la causa vera della malaria.

Io non ho duopo di ricordare all'onorevole Casciani, il quale ha l'altissima competenza, che manca a me in siffatta materia, che gli studi, relativi alla malaria hanno preso soltanto da due anni un indirizzo scientifico affatto nuovo, e che le esperienze concrete non si sono potute compiere che in quest'anno per opera specialmente di una benemerita società, che fu promossa, lo ricordo nuovamente a titolo d'onore, da parecchi nostri colleghi, a capo dei quali sta l'onorevole Fortunato.

Io ho già detto altra volta che le pubblicazioni, fatte in seguito a tali studi, hanno veduto la luce pochi mesi sono, poichè l'onorevole Casciani sa che le comunicazioni sono state fatte dall'illustre professor Grassi alla Accademia dei Lincei ai primi di giugno e che la pubblicazione non è avvenuta che un paio di mesi dopo. Queste pubblicazioni sono state comunicate a tutti i medici provinciali.

Ho già detto altra volta, e ripeto, che di tutti gli studi è stata fatta una raccolta al Ministero dell'interno nonchè una elaborata relazione con la quale si renderà conto di tutti gli studi e di tutte le osservazioni al Consiglio superiore di sanità, che dovrà radunarsi fra pochi giorni, e si domanderà il parere di questo altissimo consesso stabilito dalla legge. Avuto questo parere, il Ministero vedrà se e quali provvedimenti sia il caso di proporre al Parlamento. L'argomento, è di grandissimo interesse, perchè, come dissi altra volta, nessuno si può disinteressare della questione della malaria che purtroppo è una sventura nazionale; ma ancora lo stato degli studi è tale, che esige da parte del Governo quella ponderazione e quel maturo esame che

la novità degli studi scientifici esige. L'onorevole Casciani non mi tenga in colpa se mi sono limitato a riassumere brevemente quello che ebbi occasione di dire pochi giorni sono, poichè davvero oggi non saprei quant'altro aggiungere.

Rava, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio*. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Rava, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio*. Alla mia volta debbo pregare il collega Casciani di voler ricordare ciò che ebbi a rispondere, a proposito di un'altra interrogazione, ad alcuni nostri colleghi intorno a questo argomento. Per parte del Ministero di agricoltura, tutto ciò che è ordinato e anche consentito dalle leggi e dai mezzi del nostro bilancio, è stato attuato per ciò che riguarda le bonifiche agricole, e per ciò che riguarda il prosciugamento di terre e via dicendo. Per riforme di indole igienica noi non abbiamo medici a nostra disposizione, e quindi non possiamo prendere iniziative. Abbiamo subito e volentieri incoraggiato le ricerche del professore Grassi, con aiuti morali e con sussidi, lieti di vedere gli splendidi risultati dei suoi studi dovunque applauditi, e siamo pronti a fare quanto ci sarà domandato, ogni volta che dal Consiglio di sanità venga indicato qualche compito al Ministero di agricoltura. Se l'onorevole Casciani vuole interrogarmi su problemi più strettamente connessi alla bonifica agraria, io sono pronto a rispondergli; ma, per quanto riguarda cose di medicina e di igiene, io debbo rimettermi a ciò che verrà consigliato dal corpo competente, che è, ripeto, il Consiglio superiore di sanità. Sono ai suoi ordini per quanto riguarda il Ministero di agricoltura, e posso assicurarlo che si lavora sempre, e nulla si trascura di quanto è obbligo di fare e opportuno incoraggiare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Di Sant'Onofrio, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Dovrò aggiungere pochissime parole. Come sa l'onorevole Casciani, il Ministero dei lavori pubblici entra proprio di straforo nella questione. È vero che i primi esperimenti furono fatti dalle Società ferroviarie; poscia su più larga scala nella provincia di Salerno ed in Sicilia, con utili risultati. Evidentemente chi più di tutti ha

interesse nella questione sono le ferrovie, le quali hanno nella malaria una delle loro più grosse difficoltà d'esercizio. Non dubito quindi che le Società ferroviarie continueranno sulla via sulla quale si sono messe. L'assicurazione che io posso dare in questo momento è che, nei limiti possibili, adotteremo quei provvedimenti che saranno indicati dalle autorità competenti, e principieremo quest'anno, in maremma, a munire tutti i nostri cantonieri e dipendenti sparsi nelle campagne, di quegli apparati, che avranno dato i migliori risultati. Queste sono le risposte che io posso dare all'onorevole Casciani.

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

Casciani. Per le risposte date dagli onorevoli sotto-segretari di Stato per l'agricoltura e dei lavori pubblici, potrei anche dichiararmi soddisfatto, perchè devo riconoscere che allo stato attuale della questione per quanto si riferisce all'opera di questi Ministeri, che è necessariamente lenta e dispendiosa, difficilmente si potrebbe richiedere da loro provvedimenti più radicali e più solleciti. Ma non posso fare a meno di ricordare, che su due punti questa questione richiede l'attenzione loro. Essi devono soprattutto curare che sieno difesi con metodi profilattici, che ormai sono riconosciuti di efficacia indiscutibile, tutti coloro che dipendono dai loro Ministeri, e che sono obbligati a vivere nelle regioni malariche. E perciò sono lieto che l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici abbia annunciato, che da quel Ministero saranno presi tutti i provvedimenti necessari perchè sia tutelata la vita degli operai nelle regioni malariche.

Altra osservazione molto importante è questa, che nelle opere di bonifica, in quelle che si stanno ora eseguendo ed in quelle che si dovranno eseguire per l'avvenire, si abbia presente sempre lo stato attuale della questione, perchè se si seguiranno a eseguire i lavori come furono eseguiti in passato, le opere di bonifica che si fanno a scopo igienico, non raggiungeranno il fine che si prefiggono.

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura sa che alcune opere di bonifica, eseguite a scopo igienico, non hanno effettivamente portato il risultato benefico che ne attendevamo, appunto perchè esse si facevano

con un criterio irrazionale, e la colpa non è di alcuno perchè erano ignote le ultime scoperte, e perciò d'ora innanzi devono farsi con sistemi diversi da quelli finora seguiti.

Mi dispiace, ma non posso ugualmente dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario per l'interno.

Non posso dichiararmi soddisfatto, perchè egli ha seguitato a parlare anche oggi di aiuti, di incoraggiamenti, di studi. Per me, onorevole sotto-segretario di Stato, questa non è la funzione del Governo. Lo Stato non studia, insegna; il Governo non deve imparare, deve sapere; esso deve attuare, per i suoi fini politici, i risultati sperimentali degli uomini di scienza.

Ora la dottrina della malaria è a tal punto, che mi pare arrivato il momento di proporre alla Camera dei provvedimenti legislativi. In questa questione della malaria il compito del Governo è chiaro, determinato. Ci sono due punti sui quali noi richiamiamo la vostra attenzione: la difesa degli individui che lavorano nelle plaghe malariche, la cura di quelli che sono affetti dal morbo. Finchè la questione della malaria era controversa, finchè era ignorata la causa del male, finchè non si conosceva il mezzo per il quale questo male si trasmette, si poteva restare inoperosi; ma ora che si sa con quali mezzi ci si difende da questa infezione, e che si può arrestare il diffondersi del morbo, a me pare che l'opera dello Stato non debba essere, dinanzi a questo problema, negativa.

Credo quindi che la questione sia ormai arrivata a tal punto che non ci sia più bisogno di ulteriori studi: penso che il Governo debba presentare alla Camera dei provvedimenti legislativi non soltanto per tutelare la vita di coloro che lavorano nelle regioni malariche, ma anche per la cura obbligatoria di coloro che ne sono affetti. Mi auguro che il Governo, dopo che avrà sentito il parere del Consiglio superiore di sanità, vorrà presentare alla Camera questi provvedimenti; che se li ritardasse, faremo anche per questa questione quello che è stato fatto per il chinino; ed all'inerzia del Governo suppliremo con l'iniziativa parlamentare. Così verrà dimostrato ancora una volta che la Rappresentanza nazionale precede sempre l'opera del Governo quando si tratta di tutelare gli interessi morali, materiali ed economici del paese. (Bene!)

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

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Mi pareva, onorevole Casciani, che quando ebbi l'onore di risponderle, Ella col capo accennasse alla verità di quello che io affermava, cioè che questi studi sono stati concretati per la prima volta in volumi soltanto nella prima metà di quest'anno, e che le prime esperienze dalle quali si poteva trarre qualche ragione di attendibilità, sono state compiute negli ultimi mesi di quest'anno.

Ora io debbo ripetere quello che ho ripetuto altra volta all'onorevole Ciccotti. Non credo che, quando siamo a distanza di pochi giorni o pochi mesi da affermazioni che sono state fatte dalla scienza e trattasi di indirizzo affatto nuovo, possa essere chiamato in colpa un Governo perchè non ha ancora presentato dei provvedimenti concreti. Ella attenda a chiamare in colpa il Governo quando a questo veramente possa imputarsi un colpevole ritardo.

Se il Consiglio superiore di sanità, esaminati gli studi, farà delle proposte concrete, come mi auguro e spero che possa fare, e il Governo di tali proposte non terrà conto, allora soltanto, onorevole Casciani, Ella potrà ripetere con ragione le severe parole che ha creduto di rivolgere oggi al Governo.

Casciani. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Non posso consentirle la facoltà di parlare, perchè si tratta di un'interrogazione, e s'intende che nelle interrogazioni c'è sempre il fatto personale, essendo l'interrogante, sempre nominato. (Benissimo!)

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Saracco, *presidente del Consiglio.* Mi onoro di presentare alla Camera, d'accordo coi colleghi del tesoro e della grazia e giustizia, un disegno di legge per la « proroga del termine stabilito dalla legge 17 maggio 1890, relativo al credito comunale e provinciale. »

Aggiungo la preghiera che questo disegno di legge venga esaminato d'urgenza, affinché d'urgenza possiamo esaminare le proposte che vengono sottoposte alla Camera.

Presidente. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, della

presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

L'onorevole presidente del Consiglio chiede che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono osservazioni in contrario, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa).

Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Fani e Socci.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Fani e Socci diretta a modificare l'articolo 88 della legge elettorale politica nel senso che le singole categorie di funzionari eleggibili possano avvantaggiarsi delle vacanze che si verificano nelle altre categorie.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fani.

Fani. Più volte si è rilevata l'incertezza che deriva dal testo dell'articolo 88 della legge elettorale politica concernente l'eleggibilità dei funzionari dello Stato. Questa incertezza ha fatto sì che si è con diversi criteri applicato il disposto stesso in ordine alla cosiddetta categoria generale ed in ordine alle categorie speciali. Ora nella proposta che il collega Socci ed io presentiamo si mira a togliere di mezzo questa incertezza e questa difficoltà. Oggi la giurisprudenza della Camera ha, per esempio, ammesso che i posti vacanti nelle categorie speciali debbano andare a profitto della categoria generale, benchè leggendo a dovere l'articolo 88 ciò non risulti chiaramente dalle disposizioni che esso contiene. La Camera poi questo privilegio che ha concesso a beneficio della categoria generale, non lo riconosce alle categorie speciali. Questa è una disuguaglianza nel trattamento che si fa all'una e all'altra categoria. Ora il disposto della nostra proposta mira ad ammettere ai benefici delle rispettive categorie i posti vacanti in modo che gli eccessi della categoria generale possano essere coperti dalle deficienze delle categorie speciali, e viceversa gli eccessi delle categorie speciali possano essere coperti dai difetti della categoria generale.

Ecco in sostanza la proposta per la quale l'onorevole Socci ed io domandiamo alla Camera una benevola presa in considerazione.

Presidente. Onorevole ministro dell'interno, consente che sia presa in considerazione la proposta degli onorevoli Fani e Socci?

Saracco, ministro dell'interno. Il Governo vi consente pienamente, salvo ad esprimere il suo pensiero quando verrà in discussione.

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito la presa in considerazione della proposta di legge degli onorevoli Fani e Socci.

(È accordata).

Rinvio della discussione della proposta di legge: Provvedimenti a favore dei Commessi ai viveri della Regia Marina.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dei Commessi viveri della Regia Marina.

Pascolato, ministro delle poste e dei telegrafi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pascolato, ministro delle poste e dei telegrafi. A nome dei colleghi della marineria e dell'agricoltura, prego la Camera e la Commissione che riferisce su questo disegno di legge, di consentire che ne sia rinviata la discussione ad altro giorno.

Trattasi di un disegno di legge d'iniziativa parlamentare, intorno al quale non ci fu finora fra i ministri più interessati per ragion di competenza, quello scambio di idee che sarebbe stato necessario per determinare il contegno del Governo di fronte a questo disegno di legge, il quale non è stato neanche esaminato dal Consiglio dei ministri, che avrebbe dovuto necessariamente interloquire. Propongo quindi che la discussione di questo disegno di legge sia fissata per una delle tornate di martedì.

Presidente. Io crederei necessario di rimettere la discussione, senza però stabilire il giorno, perchè abbiamo già molti argomenti per le sedute di questi giorni. Potremo metterci d'accordo in seguito.

Pascolato, ministro delle poste e dei telegrafi. Possiamo rimetterci all'onorevole presidente, pregandolo di far sì che questa discussione sia fissata per una tornata abbastanza vicina.

Ungaro, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ungaro, relatore. Prego l'onorevole presidente e gli onorevoli ministri interessati al disegno di legge da discutersi, di voler determinare il giorno in cui esso possa discutersi, così la Commissione si troverà preparata.

Presidente. Stabiliremo di comune accordo, il giorno in cui questo disegno di legge potrà essere iscritto nell'ordine del giorno.

Ungaro, relatore. Al più presto.

Presidente. Bisogna che io aspetti che i ministri si siano messi d'accordo.

Pascolato, ministro delle poste e dei telegrafi. Questo avverrà presto. Ad ogni modo, avvertiremo il presidente, quando i ministri si saranno messi d'accordo.

Presidente. Sta bene.

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 1900-901.

Di questo bilancio fu approvato il capitolo 29.

Capitolo 30. Opere idrauliche di 1^a categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 24,000.

Capitolo 31. Opere idrauliche di 1^a categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 132,000.

Capitolo 32. Opere idrauliche di 1^a categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 33. Opere idrauliche di 2^a categoria - Manutenzione e riparazione, lire 4,700,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Calvi.

Parli, onorevole Calvi.

Calvi. Ho chiesto di parlare, per fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro, su questo capitolo; e la raccomandazione concerne l'arginatura di quel tratto del Po, che comincia da Casale e va fin sotto a San Nazzaro.

Il Po è, nella massima parte, arginato con arginature di seconda categoria; in questo tratto, invece, non è arginato nei modi prescritti dall'articolo 94 della vigente legge.

Non è la prima volta che questa racco-

mandazione vien fatta. Già, quando era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Pavoncelli, una Commissione composta dei deputati delle regioni che sono interessate alla cosa, ebbero un colloquio con lui; ed egli riconobbe la giustizia dei nostri desiderî, e dichiarò che avrebbe fatto studiare la questione dal Genio civile di Alessandria e di Pavia.

Anche nella discussione del bilancio successivo, l'identica raccomandazione venne fatta; ed il ministro che allora reggeva il dicastero dei lavori pubblici promise di occuparsene e di fare in modo che questi desiderî venissero soddisfatti.

È una questione di giustizia. Il fiume Po, come ho detto, è pressochè tutto arginato con argini di seconda categoria; hanno pure argini di seconda categoria i fiumi che confluiscono nel Po; e, nel medesimo nostro bilancio dei lavori pubblici, troviamo, al capitolo 127, stanziata precisamente la somma di 975 mila lire per i fiumi veneti che vengono a defluire nel Po. Quindi prego vivamente l'onorevole Branca, acciò non solo gli studi siano fatti, ma una buona volta, questo desiderio delle popolazioni che sono rivierasche di quel tratto del Po, sia soddisfatto.

Il Po non dev'essere arginato in parte con argini di seconda categoria, ed in parte no. In questo tratto si verificano, come ho detto, le condizioni prescritte dall'articolo 94 della legge 30 marzo 1893, in quanto che ivi il fiume comincia a correre fra argini continui; e l'opera di cui noi domandiamo l'esecuzione, provvede ad un interesse di due provincie importanti, quali son quelle di Alessandria e Pavia.

E, dal momento che mi trovo a parlare, mi permetto di fare un'altra raccomandazione.

Nel Sicomario, pure in provincia di Pavia, vi sono le arginature di seconda categoria; e molti lavori (dico molti, relativamente, quantunque la somma assegnata ad essi non sia molto considerevole) sono in corso di esecuzione; ma, per altri che sono il complemento di questi lavori, la pratica rimane ancora ferma al Ministero dei lavori pubblici con inconveniente gravissimo. Anche recentemente, per l'ultima piena, mentre si fanno lavori considerevoli in una località denominata Casoni, i lavori vengono quasi distrutti, perchè non si sono fatti quelli complementari; per-

chè le opere, che si fanno solamente in parte ed a poco per volta, danno per risultato appunto che, sopravvenendo delle piene, anche le opere già fatte vengono distrutte.

Prego il ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Branca, che so che tanto s'interessa di queste questioni idrauliche, di provvedere acciocchè anche questo mio desiderio sia soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Enrico Calleri.

Calleri Enrico. Fino dal 1896, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io raccomandava vivamente all'onorevole Perazzi, allora ministro, la pratica relativa alle acque del Po tra il comune di Morana e quello di Valenza. L'onorevole Perazzi rispondeva che, trattandosi di pratica che era allo studio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, avrebbe sollecitato il medesimo, affinché vi avesse dato corso.

Ora, come vedono l'onorevole Branca e la Camera, sono decorsi 4 anni e niente si è fatto, altre raccomandazioni si sono fatte testè dal mio amico Calvi nello stesso senso. Nel 1883, perchè la pratica è già di quell'anno, si era costituito un Comitato apposito per queste arginature e per chiedere al Governo che le opere difese del Po in quelle regioni molto vaste fossero classificate in seconda categoria. Questo Comitato aveva speranza che, trattandosi di una plaga molto estesa, trattandosi di uno sviluppo arginale molto notevole, il Governo avrebbe provveduto. Ma, mentre il Genio Civile e la provincia di Alessandria avevano deliberato favorevolmente nel 1895, mentre il Consiglio dei lavori pubblici nel 1897 aveva pure favorevolmente opinato che questo si potesse fare, si è trovata, direi quasi, una scappatoia: siccome il Comitato era composto di utenti della sponda destra del Po appartenenti alla provincia di Alessandria, si disse che bisognava sentire anche gli utenti della sponda sinistra, i quali appartengono alla Provincia di Pavia. E qui nacquero i primi imbrogli, perchè il Ministero, aspettando sempre che queste due Province si mettessero d'accordo, ha sempre avuto la scusa di non far nulla.

Ora sono decorsi molti anni e i danni sono innumerevoli quando il fiume Po gonfia. Io quindi non posso fare altro che ripetere la raccomandazione che faceva già nel 1896 all'onorevole Perazzi, ed associarmi a quella

che faceva molto bene poco fa l'onorevole Calvi.

L'articolo 94 della legge sulle opere pubbliche dice chiaramente quali sono le opere che hanno diritto di essere classificate in seconda categoria, ed egli l'ha già citato: si tratta di quelle che interessano notevole parte di una provincia. Ora qui si tratta non soltanto di una notevole provincia ma di due le quali hanno un percorso molto lungo e molto importante e le cui arginature possono difendere una plaga molto estesa. Io quindi spero che l'onorevole Branca vorrà provvedere quanto prima a queste opere e dimostrarci che le disposizioni della legge non sono solamente un vano miraggio, ma che egli è pronto a darvi la più sollecita esecuzione.

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

Rossi Teofilo. Io mi limiterò soltanto a poche parole. Ricorderò all'onorevole ministro che alcuni mesi or sono ebbi occasione d'interrogarlo riguardo alle arginature del fiume Po fra Carmagnola, Carignano e Moncalieri. Allora l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ebbe a rispondermi che i lavori erano in corso di esecuzione, e, presentando un telegramma del prefetto di Torino, aggiunse che sarebbe stato finito ogni lavoro nel mese di agosto. Evidentemente per qualche equivoco, quel telegramma non rispecchiava la verità delle cose, perchè appena appena allora si erano incominciati gli studi circa questa arginatura del Po ed i lavori non soltanto non erano in corso, ma non erano nemmeno incominciati. Allora l'onorevole sotto-segretario di Stato mi promise che avrebbe preso la cosa in considerazione, che avrebbe fatto il possibile perchè i lavori incominciassero al più presto possibile. Attualmente gli studi sono finiti; ma i lavori di arginatura non sono ancora incominciati. Io perciò mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro di tenere in conto questa importantissima questione dell'arginatura del Po fra Carmagnola e Moncalieri, perchè è una questione che s'impone e perchè, come ebbi già occasione di dire, il Po sta facendo un lavoro di deviazione strappando da una riva i terreni e trasportandoli all'altra con grave danno dei proprietari di una parte e con eccessivo ed ingiusto vantaggio dei proprietari dall'altra.

Ma v'ha di più. Esiste anche un pericolo

grave in caso di inondazione, ed è un pericolo che si è manifestato anche nelle inondazioni recenti nelle quali il Po, appunto per non essere arginato e regolato, ha apportato gravissimi danni alle campagne circostanti.

Onorevole ministro, sarà forse questione di tempo, ma io le dico che, se non si provvede in breve tempo a questi lavori, il Po porterà tali danni agli abitati di Carmagnola e Carignano che le spese saranno allora molto più gravi, cosicchè il Governo, pur intervenendo, non potrà intervenire e considerare quest'opera come di seconda categoria ma la dovrà considerare come opera di una assoluta necessità e quindi spendere molto di più.

Io dunque mi limito a raccomandare caldamente al ministro dei lavori pubblici di tener conto di queste mie raccomandazioni a favore delle opere occorrenti per il rettilineo del Po fra Carmagnola, Carignano e Moncalieri.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io prenderò in viva considerazione le raccomandazioni degli onorevoli Calvi, Calleri e Rossi Teofilo.

È vero che esiste qualche questione circa le classificazioni, alcune delle quali hanno bisogno di rettifica. Tuttavia abbiamo i fondi disponibili e posso assicurare gli onorevoli deputati, che hanno parlato su questa questione, che si procederà nel più breve tempo possibile ai lavori necessari.

Presidente. Così è approvato il capitolo 33.

Capitolo 34. Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

Capitolo 35. Opere idrauliche di 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori, (*Spese fisse*), lire 912,000.

Capitolo 36. Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni, (*Spese fisse*), lire 44,000.

Capitolo 37. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 38. 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 39. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute ai termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia

dei corsi d'acqua - Assegni, indennità di trasferite e competenze diverse al personale straordinario e temporaneo - Sussidi e rimunerazioni. Ministero, lire 160,000, Commissione, lire 165,000.

Il ministro accetta le modificazioni proposte a questo capitolo?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Le accetto.

Presidente. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. — Capitolo 40. 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 100,000.

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

Pivano. Quello che desidero osservare sull'articolo 4º non tratterrà molto la Camera, perchè intendo compendiare ciò che debbo dire in pochissime parole.

La Camera è informata che il regime dei fiumi e dei torrenti ha bisogno di provvedimenti più radicali ed efficaci di quelli che la legge del 1865 possa permettere benchè corretta dalla legge del 30 marzo 1893.

Le inondazioni dei fiumi e dei torrenti, dipendano dagli esageratissimi tagli delle piante sui fianchi delle montagne o da altre cause, sono divenute così frequenti da costituire un vero flagello per l'Italia.

I proprietari latitanti, i piccoli Comuni sono impotenti ad opporre a tali inondazioni, i cui danni sono sempre gravissimi, un'efficace difesa, per mancanza di fondi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, precisamente persuaso di questa insufficienza della legge, aveva provveduto a modificarla col disegno di legge che abbiamo approvato circa un anno fa, e credo appunto il 18 dicembre 1899, per estendere i benefici della terza categoria alle riparazioni dovute per le inondazioni fluviali e torrenziali i cui effetti si fanno sentire più gravemente nei tratti che dalla montagna più si avvicinano alla pianura. Quel disegno di legge peraltro si arenò in Senato e la mia parola è diretta a raccomandare all'onorevole ministro che o voglia ripresentare quel disegno di legge, o voglia escogitare quegli altri provvedimenti che crederà più opportuni per riparare ai danni gravissimi di queste inondazioni.

Certamente l'onorevole ministro deve essere persuaso che, senza un efficace concorso del Governo e della Provincia, i piccoli Co-

muni ed i proprietari rivieraschi non sono in grado di difendersi dai pericoli delle inondazioni dei fiumi e dei torrenti che attraversano i loro territori, e che i danni relativi, minacciando le proprietà rurali, le comunicazioni stradali e gli stessi abitati dei Comuni, sono di tale gravità da richiedere perciò tutta la sollecitudine del Governo nel prestare opera efficace a scongiurarli.

Confido perciò, senza aggiungere altre parole, che l'onorevole ministro accoglierà favorevolmente questa mia raccomandazione.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Come ho dichiarato ieri, ripeto oggi, che ritengo la legge importantissima ed urgente e che la ripescherò al più presto.

Pivano. Prendo atto delle promesse dell'onorevole ministro e lo ringrazio.

Deliberazione relativa all'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Onorevole Bovio, ha chiesto di parlare?

Bovio. Sì, onorevole presidente.

Presidente. Parli.

Bovio. Essendo presente il presidente del Consiglio, colgo l'opportunità per domandargli se egli consenta che martedì prossimo in principio di seduta segua lo svolgimento della mozione da me presentata ieri.

Saracco, presidente del Consiglio. Confermo pienamente quello che ho detto ieri.

Seguita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Andiamo avanti.

Capitolo 41. 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 15,000.

Capitolo 42 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 50,000.

Capitolo 43. Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, all'acquedotto pu-

gliese, e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa, lire 37,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lorenzo-Raeli.

Di Lorenzo Raeli. Ho chiesto di parlare per fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Molti anni addietro furono iniziati degli studi per la sistemazione del fiume *Eloro* in territorio di Noto, ma da quel tempo non si è fatto più nulla. Quel fiume attraversa una zona di terra estesissima e che senza dubbio è una delle più fertili della Sicilia. In quella zona di terra posseggono molti scacchi centinaia di famiglie di contadini che traggono la loro sussistenza esclusivamente da quei campi. Disgraziatamente, per la mancata sistemazione del fiume, quasi ogni anno succedono le piene che rovinano i raccolti, oltre di che producono un fomite di malaria che rovina la salute di quei poveri contadini costretti a lavorare in quei luoghi.

Io quindi raccomando all'onorevole ministro di disseppellire dagli archivi quegli studi già cominciati e portarli a compimento, in modo che quanto prima quella zona di terra così fertile possa avere anche essa i benefici di un'opera, che, oltre a dare incremento all'agricoltura, contribuirà moltissimo a togliere la malaria.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Siccome siamo in sede di studi e l'onorevole Di Lorenzo-Raeli si contenta che si studi (*Si ride*), io gli prometto di studiare con la speranza di potere arrivare a qualche conclusione.

Di Lorenzo-Raeli. Se prima non si studia, non si arriverà alla soluzione desiderata.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 43.

Bonifiche. — Capitolo 44. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 125,600.

Capitolo 45. — Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (*Spese variabili*), lire 8,000.

Capitolo 46. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi, indennità diverse (*Spese fisse*), lire 33,000.

Porti, spiagge, fari e fanali. — Capitolo 47. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,695,000.

L'onorevole Vagliasindi ha facoltà di parlare.

(Non è presente).

Perde l'iscrizione.

L'onorevole Pantano?...

(Non è presente).

Perde l'iscrizione.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,600,000.

Capitolo 49. Assegni al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione, riparazione ed escavazione ordinaria dei porti (*Spese fisse*) - Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario adibito al suddetto servizio, Ministero lire 103,000, Commissione, lire 170,000.

L'onorevole ministro accetta la proposta della Commissione?

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 49.

Capitolo 50. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno pel servizio dei porti. (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 51. Pigioni pel servizio dei porti e dei fari. (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 52. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 858,000.

Capitolo 53. Assegni al personale straordinario addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali. (*Spese fisse*). Indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al detto personale, Ministero lire 55,000, Commissione lire 57,000.

Onorevole ministro, accetta lo stanziamento della Commissione?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Lo accetto per questo, come per i capitoli successivi.

Presidente. Va bene.

Capitolo 54. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari. (*Spese fisse*), lire 335,000.

Capitolo 55. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge. (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 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 19,000.

È presente l'onorevole De Andreis?

(Non è presente).

Procederemo allora nella lettura dei capitoli.

Capitolo 56. 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 35,000.

Capitolo 57. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti. (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Strade ferrate. — Capitolo 58. Personale di ruolo dell'Ispettorato. (*Spese fisse*), lire 862,140.

Su questo capitolo è primo iscritto l'onorevole Crespi, che ha facoltà di parlare.

Crespi. Io mi era iscritto per parlare nella discussione generale, ma ho rimandato lo svolgimento del mio ordine del giorno a questo capitolo per compiacere il ministro che cortesemente mi informò di volermi dare una particolareggiata risposta. Sarò breve, perchè la maggior parte delle cose che dovrei dire in ordine all'Ispettorato ferroviario, che deve sorvegliare l'intero andamento delle nostre ferrovie, le ho già dette or sono alcuni mesi in un discorso da me pronunziato sul bilancio dei lavori pubblici dell'anno in corso. Allora io ho accennato alle cause della disorganizzazione ferroviaria nella quale attualmente ci troviamo; alle conseguenze che derivano da tale disorganizzazione, alla necessità di provvedere ed ai mezzi coi quali si dovrebbe provvedere. Orbene, per non tediare la Camera, io prego l'onorevole ministro Branca, successo all'onorevole Lacava, di voler dare una rapida scorsa alle cifre da me esposte nello scorso gennaio e di rispondere in modo categorico ad alcune mie richieste che sono giustificate da quelle cifre e che formulerò con la massima possibile concisione.

Si è provveduto al materiale mobile colla legge del quadriennio facendo anticipare parecchie decine di milioni dalle Società ferroviarie, mediante una operazione finanziaria brillante che fu compiuta dal ministro Lacava unitamente all'attuale ministro del tesoro, e per la quale mi permetto di dar loro ancora una volta pubblica lode. Ma non si è in alcun modo provveduto al materiale fisso, salvo che coll'assegnazione ad esso di alcuni milioni nella legge del qua-

driennio. Orbene io debbo ricordare che nello scorso dicembre, se non erro, le Società ferroviarie hanno presentato una petizione al Parlamento nazionale nella quale esse davano l'elenco delle opere assolutamente indispensabili ed urgentissime.

Quelle proposte sono state mandate alla Giunta generale del bilancio; e la Camera ebbe affidamento, dalla risposta che si compiacque di dare al mio discorso il ministro Lacava, che esse sarebbero state almeno in parte accettate. L'onorevole Lacava riconobbe la necessità di soddisfare alle esigenze sempre crescenti del traffico, tanto che, se non erro, egli era intenzionato di chiedere una parte almeno dei fondi necessari al Parlamento, per far fronte ai bisogni assolutamente impellenti.

Orbene io desidero sapere se l'onorevole ministro Branca segue il concetto del suo predecessore e quale sorte abbia avuto o sia per avere quella petizione delle Società ferroviarie, notando che a giudizio dei tecnici quello era veramente il *minimum* dei desiderati; e vorrei sapere se, dopo l'incremento del traffico e l'aumento notevole ottenuto nel prodotto lordo dell'esercizio 1899-900, e quello pure notevole che nei prodotti lordi si manifestò nel primo quadrimestre di quest'anno, non ostante il mancato raccolto delle uve e la crisi che travaglia le Provincie meridionali e specialmente le Puglie, se il Ministero competente non creda opportuno di dare anche maggiore estensione alle richieste fatte in vantaggio dell'economia nazionale.

E vengo al mio ordine del giorno, il quale suona così:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè cessino le frequenti sospensioni delle spedizioni di merci a piccola velocità e perchè si rispettino gli orari dei treni. »

Ho creduto opportuno di presentare, unitamente ad altri dieci colleghi, questo ordine del giorno, perchè in questi due concetti si compendiano i maggiori sconci del nostro servizio ferroviario attuale; perchè veramente un servizio ferroviario che è a tal punto da dovere essere continuamente sospeso, denota di non rispondere più in nessun modo alle esigenze di uno Stato moderno.

L'anno scorso io ho enumerato tutte le sospensioni di accettazioni di merci a piccola

velocità; non voglio tediare la Camera enumerando ora quelle di quest'anno; ricorderò soltanto che in un certo periodo sopra 69 giorni ve ne furono 26 di sospensioni. Ora, domando io, come possono procedere il commercio, l'industria e l'agricoltura quando i mezzi di trasporto vengono ad ogni momento a cessare per queste sospensioni di accettazione. Ed io non comprendo neppure quali vantaggi possano trarne le società ferroviarie perchè le merci evidentemente debbono affollarsi e poi essere smaltite in un minore periodo di tempo.

È evidente che si deve regolar meglio l'accettazione delle merci, perchè il personale preposto alle ferrovie non possa più valersi di una facoltà datagli dalle Convenzioni per commettere un abuso, che va assolutamente tolto di mezzo. So che le compagnie si valgono di un diritto loro derivante dal contratto, ma non posso a meno di notare che al di sopra del contratto stipulato fra Governo e Società nel 1885, vi è un contratto di carattere ben superiore, che è quello stabilito fra i contribuenti, ossia i cittadini, ed il Governo stesso.

Ora il Governo, e per esso i gerenti delle Società ferroviarie, non possono venire meno assolutamente a questo contratto, che è insito nella posizione stabilita fra il contribuente che paga, e il Governo che deve rendergli i servizi di Stato.

E vengo alla questione dei ritardi ferroviari. È un altro grave danno ed uno sconcio grave questo dei ritardi continui, i quali hanno spesso conseguenze anche assai dolorose, che noi tutti amaramente lamentiamo; voglio accennare agli scontri, dei quali finora non si è parlato e che in gran parte hanno la loro origine nei ritardi. Ora mi si dirà che gli scontri ferroviari accadono anche in altri paesi, accadono in America, per esempio, ed in proporzioni anche più gravi; ma io devo osservare che il traffico è altrove assai più intenso che il nostro, devo far notare che la ragione che altri si ammazzano, non è sufficiente perchè ci facciamo ammazzare anche noi. (*ilarità*).

Io desidero domandare all'onorevole ministro, o meglio all'onorevole Lacava, che cosa ne è divenuto di quella legge che ci fu fatta votare l'anno scorso, e che porta la data del 21 dicembre. Perchè veramente mi pare strano che, con tutti i ritardi ferroviari che si sono

lamentati nei sei mesi di felice regno dell'onorevole Lacava, succeduti all'applicazione di quella legge, e negli altri sei mesi passati sotto l'amministrazione dell'onorevole Branca, non si sia mai venuti a capo di alcuna contravvenzione.

Una voce. C'è stata l'amnistia.

Crespi. Mi si dice: sono state amnistrate. Eh lo so! Ma, scusate, onorevoli colleghi, bisogna dire che i ritardi dell'ispettorato ferroviario, sono anche peggiori dei ritardi delle ferrovie.

Una voce. Resta l'azione civile.

Crespi. Va bene: proseguiamola dunque. Ma d'altra parte io devo farvi notare l'inconveniente grave di avere una legge, che ha rivestito così tutto il carattere di una *grida* spagnuola. E noi in questo caso saremo giustificati se domanderemo un'altra *grida* spagnuola, cioè che si elevi a contravvenzione il ritardo del ministro a punire i ritardi. (*Ilarità*).

Una voce. Ci sarà l'amnistia pei ministri.

Crespi. Ed allora domanderemo, per mantenere il carattere vero e reale delle *gride* spagnuole, che si aggiungano *ad libitum* del popolo sovrano, che siamo poi noi, tre tratti di corda per il ministro, o per l'ispettorato, salvo poi a toglierli, nel caso che l'ispettorato e ministri levino il carattere di *gride* alle loro leggi. (*Ilarità vivissima*).

Io vi domando di applicare i mezzi che avete nelle mani, perchè evidentemente di mezzi ne avete, anche senza ricorrere a quella famosa legge, per la quale, me lo perdoni l'onorevole Lacava, non ho mai avuto delle grandi simpatie. Io ricordo che sotto il Ministero Prinetti, non so in qual modo, ma, per parecchio tempo, ritardi non si sono verificati. Eppure l'onorevole Prinetti non aveva nessuna legge speciale a sua disposizione.

Colla legge attuale che cosa succede? Succede questo, che le Società ferroviarie hanno allungato gli orari, eppoi hanno trovato modo di fare ancora dei ritardi. Io credo che il personale delle Società e il nostro Ispettorato debbano essere mantenuti assai svegli. Io riconosco per il primo che il personale delle Società e dell'ispettorato ha alcune volte del lavoro eccessivo. Sono il primo a riconoscere che in alcune linee noi abbiamo un traffico che richiederebbe un personale almeno una volta e mezzo più numeroso. Ma se ciò è riconosciuto anche dal ministro, non

vedo le ragioni perchè, a discapito dell'incolumità dei passeggeri e di tutto il servizio, si abbia a mantenere il personale in uno stato di così evidente inferiorità.

Io non credo poi che un aumento del personale possa portare tali oneri al bilancio, da non essere compensati dal miglior servizio e dall'incremento di reddito, che l'aumento del traffico darà allo Stato. Perchè l'aumento del traffico è assai notevole. Secondo gli ultimi specchietti i prodotti lordi, che nel 1893 erano di 230 milioni, si sono elevati nel 1899-900 a 289 milioni circa. Ed il prodotto approssimativo del primo quadrimestre dell'esercizio finanziario 1900-901 si elevò a 105 milioni, 653 mila lire.

Ma in questo primo quadrimestre noi abbiamo avuto una remora, per le cause da me dianzi accennate. È dunque assai probabile, (speriamo almeno), che la remora non si faccia sentire così aspramente nel futuro, e che nell'esercizio 1900-901 si abbia un prodotto lordo, di almeno 315 milioni. Ammettiamo pure (poichè vedo l'onorevole ministro del tesoro che accenna a contraddirmi) di avere solo 305 milioni di prodotto. Vi sarà però sempre un aumento di prodotto superiore a quelle previsioni, criticate da me fin dall'anno scorso, e che ho dimostrate erronee, benchè fatte dalle stesse Società ferroviarie, poichè si misurano in ragione dell'uno e 5 ottavi per cento.

Ritornando dunque a quanto io dicevo in principio, alla necessità cioè di migliorare il servizio ferroviario, e di pensare senza indugio agli impianti fissi, io insisto perchè le ferrovie, queste vene dello Stato, nelle quali il sangue deve pur facilmente affluire e circolare, sieno messe in grado di far fronte ad un traffico superiore all'attuale.

Il nostro paese va continuamente crescendo ed intensificando le proprie energie. Nel porto di Genova vi sono effettivamente nuovi impianti di magazzini generali, di Silos; nella Lombardia gli impianti di parecchi stabilimenti non hanno ancora esplicito tutta la loro attività, non hanno ancora dato tutta la loro produzione. In tutto il paese si chiede solamente di lavorare e di essere lasciati lavorare tranquillamente. Ma è naturale che si debbano domandare i mezzi per smaltire i prodotti di tante energie, ed è necessario domandare che ci si mantengano sane le gambe per camminare e queste gambe sono le fer-

rovie. Noi dobbiamo prepararci anzi i mezzi per estendere rapidamente e maggiormente i nostri traffici.

Noi vediamo che nelle nostre città sorgono continuamente iniziative nuove per mandare le nostre merci nell'estero e che tutte le case principali di esportazione estere, vengono ormai a stabilire le loro agenzie in Italia per l'acquisto delle merci italiane. Noi vediamo, che le nostre merci si adattano meravigliosamente a tutti i mercati. Onde dobbiamo pensare anche alla prossima apertura dei grandi mercati cinesi, nei quali l'industria italiana potrà mandare assai largamente i suoi prodotti.

Io ho studiato e studio attualmente, per necessità di ufficio, quali correnti possano determinarsi nel nostro paese e quali sieno i mercati, in cui noi potremo svolgere nuovamente la nostra attività. E posso assicurare la Camera, che moltissime nostre industrie possono ancora percorrere un largo ed immenso cammino. A proposito, per esempio, della Cina, noi sappiamo che quel grande paese di 400 milioni di abitanti ha un traffico con l'estero di circa un miliardo e mezzo, pari cioè a metà del traffico estero dell'Italia che possiede soli 30 milioni d'abitanti. Orbene, pensate quale sfogo vi potrà essere per le industrie e quale enorme somma di attività nuove si verranno attuando quando questo mercato sarà completamente aperto.

Una voce a sinistra. È stato dimostrato il contrario.

Crespi. È una dimostrazione sbagliata!

Poichè si diceva lo stesso a proposito del Giappone prima della sua rivoluzione, che ha invece portato un aumento del decuplo del suo traffico! Pensando a tutto il nuovo sviluppo di crescente attività, che è possibile nel nostro paese, faccio appello al patriottismo dell'onorevole ministro perchè rivolga tutta la sua attenzione sulle mie richieste, perchè ovviando anzitutto con i mezzi più rapidi possibili agli inconvenienti, che ho indicato nel mio ordine del giorno, presenti i provvedimenti necessari alla soluzione dell'intero problema ferroviario. (*Benissimo!*)

Giuramento.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Pinna, lo invito a giurare. (*Legge la formula.*)
Pinna. Giuro!

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. È presente l'onorevole Cerri?

(*Non è presente.*)

S'intende decaduto dalla iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Podestà.

Podestà. Mi ero iscritto per parlare di nuovo e più diffusamente della Arona-Domodossola, ma si verifica il proverbio: passata la festa, gabbato lo santo. Se questo favorisce me, perchè mi risparmia il fiato, deve, onorevoli colleghi, far piacere anche a voi, che non avrete la noia di ascoltarmi. Il merito però è tutto del ministro che, con le sue dichiarazioni di ieri, ha scongiurato il pericolo di un nuovo discorso sul Sempione.

L'onorevole ministro fu ieri molto esplicito nel riconoscere la necessità della Arona-Gravellona. Se i propositi del Governo non sono in tutto e per tutto conformi alle speranze che io avevo concepito, essi sono però tali da farmi dire, senza esitanza, che sono quasi soddisfatto; imperocchè con la Arona-Gravellona vengono ad essere appagati i legittimi desideri della Lombardia ed anche del Lago Maggiore.

Siccome siamo arrivati ad aver ragione nella parte principale, e, se Dio vuole, l'avremo, spero, anche nel resto, a me giova sperare che il Governo non tarderà a riconoscere che opere grandiose, come queste, non possono rimanere monche. È pertanto, a mio avviso, indispensabile l'intera linea Arona-Domodossola, destinando l'attuale tronco Gravellona-Domodossola al servizio locale, non essendo assolutamente possibile (sono giudizi di tecnici) rettificarla nel suo andamento planimetrico ed altimetrico, per renderla atta a servire al grande traffico internazionale.

Infatti, col suo discorso di ieri, l'onorevole ministro disse che, quanto al tratto Arona-Domodossola, si riserbava il giudizio a dopo ultimati gli studi in corso.

Questa nuova ferrovia determinerà, spero, il Governo a riconoscere pure la necessità della diramazione da Gravellona per Pallanza ed Intra, al fine di dare a Torino una comunicazione diretta col Gottardo per Luino, ed una eventuale sulla sponda destra del Verbano con un prolungamento a Locarno.

Leggo, ed ho finito, un ordine del giorno, testè votato, ed al quale io ben volentieri mi associo:

« Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano, udita la relazione della Commissione nominata per lo studio della questione delle linee di accesso al Sempione, fa voto per la esecuzione immediata della intera linea Arona-Feriolo-Domodossola, persuaso che, se anche impellenti necessità del momento si opponessero oggi alla costruzione della intera linea, malgrado la evidente sua opportunità, e consigliassero di limitare la costruzione al tronco Arona-Feriolo, convenientemente accordato ad Ornavasso colla linea esistente, tale provvedimento non potrà essere che temporaneo e sufficiente solo fino a che siasi sviluppato il traffico attraverso il Sempione.

« Fa pure voto per la pronta esecuzione della Arona-Borgomanero, indispensabile per gli interessi di Torino e del Piemonte. »

Presidente. Viene ora la volta dell'onorevole Pavia.

(Non è presente).

Perde la sua iscrizione.

Spetta allora di parlare all'onorevole Marescalchi Alfonso.

Marescalchi Alfonso. Io credo che l'onorevole ministro avrà avuto occasione, in questi giorni, di occuparsi e di avere nozioni di una questione molto grave che si dibatte in una parte molto ragguardevole dell'Italia: alludo alla questione delle comunicazioni fra la Liguria e l'Emilia o, per essere più esatto, fra la stazione di Genova e quella di Bologna; questione che non è punto locale, ma è una grande questione d'interesse nazionale. Si tratta di avere più rapide comunicazioni per una grande parte del territorio dell'Italia centrale, che ora si trova in condizioni assolutamente sproporzionate alla necessità. Basta osservare infatti questo: che la stazione di Bologna dista ugualmente da Genova, da Lugano, da Piacenza, da Udine e da Chiusi alle quali, dalla stazione di Bologna, si può giungere con gli attuali treni con una percorrenza che va da un minimo di sei e mezzo ad un massimo di sette e quaranta; invece la distanza dalla stazione di Bologna a quella di Genova e viceversa, si deve percorrere per un minimo di sei ore e mezzo ed un massimo di

otto ore e cinque minuti. Si dirà che vi è un treno il quale può rendere minore questa percorrenza rendendola semplicemente di sei ore e trentacinque minuti, e sarebbe il treno che da Milano va a Bologna, direttissimo, e giunge a Roma. Ma coloro che vanno a Genova per la via di Piacenza, non hanno mai la soddisfazione di trovare in orario la coincidenza, e debbono trattenersi molte ore a Piacenza; quindi questo treno, che sarebbe quello che potrebbe abbreviare la percorrenza, è assolutamente inutile.

Si consideri il grande sviluppo che hanno preso le relazioni tra la Liguria e l'Emilia, relazioni di traffico e di ogni sorta; basta considerare che oggi molti proprietari, industriali, e commercianti liguri hanno una grande quantità d'interessi nell'Emilia, e noi ce ne rallegriamo perchè veramente quella nobile razza porta nelle nostre Provincie una grande utilità. Ma appunto per questo desideriamo che le comunicazioni sieno altrettanto rapide. Consideri l'onorevole ministro la necessità di togliere questa sperequazione tra i treni che esistono nelle altre parti d'Italia con la stazione di Bologna; e questo si potrebbe fare benissimo, non facendo a fidanza col treno direttissimo cui ho accennato poc'anzi, ma facendo un piccolo spostamento in una corsa da Piacenza a Voghera, un piccolo treno che potrebbe fare il tragitto in sette ore o anche in sei ore e mezzo. Questa, ripeto, è una cosa essenzialissima per una gran parte dell'Italia centrale.

Giacchè parlo di questo argomento, farò osservare all'onorevole ministro che c'è un'altra cosa poco corretta relativamente agli orari nella stazione di Bologna. Il treno che parte da Roma e arriva a Bologna alle dieci e riparte da Bologna per Milano alle 15.35, è scritto come un treno diretto, e la Società fa pagare ai viaggiatori la tassa dei diretti; ma è un treno più *omnibus* di tutti gli *omnibus* possibili, perchè si ferma a tutte le stazioni della linea, fino a Milano.

Dunque, per giustizia, bisogna o rendere davvero diretto quel treno, o togliergli la tariffa dei diretti ingiustamente pagano i viaggiatori. Questa è una necessità assoluta per il traffico e per i viaggiatori che partono da Bologna; e anche questa non è faccenda d'interesse locale. Se pure un poco d'interesse locale può animare me che rappresento Bologna, voglio ricordare al ministro che quella

città, non come molte altre ma più di molte altre, sente il danno gravissimo che non vi sia ancora quella ferrovia Bologna-Verona che da tanto tempo si avrebbe diritto di vedere attivata. Almeno si compensino i danni che la città di Bologna ha da questo fatto, mettendola in comunicazione più diretta e più rapida con tutti i centri industriali. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ticci.

Ticci. Veramente avevo domandato di parlare in questo bilancio dei lavori pubblici, per segnalare gli inconvenienti che si verificano nel servizio e nell'esercizio delle ferrovie; ma sono stato prevenuto, perchè, nella discussione generale, si sono spigolati tutti gli articoli del bilancio in modo da non avere lasciato neppure la materia per dire qualche cosa. Io quindi, per eliminare il *bis in idem*, mi limiterò soltanto ad alcune raccomandazioni.

La prima raccomandazione che debbo fare è quella di conciliare il più che sia possibile e dentro i limiti del possibile gli interessi e le esigenze di queste ferrovie secondarie con quelli delle linee principali, tanto per ciò che concerne l'orario quanto per ciò che ha tratto all'esercizio, perchè queste linee ferroviarie sono quelle che in sostanza alimentano le linee principali, e perchè, sommate insieme, rappresentano una massa di interessi che merita l'attenzione del Governo non tanto per i milioni che vi sono spesi, quanto per l'estensione delle loro percorrenze che ammonta a qualche migliaio di chilometri. Quindi io domando che si cerchi di conciliare le esigenze delle grandi linee, per quanto è possibile, con quelle delle linee secondarie, e che quando si tratta di prendere provvedimenti relativi agli orari ed all'esercizio, si consultino anche i rappresentanti delle Province attraversate da queste linee secondarie, e non si applichi loro il motto del pretore romano: *de minimis non curat praetor!* *(Bene!)*

Dei ritardi si è parlato nella discussione generale ed anco nella discussione dei capitoli; io credo che essi dipendano da cause numerose e complesse. Una di queste consiste nella deficienza di quel personale che si chiama manuale, e che serve al caricamento ed allo scaricamento delle mercanzie, dal modo con cui questo personale si re-

cluta, dal sistema degli appalti ai capistazione i quali naturalmente, per spendere meno non prendono un personale sufficiente.

Ora io domando che si eserciti una tutela più efficace nell'interesse delle linee secondarie.

Mancano gli uomini, ma gli organismi amministrativi, purtroppo, non fanno difetto e se non soddisfano, si correggano, perchè il Governo non soltanto ha l'obbligo di tutelare questi grandi interessi, come contraente di quell'ibrido patto delle Convenzioni, per difendere il patrimonio dello Stato, ma ha il dovere di vigilare queste ferrovie, perchè lo Stato ha la missione di tutelare il benessere collettivo dei cittadini. *(Bene! Bravo!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi-Voces.

Grassi-Voces. Io ho chiesto di parlare per rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro circa la stazione di Acireale, impari all'importanza della città e al movimento suo.

Quando si pensi che Acireale conta oltre 40 mila anime e che vi sono fiorentissimi borghi, non è a meravigliarsi se la sua stazione rappresenta nell'attivo della Società 220 mila lire all'anno. Ebbene: la stazione di Acireale è quale potrebbe essere quella di una piccola borgata: la sala di prima classe contiene appena 10 o 12 viaggiatori, lo stesso accade per le sale di seconda e terza classe, mentre il movimento giornaliero è di parecchie centinaia di viaggiatori. Non vi è locale per gli agenti di pubblica sicurezza, sicchè si assiste al non edificante spettacolo di veder confusi nella stessa sala viaggiatori e detenuti.

Allo stesso modo, e con uguali inconvenienti, procede il servizio delle merci il quale, per le ragioni dette avanti, è sviluppatissimo; basti notare che il lavoro dello scalo locale vien fatto dal gestore nei locali dei biglietti e del telegrafo.

Non sono opere di lusso, quindi, quelle che vengono a chiedersi; ma si viene a chiedere quanto è strettamente necessario allo svolgersi del servizio d'una importante stazione, cui dovrebbe concedersi anche una piccola tettoia, una pensilina, come chia-

mansi, della quale sono pure fornite tutte le stazioni di secondaria importanza.

Mi auguro che il ministro, convinto dell'evidenza delle mie ragioni, vorrà provvedere alla remozione di questi inconvenienti, anche per una ragione di giustizia distributiva: appunto perchè, come ho detto, Aci-reale rappresenta un lucro evidente e grande per la Società siciliana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vagliasindi.

Vagliasindi. Le stesse ragioni che ha svolte l'onorevole Grassi-Voces militano per le stazioni di Giarre e di Bronte. Io, quindi, raccomando all'onorevole ministro di considerare se non sia opportuno di mettere una tettoia anche in queste stazioni. E niente altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi, cui raccomando di usare la stessa brevità.

Vischi. Era disposto anch'io a scendere armato (*Oh! oh! — No! no!*) contro il ministro e contro l'ispettorato.

Ma dopo che ho udito un carissimo amico mio, l'onorevole Crespi, proporre nè più nè meno che tre tratti di corda al ministro ed al regio ispettore, io, nel guardarli e nel vederli così paffutelli e simpatici, (*Oh! oh! — Si ride*) ho sentito lo spirito di umanità verso di loro, ed ho detto: non solo non domanderò la stessa pena; ma voglio esser mite nel fare le mie richieste.

E mite sono, onorevole ministro: in quanto che io non domando nè nuove strade ferrate, nè nuovi lavori; ma domando soltanto questo: che le poche e disgraziate linee ferroviarie che abbiamo, siano messe in condizione nelle provincie meridionali di servire alla nostra regione. Credo che più modesto di così io non possa essere.

E perchè l'onorevole ministro ed i colleghi non abbiano a credere che io faccia un po' d'interesse di campanile od elettorale, (*Oh! No, no!*) che per altro, quando lo voglio fare lo faccio, perchè il farlo è nel mio diritto e nel mio dovere, (*Benissimo!*) farò loro notare che domando un diverso sistema di servizio ferroviario, incominciando dalle Calabrie e terminando alle Marche. E con ciò, ho accennato evidentemente alla linea Adriatica litoranea.

È nell'ordine del giorno una mia interpellanza (e parlandone qui con una sola pa-

rola faccio guadagnar tempo alla Camera) la quale dice così:

« Interpello il ministro dei lavori pubblici sull'urgente necessità di mutare l'orario ferroviario sulla linea Metaponto-Reggio, nel fine di facilitare l'attività dei transiti locali e di creare facili comunicazioni fra le Calabrie e le Puglie. »

Signori, comprendo perchè voi non riusciate ad intendere appieno le determinate nostre domande. Non è mancanza di spirito di solidarietà, che anzi avete in grado eminente; non è poco interesse verso le Provincie meridionali che, pel fatto che appartengono all'Italia, voi considerate come Provincie vostre: ma è per una ragione molto semplice, e cioè che noi di laggiù abbiamo poche volte l'onore delle vostre visite, e quindi non ci conoscete. Voi nulla sapete dei nostri paesi. Mentre noi, quando ci muoviamo da casa nostra, mettiamo principalmente nel nostro itinerario una visita all'Alta Italia, perchè colà ci chiama la bellezza dei paesi, la bontà delle popolazioni, la ricchezza dei traffici, ecc.; voi, quando vi muovete, è molto se arrivate fino all'Italia Centrale e fino a Napoli, e se pure pochi di voi conoscono la Sicilia, che pure è una delle parti più belle d'Italia, credo che pochissimi conoscano le altre Provincie meridionali.

Ora che cosa accade? Quando qui facciamo certe domande, sembriamo rappresentanti di qualche colonia, sembriamo deputati venuti da un territorio che non sia l'Italia: e voi, invece di venire incontro ai nostri desideri, ci guardate in faccia e ci dite: è possibile quello che chiedete? Voi siete incontentabili, precisamente come lo sono tutti i poveri!

Anche questa è un'altra leggenda. Voi siete persuasi che noi siamo poveri? (*No! no!*) Voi ci ritenete tali? Ebbene, io non me ne lamento; ma sapete, o signori, chi ci rende poveri? È il Governo italiano col non aiutare lo sviluppo delle nostre attività coll'imporci un sistema fiscale che distrugge ogni nostro tentativo di industria, col soffocare ogni attività, agricola, col metterci nella impossibilità di trasportare i nostri prodotti.

Provatevi a recarvi dalle Puglie, per esempio, nelle Calabrie. Io vi consiglierei piuttosto di andare a vedere quello che si fa nella Cina; ci arrivereste più presto. Io ho avuto l'opportunità di recarmi in Cala-

bria e precisamente in un paese che nomino perchè mi è rimasto tanto impresso, col mio amico onorevole Nocito: a Gerace-Marina. Ci ritornerei volentieri, ma mi atterrisce la prospettiva di dover rimanere in treno da Trani, mia patria, a Gerace un giorno circa. E non vi parlo del ritorno, sapete perchè? Perchè appena eseguita la linea litoranea Napoli-Reggiò, la linea Metaponto-Reggiò è passata in seconda categoria; ed in Italia, una linea passata in seconda categoria è una linea condannata a morte, in modo che non si sa se sia meglio augurarsi di vederla mantenuta o di vederne liberati i territori e restituito lo spazio relativo alla nostra agricoltura.

Vi sono certi treni che mettono nella impossibilità quegli abitanti, così industriosi, così benemeriti, e che diedero tanto contributo al risorgimento nostro, di recarsi da un paese all'altro pur tanto vicini tra loro: per modo che diviene un grande problema, risolversi a muoversi, per esempio, da Gerace-Marina per andare a Napoli, ovvero da Gerace-Marina a Bari, a Taranto.

Potrei, o signori, qui darvi determinati particolari che provocherebbero la vostra illarità, se l'importanza dell'argomento e la gravità della maestà vostra (*Illarità*) lo consentisse.

Ebbene: su quelle ferrovie, un individuo sa di partire, ma non di arrivare, perchè, movendo, per esempio, da Gerace Marina per andare a Napoli, per la via di Metaponto, deve rimanere diverse ore alla stazione di Catanzaro; nel ritornare poi peggio di peggio. Io una volta ho cercato di rendermi conto in qualche modo del sistema così ingarbugliato di interruzioni e di riprese di treni; ma vi ho perduta la tramontana, che del resto non è mai molto abbondante; e so che ai reclami specificati e chiari dell'ottimo commendatore Scaglione, sindaco di Gerace-Marina, non fu data risposta, neanche una delle solite.

Questo per quanto concerne all'andare in giù. In quanto al venire in su, il collega Cerri l'altro giorno ha spezzato una lancia per questo argomento; non è stato così feroce come oggi il collega Crespi, ma un pò della testa del mio simpatico amico, onorevole Tedesco, Regio ispettore generale delle ferrovie, egli l'avrebbe desiderata volentieri.

Egli ha detto: ma perchè non ci mettete

nelle condizioni di più facile viabilità per gli accessi dagli Abruzzi alla capitale? In verità in qualunque altro paese, anche là dove la configurazione del territorio non fosse come la nostra, cioè così lunga, credo che un concetto politico dovrebbe dirigere il Governo: quello di rendere più facile gli accessi da qualunque parte del territorio al centro e tanto più alla capitale, tanto più da noi dove il sistema di accentramento fa nascere vari interessi che si raggruppano tutti in Roma: epperò facilitazioni della viabilità. Invece che cosa accade?

A Castellammare Adriatico alle ore 2.25 di notte si incontrano due treni diretti, i soli che percorrono la linea litoranea adriatica; uno che muove da Gallipoli e l'altro dai confini dell'Italia settentrionale. Ma non crediate che il primo sia veramente un diretto da Gallipoli; esso addiviene diretto nominalmente da Lecce, ma diviene realmente diretto molto più in su, perchè non si vuol dare alle nostre popolazioni il giramento di testa di vedere correre troppo i treni e si ha molta cura di darci treni quasi tutti *omnibus*. Dunque quei due diretti s'incontravano a Castellammare Adriatico, donde partiva per Roma un diretto verso le 5.

Proposi una volta di anticipare la partenza di quest'ultimo treno, perchè così esso avrebbe raccolto i viaggiatori lasciati a Castellammare tanto dal diretto proveniente dall'Italia meridionale quanto dal diretto proveniente dall'Alta Italia, per arrivare a Roma verso le 9 del mattino. Io pensava che questa mia proposta avrebbe dovuto incontrare l'approvazione degli abitanti degli Abruzzi, e anche quella del Governo perchè si sarebbe facilitato l'arrivo qui la mattina, alle nove, in tempo utile per il disbrigo degli affari e per attendere a tutte le varie occupazioni. Ma forse parlai in lingua ebraica, e quel treno diretto, invece di partire prima delle 5 da Castellammare Adriatico, fu soppresso, forse per troncane tutte le discussioni. In tal modo chi volesse attendere a Castellammare una coincidenza per Roma, vi arriverebbe molto più tardi che per le altre vie.

E badate, signori, che facendo a modo mio, le Puglie avrebbero avuto due treni diretti per Roma, l'uno per la via di Caserta, l'altro per la via di Castellammare con vantaggio del commercio.

Qui c'è un circolo vizioso (ed io che ho

cominciato con un vizio di non esser feroce contro il ministro, con un vizio finisco): quando domandiamo treni, ci rispondono che per mettere treni ci vuole il commercio, e quando diciamo che per sviluppare il commercio ci vuole un treno, allora ce lo negano. Una volta ci dicono no per un verso, un'altra volta ci dicono no per un altro! So che il ministro mi risponderà di no anche adesso. Ho dichiarato che non domanderò tratti di corda, ma significo che al prossimo bilancio tornerò daccapo, finchè troverò un ministro ed un ispettore generale un po' più arrendevoli alla preghiera, che io faccio non solo a nome mio, ma anche e soprattutto a nome degli interessi delle Calabrie, a nome di quanti vogliono che il denaro speso in Italia sia utile, almeno qualche volta, a qualche cosa. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Todeschini.

Todeschini. Io non sono riuscito a rilevare se l'onorevole Crespi abbia voluto domandare un aumento del personale in genere, oppure un aumento del personale del ruolo dell'Ispettorato. Se la sua domanda era di aumento del personale in genere (*Segni affermativi dell'onorevole Crespi*) e dal suo cenno affermativo vedo di sì, io glie ne do immediatamente lode, in quanto che, a differenza di molti altri, non ha limitato la sua critica alla deficienza del materiale, ma ha rilevato anche la deficienza del personale. E rilevando questa deficienza, ha fatto appello anche alle esigenze della civiltà; ed è in nome di queste esigenze che io mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici per far giungere a destinazione una raccomandazione che, per altre vie, a destinazione non è giunta; e questa raccomandazione concerne il personale di macchina delle ferrovie.

Chi di noi ha avuto occasione di percorrere le principali nostre linee, chi ha avuto occasione di passare per le stazioni di Mestre, di Verona e di Modena, avrà potuto notare quale spettacolo contrario alle esigenze della civiltà si offra da parte del personale di macchina, il quale, perchè non vi è alcun luogo adatto, è costretto a lavarsi in mezzo alla stazione, offrendo uno spettacolo non bello ai viaggiatori, e soprattutto danneggiando sè stessi, in quanto che, non essendovi alcun riparo, devono lavarsi, sia

che piova, sia che bruci il sole, o che nevi, all'aperto.

Per giunta il personale di macchina in queste stazioni, e se così è in queste sarà anche in altre, non ha alcun locale adatto per riposarsi: dimodochè, quando riprende il lavoro dopo le ore di riserva che così non sono come dovrebbero essere ore di riposo, non può riprenderlo certamente in tale stato quale sarebbe se ci fossero locali adatti per riposare. Io termino quindi pregando l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè o per mezzo dell'ispettorato od altrimenti faccia pervenire al suo destino questa raccomandazione: che sia provveduto a che per il personale di macchina, non soltanto nelle stazioni da me ricordate ma in tutte le altre, vi siano locali adatti affinchè le ore di riserva, destinate al riposo, possano concedere al personale stesso tutte quelle soddisfazioni del necessario, per cui riescano veramente ore di riposo. In questo modo soltanto i lavoratori si troveranno meglio adatti al loro servizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzone.

Rizzone. Una sola parola debbo dire all'onorevole ministro. La stazione di Modica, città che conta più di 50 mila abitanti e che ha pure discreto traffico, manca assolutamente di magazzini; raccomando all'onorevole ministro di volerla fornire quanto prima dei magazzini stessi: ecco tutto.

Presidente. È presente l'onorevole Gattorno?

Gattorno. Io debbo domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che cosa ci sia di vero nella voce corsa in questi giorni a Rimini, che la Società Adriatica abbia intenzione di demolire colà le officine, dovendo stabilire certi binari, senza provvedere alla ricostruzione delle officine medesime che, in forza delle Convenzioni ferroviarie, debbono essere obbligatoriamente mantenute.

Ricordo che altre volte una simile voce corse a Rimini, persino poco tempo dopo la stipulazione delle Convenzioni; tanto che nel 1887 vi fu a Rimini anche una viva agitazione in seguito al diffondersi di quella diceria. In questi stessi giorni le autorità di Rimini si sono trovate impensierite per gli effetti possibili di una simile notizia. Infatti l'agitazione era già così pronunziata che, se il fatto si fosse avverato, avrebbe prodotto

gravi disordini. Io accenno a questi fatti per prevenire la Camera contro una mancanza gravissima che commetterebbe la Società Adriatica la quale non adempirebbe agli obblighi assunti ed alla cui esecuzione il Governo deve vegliare.

E tanto è vero che al Ministero incombe questo dovere, che il 2 luglio 1887 il ministro dei lavori pubblici di allora, che è l'attuale presidente del Consiglio, rispondeva, (mi permetto di ricordarlo, perchè è interessante) che non avrebbe mai consentito che la Società Adriatica avesse a mancare ad uno dei patti che essa conchiuse col Governo in forza delle Convenzioni. Ed aggiungeva: « più che delle considerazioni di ordine pubblico mi occupo dei patti contrattuali, perchè fra le officine ferroviarie trovansi quella di Rimini come officina di grandi riparazioni; ed ove la Società per sua volontà credesse trasportare altrove detta officina, non permetterò mai in alcuna maniera che la Società Adriatica o qualunque altra siasi, manchi all'impegno solennemente assunto con lo Stato ».

Ricordo altresì che a due interrogazioni, fatte nel 1893 e nel 1894, i ministri di allora, Genala prima e Saracco poi, davano la stessa risposta.

Io ho voluto ricordare questo alla Camera ed al ministro, sperando che si vorrà costringere la Società Adriatica a rispettare gli impegni assunti; ed ho fede che il ministro dei lavori pubblici vorrà darmene sicura promessa.

Presidente. È ora iscritto a parlare l'onorevole Prinetti. Non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Prendo a parlare perchè chiamato quasi per fatto personale dall'onorevole Crespi: altrimenti non avrei aggiunto il mio nome alla lunga lista degli oratori che parlano di questo capitolo. Del resto non è la prima volta che ciò avviene, perchè in tutte le discussioni di questo bilancio hanno parlato in questo capitolo, parecchi deputati.

All'amico onorevole Branca spetta difendere l'Ispettorato ferroviario per ciò che concerne il movimento dei treni; e d'altronde, la sorveglianza dell'Ispettorato sul movimento dei treni è la minore delle sue attribuzioni, mentre di maggior rilievo sono quelle che

concernono l'approvazione dei progetti di lavori e delle forniture presentati dalle Società, l'alta sorveglianza sulla loro esecuzione, nonchè il collaudo e la liquidazione dei medesimi; come pure sono fra le sue importanti funzioni quelle relative alle tariffe dei viaggiatori e delle merci e la sorveglianza del traffico. Ma di questi argomenti l'egregio ministro potrà dare certamente complete spiegazioni.

E vengo alla questione dei ritardi.

L'onorevole Crespi diceva: noi abbiamo avuto una legge la quale, proponente l'onorevole Lacava, doveva togliere questi ritardi. È un suo apprezzamento. Io dissi invece in quella occasione che non credeva punto che la legge sarebbe stata il tocca e sana per togliere i ritardi; dissi che quella legge era più preventiva che repressiva. Mi si assicura che l'Ispettorato sta compilando un lavoro statistico per vedere quanti ritardi vi erano prima della legge, e quanti ve ne sono ora, ed in quanto alle contravvenzioni l'onorevole Crespi sa che ne sono state elevate, ma che poi è venuta l'amnistia che le ha eliminate, condonandole.

Ma io mi permetto di esaminare alcune delle ragioni per le quali avvengono i ritardi. In primo luogo vi sono alcune cause di ritardo che sono indipendenti dalle Società ferroviarie, ed anzitutto la mancanza di materiale.

Indelli. Questa è la principale.

Lacava. Quando io reggeva il Ministero dei lavori pubblici, proposi la legge del quadriennio (l'onorevole Crespi avrebbe fatto bene a ricordarla)...

Crespi. L'ho ricordata.

Lacava. ...nella quale si è provveduto, tanto al modo di avere i fondi per i lavori quanto per il materiale. In quell'occasione, e durante il tempo che io ressi il Ministero, si sono impegnati ben 140 milioni, dei quali 62 per lavori e 78 per il materiale, e di questi 78, ne furono destinati 54 all'industria nazionale, il resto ad industrie private estere.

Una voce. Si è aspettato troppo.

Lacava. Si dice che si è aspettato troppo: ma questo non è imputabile a me, perchè io feci del tutto per fare approvare la legge del quadriennio nella quale, come l'onorevole Crespi sa, sono accordati tutti i mezzi per continuare l'aumento del materiale, come pure

è assicurato l'aumento delle Casse patrimoniali per i lavori.

Un'altra ragione dei ritardi è quella dell'accrescimento del traffico. Noi abbiamo un aumento di traffico, del quale dobbiamo felicitarci, che da 205 milioni è arrivato a 290. Ora a questo aumento di traffico non ha corrisposto un aumento del personale ferroviario, e ciò è imputabile alle Società, e credo che il ministro provvederà. Ma quando da una parte il traffico aumenta in questo modo, e dall'altra mancano i mezzi, per ciò che concerne lavori come binari, le banchine, i pianicaricatori, ed altri impianti, ecc. e non si ha il materiale corrispondente, come volete che i ritardi non avvengano?

Altra ragione dei ritardi e non di poco momento è la molteplicità delle serie dei biglietti a prezzo ridotto. A provvedere a questo inconveniente grave è dinanzi a voi un disegno di legge. Io credevo che non ce ne fosse bisogno, ed avevo provveduto con Decreto, ma la Corte dei conti ha trovato delle difficoltà ed il ministro Branca ha fatto bene a presentare un apposito disegno di legge per ridurre le serie dei biglietti che ora ammontano, se non m'inganno a 15. Ora avviene questo: che quando il treno sta per partire, ed il pubblico si affolla agli sportelli, l'impiegato deve vedere se uno deve avere la serie del biglietto tale o di tal'altra, e questo porta perdita di tempo e quindi ritardi. Io credo che questo inconveniente scomparirà quando, come io aveva pensato, le serie si riducano a poche.

Ma, ritornando alla legge, ripeto che la legge non è un tocca e sana, e bisogna poi guardare anche al poco tempo in cui essa è in vigore. Di più come diceva, è venuta l'amnistia che ha condonate le diverse contravvenzioni.

Ma non sono poche le difficoltà da superare nell'accertamento della contravvenzione, perchè spesso un ritardo in una corsa comincia in un punto, poi cessa, e poi ripiglia di nuovo e quindi bisogna tenere presente, tutta la linea del percorso del treno, stabilire dove il ritardo è avvenuto, dove è cessato; il che porta una complicazione nei diversi circoli ferroviari che si trovano lungo il percorso del treno.

E per applicare quella legge si sono dovute prendere delle intelligenze con le stesse società ferroviarie, le quali avevano in parte

convenuto nella opportunità di trovare un modo come applicare la legge, senza creare gravi complicazioni. E credo che le difficoltà di accertare le contravvenzioni siano per essere eliminate.

Intendiamoci: con queste osservazioni io ho voluto spiegare i ritardi, ma non giustificarli nè negare che vi siano.

Ho voluto anche conoscere se in Italia i ritardi sieno così frequenti come nelle altre nazioni.

Da queste indagini mi è risultato che in Francia, prendendo per unità 30 minuti di ritardo, vi è il 6 per cento, mentre in Italia abbiamo il 5.75 per cento; non è molta la differenza, ma sempre siamo al disotto. Per i treni che arrivano a Roma i ritardi sono del 5.75 per cento, e per quelli che arrivano a Milano, del 3.60 per cento. Ho voluto prendere ad esempio Roma e Milano, come città più importanti dal punto di vista del traffico. Ad ogni modo i ritardi sono sempre al disotto di quelli che accadono sulle linee francesi.

Questo dico in risposta all'onorevole Crespi il quale mi accusava di avere proposto quella legge, che non avrebbe poi portato i vantaggi da tutti desiderati, mentre io stesso dissi in quella discussione che era più preventiva che repressiva.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Aprile.

Aprile. Non ho nessuna raccomandazione personale, od elettorale da fare, ma debbo semplicemente rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, tanto più che nutro fiducia, che sia nelle sue intenzioni di provvedere ad un inconveniente che si verifica sovente. La questione è questa.

Per il decreto del 22 ottobre 1895 fu istituito un Regio ispettorato e fu stabilito un ruolo organico con impiegati di concetto e di ordine. Ora quelli di ordine si lagnano di essere attaccati alla terra e di non potere per questo benedetto regolamento ottenere nessuna promozione, mentre i loro colleghi ne ottengono continuamente. L'inconveniente fu più volte riconosciuto onde si è venuto parecchie volte a proporre delle riforme a questo regolamento. L'onorevole Genala per il primo aveva già in pronto un disegno di legge per aiutare questi ufficiali d'ordine e forse l'onorevole Lacava vi accennava, ma

pare certo che sia desiderio dell'onorevole ministro Branca di presentarlo.

Ora se questo fosse vero, se fosse proprio nell'intenzione dell'onorevole ministro di aiutare questi impiegati, mi risparmierei di aggiungere altre parole. E ho finito.

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

D'Andrea. Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un grave inconveniente sulla linea Benevento-Campobasso, verificatosi in seguito al cambiamento di orario fatto ultimamente.

Su quella linea sventurata, la quale non arriva a cento chilometri e si percorre per lo meno in quelle ore per le accidentalità del terreno, correvano tre treni. Uno di essi partiva alle quattro del mattino e raccoglieva i passeggeri di tutti i paesi, che sono situati lungo quella regione e principalmente della provincia di Benevento.

Questi paesi potevano così avere un commercio diretto con Benevento ed anche con Napoli. Arrivavano i passeggeri alle otto del mattino e quindi potevano benissimo sbrigare i loro affari e mettersi in condizione di ritornare nelle ore pomeridiane alle loro case.

Ma, non so per quali ragioni, il treno 881, che partiva alle quattro del mattino, fu soppresso e sostituito con un treno che parte a mezzanotte. Ora a mezzanotte non è possibile che da Campobasso partano viaggiatori e, molto meno, che nelle stazioni secondarie, le quali d'ordinario sono distanti dai paesi, possano esservi viaggiatori, i quali approfittino di questo treno con la possibilità di tornare nei loro paesi nella stessa giornata.

Vi sono doglianze non solo dei dodici paesi, situati lungo la linea, ma anche di moltissimi Comuni, i quali appoggiano a codeste stazioni. Non voglio indagare le ragioni, per le quali si è soppresso il treno 881, ma l'onorevole ministro veda di occuparsi di questa grave condizione di cose, fatta a ventidue Comuni, per la maggior parte della provincia di Benevento, e se non debba occuparsi anche di un altro fatto, che il prodotto di quelle stazioni, per quanto mi si assicura, è ridotto quasi alla metà, giacchè nessuno si può servire di questo treno, all'infuori di coloro, i quali possono pernottare sia a Benevento, sia a Napoli.

Lo prego dunque di studiare se sia possibile

di ripristinare il treno 881 e fare in modo che il treno di mezzanotte, che credo porti il numero 887, parta alle quattro del mattino, riordinando così quell'antico servizio ferroviario, che durava fino da quando la ferrovia fu costruita. Mi auguro che l'onorevole ministro voglia darmi risposte, che affidino quelle popolazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

Valeri. La solerte intelligenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, onorevole Branca, mi consentirà di essere brevissimo. Io gli domando, con speranza di essere esaudito, che nello studio, che provocherà certamente questa discussione, studio, che mi auguro fecondo di buoni risultati e pratici, si esaminino con proponimento di migliorare davvero l'orario, la velocità media dei treni e lo stato del materiale indecente della linea Roma-Ancona. Quanto all'orario abbiamo l'inconveniente: che chi da Roma deve andare ad Ancona e da Ancona verso le Puglie e viceversa, giunto ad Ancona, deve sostare circa due ore, sicchè il viaggio da dieci ore diventa di dodici sempre. Questo inconveniente, sono il primo a riconoscerlo, è difficile possa essere eliminato interamente, ma ad ogni modo potrà essere attenuato di molto con un poco di buona volontà da parte del ministro o di chi studierà la questione tecnicamente. Velocità media dei treni specialmente diretti: or sono pochi mesi su questa linea si è aumentata la durata del percorso dei treni diretti di tre quarti d'ora; in altri termini si è accresciuta la durata del percorso quasi di un ottavo. Perché?

La ragione di questo aumento non la conosco, ma forse ciò si è fatto per favorire altri treni, altre regioni già favorite dagli orari stessi, provenienti dall'Italia centrale, con grave danno del nostro commercio.

Stato del materiale. Quanto ad esso non ho che ad associarmi a tutto quello che hanno detto gli oratori precedenti, per lamentare la insufficienza e la sporozia dei vagoni di prima, di seconda e di terza classe, come l'insufficienza del numero dei vagoni merci. Onorevole ministro, quella linea non si trova nel circolo vizioso, or ora citato dal collega Vischi. La Roma-Ancona ha un forte traffico di merci quanto numeroso passaggio di viaggiatori. Mi auguro, quindi, che l'onorevole ministro, per quanto è possibile, vorrà prov-

vedere a soddisfare davvero l'antico e legittimo desiderio delle nostre regioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizza.

Rizza. Sarò brevissimo per non abusare della pazienza dell'onorevole ministro e della Camera. Faccio appello al suo vivo interesse pel servizio ferroviario per ricordargli la linea Siracusa-Licata, sulla quale sventuratamente abbiamo un materiale di scarto, a migliorare il quale non sono valsi finora tutti i reclami, che si sono fatti. Aggiungo un'altra preghiera, e cioè che l'onorevole ministro pensi a provvedere alla stazione di Vittoria, la quale è una delle più importanti di quella linea. Non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. All'onorevole Crespi, che, nel suo importante discorso, ha avuto la bontà di citare l'opera mia, a proposito dei ritardi ferroviari, vorrei rispondere qualche cosa intorno a questi ritardi perchè, con buona pace dell'onorevole Lacava e nonostante le statistiche, da lui citate, disgraziatamente è innegabile che mai i ritardi hanno avuto la proporzione che hanno raggiunto ora.

Si può dire che non c'è un treno che arrivi in orario. Quando si tratta di piccoli ritardi, le Società non rispondono più nemmeno ai reclami, o rispondono: si tratta solamente (!) di un quarto d'ora o di venti minuti. Ma il quarto d'ora e i venti minuti fanno perdere la coincidenza, e quindi equivalgono per i viaggiatori ad un grande ritardo; e il tempo dei viaggiatori è un valore che non si può sciupare.

Ma le statistiche secondo l'onorevole Lacava, dicono che, in Italia, siamo a 57.5 per cento di ritardi, siamo a 6 per cento in Francia. Anzitutto le dirò che la teoria del *solatium miseris* applicata ai ritardi ferroviari, non la trovo molto accettabile; ma inoltre ho grandi dubbi sul modo con cui le statistiche sono compilate, perchè la tolleranza può essere larga, i criteri possono essere diversi; perchè le statistiche costituiscano in questa come in altre materie, un criterio dirimente, bisogna che siano compilate con criteri perfettamente eguali, perchè altrimenti non servono ad altro che fuorviare la pubblica opinione, e il giudizio del pubblico. Ora, fra le altre

cose, credo che molti ritardi avvengono in Italia che non sono avvertiti nelle statistiche. Io su la statistica dei treni viaggianti sollevo grandissimi dubbi, perchè avviene questo fatto curioso, che mentre il personale fisso deve controllare il personale viaggiante e viceversa, in alcuni casi si costituisce fra di essi il più perfetto accordo; io stesso, arrivato in ritardo, ho fatto un reclamo per avere il gusto di avere una risposta, e la risposta è stata semplicemente: che il ritardo non c'era stato. Per lo meno quel ritardo non figura certo nella statistica. Certo è che da una parte la continuità dei ritardi ferroviari, dall'altra la tenacia delle Società nel non dare mai risposta soddisfacente, ha fatto sì che il pubblico vi si è assuefatto e non reclama più; ed oggi noi possiamo dire che mentre le partenze sono, più o meno, esattamente determinate dall'orario, mai è determinata l'ora dell'arrivo.

Una voce. Quando si arriva!

Prinetti. Di qui una grande facilità d'inconvenienti, perchè anche il ritardo di un minuto genera inconvenienti maggiori.

Ora la mia modestissima esperienza di viaggiatore, perchè sono uno degli uomini che passano, nell'anno, un maggior numero di ore in ferrovia; e che quando viaggio mi diverto, per passare il tempo, ad esaminare come procede questo servizio, mi ha condotto a questa conclusione, che novantanove volte su cento il ritardo non ha nessuna causa giustificativa, ma è dovuto unicamente a quel rilassamento che esiste in tutte le amministrazioni italiane. Un ritardo di mezzo minuto avviene nel caricare il bagaglio in una stazione, poi un altro ritardo è dovuto al caricamento in un'altra stazione di colli di merci, poi ci sono due minuti di chiacchiere fra il capo treno ed il capo stazione, od altri che si trova alla stazione, e così a poco a poco si arriva ai cinque o sei minuti di ritardo, e allora dopo, essendovi gli scambi che fanno ritardare, perchè c'è l'incontro dei treni e invece di farli avvenire alla stazione X in cui dovrebbe avvenire li si fa incontrare alla stazione successiva; il ritardo si accumula e cresce in proporzione geometrica ed arriva alle volte a mezza giornata.

Quando ebbi l'onore di reggere l'Amministrazione dei lavori pubblici, la mia azione in riguardo ai ritardi ferroviari si è ispirata a questo modestissimo concetto, che non ci

fosse bisogno nè di leggi, nè di provvedimenti e che non ci fosse bisogno d'altro che di ottenere una maggiore disciplina, una maggiore esattezza del servizio da parte di tutti in alto e in basso della gerarchia ferroviaria.

Ebbene, il mio concetto nel dovere applicare le multe, come feci, alle Società ferroviarie non era, per usare, come fu interpretato malamente, una durezza, direi quasi un'angheria alle Società ferroviarie, ma perchè riteneva che fosse anche del loro interesse che venisse esercitata una azione vigorosa di sorveglianza da parte dello Stato perchè avrebbe avuto ragione efficace per essere esigenti verso i propri dipendenti, per ottenere una maggiore disciplina e una maggiore esattezza in tutti i servizi. Credeva in questo punto di trovare nelle Società ferroviarie delle alleate: trovai invece delle avversarie che in ogni modo cercarono di sottrarsi alla mia azione vigorosa, finchè portarono la questione in Cassazione che la risolse negando praticamente al Governo il diritto di applicare queste multe.

Però ad alcune Società private, nell'occasione che ebbi allora di rinnovare dei contratti di concessione, posi per condizione che accettassero spontaneamente l'obbligo di sottomettersi esse stesse all'applicazione delle multe in via amministrativa. Alcune di esse accettarono questa condizione; ed ora chiedo all'onorevole ministro che faccia rispettare questa clausola che ho imposto, ad esempio, alla ferrovia del Nord di Milano la quale si sottopose alla multa in via amministrativa e la Cassazione non c'entrava più. Fu fatta una legge sui ritardi ferroviari, ma essa si manifestò poco efficace perchè una legge che determini la esecuzione degli orari mi pare un controsenso. Non ci dovrebbe esser bisogno di una legge per far rispettare ciò che è nell'essenza stessa dell'esercizio ferroviario.

L'onorevole Lacava ha dato molte ragioni e spiegazioni che giustificano i ritardi ferroviari. Tra esse ha accennato alle scarsità di materiale mobile e soprattutto di materiale fisso perchè i ritardi credo che avvengano soprattutto per deficienza del materiale fisso; e credo che la scarsità del materiale mobile, in molti casi, non sia che la ripercussione della deficienza del materiale fisso che rende più lente e lunghe le manovre. Egli ha fatto altre considerazioni. Ebbene,

queste considerazioni svolte dall'onorevole Lacava, non come giustificazioni, ma come spiegazioni di ritardi, mi fanno venire in mente un altro pensiero molto più importante e su cui voglio ancora una volta richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, quantunque sia stato fatto dall'onorevole De Nava ed altri nella discussione generale.

Credo che la questione del materiale delle nostre ferrovie sia una questione intimamente connessa a quella del contratto con cui la nostra industria ferroviaria è regolata. Noi siamo ormai a cinque anni dalla scadenza delle Convenzioni. È evidente che il nuovo contratto con le ferrovie non potrà improvvisarsi.

Fra due anni dovremo decidere se dare la disdetta al contratto. Da parte mia credo che vada disdetto, perchè sono un partigiano dell'esercizio privato, ma sono anche convinto che il contratto presente debba essere profondamente modificato nell'interesse delle Società. Cotesto contratto nuoce ad entrambi i contraenti e soprattutto al paese, perchè lega i due contraenti fra loro in modo eccessivo, e toglie qualunque iniziativa vigorosa intesa a promuovere il traffico commerciale. Ma è evidente che, con tutti questi ingranaggi di Commissioni che abbiamo istituito (ed anche qui c'è una Commissione dietro cui tutti si trincerano), poco si concluda.

Ebbene, i giorni passano, le Commissioni lavorano poco, e soprattutto non concludono. Io vorrei che l'onorevole ministro affrettasse il lavoro delle Commissioni perchè il Parlamento possa trovarsi in condizioni di affrontare la gravissima questione, e bisogna pure che i materiali per formare il nostro giudizio siano raccolti, o per lo meno che sia sbarazzato il terreno da tutte queste complicazioni che abbiamo creato, altrimenti al momento di decidere non potremo decidere, e finiremo ad avere quello che accadde dal 1876 al 1885, in quel periodo che fu il momento deleterio dell'esercizio ferroviario italiano, e nel quale non avemmo nè l'esercizio di Stato, nè l'esercizio privato, ma avemmo una confusione che regnava sovrana.

Si può anzi dire che tutto il malessere che oggi pure si lamenta nel nostro regime ferroviario è ancora la conseguenza di quel periodo. Ora io domando che in questa, che è una delle questioni più importanti della vita economica del paese, si dia opera da tutti,

onde non avvenga ciò che è accaduto altra volta, che cioè per non avere nulla di pronto, nemmeno gli elementi del giudizio, non finiamo poi per entrare in uno stato di provvisorietà uguale a quello che durò nove anni e dal quale fu molto difficile uscire, e non si uscì bene, perchè il contratto se fu un minor male non fu certo un'ottima cosa. Un nuovo periodo di provvisorietà sarebbe la rovina definitiva dell'esercizio ferroviario in Italia.

Prego quindi l'onorevole ministro di tener conto delle mie raccomandazioni. (*Bene!*)

Presidente. Non essendovi più iscritti su questo capitolo, credo di interpretare il pensiero della Camera dichiarando chiusa la discussione su di esso.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Noto anzitutto che su questo capitolo, sul quale hanno parlato ben sedici oratori, si sono riprodotte molte domande cui avevo già data risposta; ciò accade perchè alcuni deputati, non assistendo a tutte le sedute, credono nuovo un argomento che è stato già trattato due o tre volte (*Si ride*).

Detto ciò, entriamo in argomento, e cominciamo dall'onorevole Crespi. Egli aveva presentato un ordine del giorno molto semplice circa il rifiuto delle merci, ed io avevo detto di accettarlo e lo accettò, tanto più che egli, che ben conosce l'articolo 2 delle tariffe e condizioni, sa come l'obbligo delle Società si limiti ai mezzi disponibili secondo le correnti previsioni, ma vi sono casi di forza maggiore, in cui il ritardo nella consegna o nell'accettazione delle merci è una necessità ineluttabile. Ora, nel momento in cui parliamo, esistono 300 mila tonnellate di merci sulle calate di Genova, e tutti gli sforzi dell'amministrazione sono stati concentrati per portare verso Genova il maggior numero di carri possibile. Quando vi sono certe agglomerazioni, diventa una necessità il rifiuto....

Crespi. Ma non è forza maggiore!

Branca, ministro dei lavori pubblici, sì, è forza maggiore....

Ora io rispondo alle altre sue argomentazioni, che non erano nell'ordine del giorno. L'onorevole Crespi, a proposito di questo articolo 2, dice che il Governo deve aderire a tutte le larghe richieste delle Società; in ciò si riassume tutto il suo discorso. Egli dice

che l'onorevole Lacava ha provveduto i fondi pel miglioramento del materiale e degli impianti, e che bisogna quindi provvedervi ancora.

Ciò che si farà in avvenire è ancora da vedersi, perchè dobbiamo intanto spendere i danari che sono stati concessi: in seguito si vedrà quello che potrà occorrere.

Siamo tanto nel caso della forza maggiore che il traffico è andato rapidamente crescendo; la piccola sosta di cui ha parlato l'onorevole ministro del tesoro è momentanea, ma, anche con essa, nel primo trimestre abbiamo avuto un aumento rispetto al primo trimestre dell'anno precedente; si tratta quindi piuttosto di una sosta nella progressione, ma non di un indietroggiamento. Essendovi questo grande sviluppo di traffico, è naturale che i mezzi, per quanto vadano crescendo, siano insufficienti. Ma v'ha di più.

L'onorevole Crespi, che risiede in uno dei maggiori centri industriali e commerciali, e che di industrie e commerci si intende moltissimo, credo sappia come tutti i contratti da noi fatti pel materiale non sono stati eseguiti, nè si eseguono nei termini prescritti, venendoci chieste sempre nuove proroghe, nè abbiamo modo di provvedere diversamente. Difatti, pur avendo ordinate parte delle provviste all'estero non siamo riusciti ad ottenere l'intento: perchè anche all'estero i mezzi di provvedere sono limitati. E non abbiamo potuto nemmeno trovare vagoni da prendere a nolo. Avevo stabilito, sulla mia responsabilità, di accogliere tutte le domande che mi venivano fatte per locazioni di vagoni; ebbene, non si sono trovati i vagoni che si richiedevano. Dunque, come vede, siamo proprio nel caso di forza maggiore. L'Amministrazione nulla risparmia per provvedere, coi mezzi a sua disposizione, alla provvista del materiale, al miglioramento degli impianti; ma se non si dà il tempo necessario a che le provviste si compiano, è impossibile pretendere un servizio migliore e rispondente al traffico che per fortuna va sempre crescendo.

Senza sottilizzare intorno ai ritardi, bisogna riconoscere che anche questi sono spesso conseguenza necessaria del grande sviluppo del traffico, al quale si provvede e si dovrà provvedere; ma, ripeto, ci vuole il tempo necessario.

Qui, poi, debbo fare un'osservazione al-

l'onorevole Crespi. Egli ha lodato l'energia dell'onorevole Prinetti. Osservo che, prima dell'onorevole Crespi, quell'energia l'ho lodata io, che ero collega dell'onorevole Prinetti; però bisogna considerare una circostanza di fatto ed una di diritto, in cui quell'energia si svolse. La circostanza di fatto è questa: che quando reggeva il Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Prinetti, questo aumento di traffico che si è andato sviluppando rapidamente, era appena all'inizio; e durante l'amministrazione dell'onorevole Prinetti, pregevole per tanti versi, non si provvide ad aumenti di spesa pel materiale. Vi è poi una circostanza di diritto. Al tempo dell'onorevole Prinetti, si potevano applicare le contravvenzioni; l'autorità giudiziaria le ammetteva...

Prinetti. Chiedo di parlare per fatto personale.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ... intervenne poi un arresto di Cassazione...

Voci. Decisione! Decisione!

Branca, ministro dei lavori pubblici. ... il quale arresto di Cassazione stabilì non potersi legittimamente imporre le contravvenzioni, ritenendole materia di arbitraggio. Ora io non giudico la Cassazione, ma dico che l'amministrazione, che si è trovata dinanzi a questo responso inappellabile, non ha potuto più avere le armi di cui disponeva l'onorevole Prinetti. Ed è perciò, che ho dovuto dire più volte in questa discussione, che, pur avendo le migliori intenzioni, non solo l'ispettorato, ma il ministro dei lavori pubblici, non ha mezzi sufficienti per provvedere.

Presentemente vi è la legge sui ritardi ferroviari, ma è legge recente, di laboriosa applicazione e non se ne possono vedere adesso i risultati. Posso però affermare alla Camera che parecchie contravvenzioni sui ritardi sono state già elevate e se non hanno corso, se ne deve ricercare la ragione nell'intervenuta amnistia.

Quanto poi allo studio del nuovo ordinamento ferroviario da attuarsi alla scadenza del primo periodo delle Convezioni, ripeto per la terza o quarta volta, che la Commissione non l'ho nominata io; che esiste da tempo; che è composta di elementi molto pregevoli i quali hanno preparato dati importanti. A sopprimere questa Commissione non solo non si farebbe cosa utile, ma si assumerebbe una grande responsabilità: perchè parrebbe non si volessero illuminare

sufficientemente pubblico e Parlamento intorno ad una questione così importante. Però ho dichiarato già che ho prefisso a questa Commissione il termine perentorio del 31 gennaio, perchè riferisca, mentre prima poteva avere per termine anche la fine del 1901. L'Amministrazione, per conto suo, ha pure raccolto importanti elementi; e trovasi già pronta a poter intraprendere una discussione su elementi positivi. Quindi, mentre l'Amministrazione va compiendo il suo lavoro, la Commissione compilerà la sua relazione, presenterà le sue conclusioni, e potremo provvedere; avendo già dichiarato all'onorevole Nofri e ad altri che, secondo il mio concetto, nel primo semestre del 1902, si debba informare il Parlamento dello stato della questione, perchè con tempo sufficiente e con maturità d'informazioni si possa decidere.

Risposto così ai miei amici onorevoli Lacava e Prinetti che, insieme all'onorevole Crespi, hanno dato risalto a questa questione e ne hanno tratteggiato la parte più generale, vengo ad altri oratori che hanno trattato soggetti particolari. Mi rivolgo anzitutto all'onorevole mio amico Podestà e gli dirò che quel che ho detto ho detto: non potrei aggiungere nulla di più. Il Governo circa la linea Arona-Gravellona ha fatto ieri dichiarazioni complete alle quali mi riferisco, e può essere certo che i suoi desideri saranno presi nella massima considerazione.

L'onorevole Marescalchi, che pure ha parlato di costruzioni, ha accennato alla linea Bologna-Verona.

Marescalchi. Come un pio desiderio.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Sarà un pio desiderio, ma io ho buona memoria.

Ora su questa linea il tratto da San Felice a Ponte Rusco è prossimo ad essere compiuto e fra qualche mese sarà aperto all'esercizio. Se non è dunque la direttissima Bologna-Verona è certo anche quello un grande raccorciamento; quindi per tale verso l'onorevole Marescalchi dovrebbe essere alquanto soddisfatto.

Voci. Alquanto?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Alquanto, perchè non è la linea diretta Bologna-Verona.

Veniamo ora ad un gruppo di deputati che si sono occupati di orari, e qui ritrovo l'onorevole Marescalchi e poi l'onorevole

Ticci, l'onorevole Valeri, l'onorevole Vischi e l'onorevole D'Andrea: sono cinque.

Rispetto alla questione degli orari non bisogna considerare le cose in modo assoluto, perchè ogni orario fa parte di un complesso di relazioni con altre linee. Prendiamo ad esempio la linea di Calabria. Se si togliesse la fermata di Catanzaro s'avrebbe la conseguenza d'arrivare a Reggio alle tre del mattino. Ora, siccome Reggio è una bella cittadina e non una capitale, così chi vi arrivasse in quell'ora dovrebbe pernottare alla bella stella; conviene quindi arrivare in ora più comoda e fermarsi a Catanzaro. Inoltre la stessa linea è soggetta alle coincidenze di Metaponto, per cui non dico che non è possibile studiare miglioramenti, ma le critiche sono facili ed i rimedi difficili.

Più ragionevole è la domanda relativa al treno di Castellammare Adriatico. Però v'è una difficoltà: siccome la Società ha già messi tutti i treni che per obbligo deve esercitare, così essa darà l'altro se crederà. Si farà dunque ogni premura per migliorare questo servizio, ma siamo appunto di fronte a uno di quei casi nei quali non si può spiegare un'azione coercitiva.

L'onorevole Ticci ha fatto una raccomandazione generica per le linee secondarie, ed io dico a lui ed agli altri che è mio proposito prima dell'orario estivo, anzi in un tempo molto breve, di convocare i vari deputati, i presidenti delle Camere di commercio ed i sindaci, per discutere insieme la questione; perchè ognuno vede il proprio vantaggio, ma io penso che devesi anche tener conto della convenienza degli altri. Io desidero di fare il paciere, di essere arbitro fra i contendenti.

All'onorevole D'Andrea, il quale è venuto a lamentare i danni della mutazione d'orario della linea Termoli-Campobasso-Benevento, posso assicurare che il mutamento è stato accordato per opera persistente di tutte le autorità della provincia di Campobasso. Egli solo (l'onorevole Ruffo essendosi associato in parte), egli solo se n'è mostrato dispiacente ed io vorrei poterlo contentare, ma comprenderà lui stesso la necessità in cui mi trovo di richiedere il consenso degli interessati.

Vengo ora ad un oratore che, mentre ha parlato di esercizio, ha fatto una osservazione determinata: egli è l'onorevole Todeschini, il quale ha detto doversi provvedere perchè i macchinisti, i quali hanno il lavoro più

ingrato nel servizio ferroviario, abbiano modo di ristorarsi e di fare anche un lavaggio in condizioni possibili. Per quanto è in me terrò conto di questa osservazione, cercando che i desideri dell'onorevole Todeschini possano essere soddisfatti.

L'onorevole Ticci non solo ha parlato degli orari, ma anche del personale, argomento del quale si sono occupati pure altri. Io prometto di provvedere nei limiti del possibile, perchè si sa che le spese devono essere proporzionate agli utili.

Vengo ora a coloro che hanno parlato di costruzioni, ma costruzioni, dirò così, che riguardano l'esercizio.

Viene primo l'onorevole Grassi-Voces. Posso assicurarlo che recentemente sono stati compiuti gli impianti per i depositi delle merci nella stazione di Acireale. Convengo che sono ancora deficienti le condizioni del fabbricato per i viaggiatori, ma a questo si sta studiando di provvedere e si provvederà nel più breve tempo possibile; un segno di buona volontà l'onorevole Grassi-Voces lo può trovare nel fatto che si è già compiuto il miglioramento del servizio merci.

All'onorevole Vagliasindi, che pure ha domandato miglioramenti per la stazione di Giarre, posso rispondere quasi altrettanto; che cioè lo studio si trova allo stesso punto in cui trovasi quello per la stazione di Acireale.

Gli onorevoli Rizza e Rizzone, l'uno per Modica, l'altro per Vittoria, domandano tutti e due una pensilina per le rispettive stazioni. Veramente le pensiline rispondono non dirò ad un lusso, ma ad un bisogno meno urgente che non sia quello dell'impianto di un binario o del servizio delle sale dei viaggiatori; non ostante io prenderò in benevola considerazione le loro domande affinchè possano essere soddisfatte quando sarà possibile.

All'onorevole Valeri, che pure ha parlato sugli orari, debbo dare separata risposta. Veramente riconosco che per quelle linee delle Marche delle quali si è intrattenuto, si richiederebbe qualche miglioramento, quantunque difficile ne sia l'attuazione, sia perchè si tratta di una linea ad unico binario, sia perchè vi sono forti pendenze. Ma siccome l'Amministrazione è preoccupata, come è preoccupato l'onorevole Valeri, del miglioramento del servizio di quelle linee, così si

stanno facendo studi opportuni, ed io spero di poter giungere ad una conclusione favorevole.

Un altro oratore cui debbo rispondere partitamente, benchè anch'esso abbia parlato di costruzioni riferentisi all'esercizio, è l'onorevole Gattorno. Posso dirgli che la voce, di cui egli si è fatto eco e di cui si era già fatto eco il sindaco di Rimini, è, per quanto mi consta, destituita di ogni fondamento.

A me non risulta affatto che la Società dell'Adriatica intenda di smettere le officine di Rimini. Aggiungo d'aver già approvato un gruppo di lavori dell'importo di 142 mila lire per aumentare i binari della stazione di Rimini onde facilitare gli smistamenti. Dunque, come vede l'onorevole Gattorno, lungi dal voler far danno alla stazione di Rimini con l'abolizione delle officine, si pensa a migliorarla con un maggiore sviluppo di binari.

Gattorno. Per mettere i binari vuole abbattere le officine.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Questo lo dice l'onorevole Gattorno, ma a me non risulta; qualora risultasse qualche cosa, prometto all'onorevole Gattorno che farò opera, perchè le officine non siano tolte da Rimini.

Gattorno. Non domando altro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Infine l'onorevole Aprile ha parlato dell'Ispettorato. Ho detto due volte, e ripeto per la terza, che l'organico dell'Ispettorato non è una promessa futura, trovandosi già al tesoro per essere allegato al bilancio 1901-902, ed il mio collega del tesoro è stato uno dei più insistenti a volere che tale organico fosse presentato, appunto per assicurare il miglioramento del servizio.

Rubini, ministro del tesoro. È stato il sottosegretario Danieli.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole ministro del tesoro forse farà qualche osservazione, ma il suo nuovo collaboratore Danieli, come relatore del bilancio, non ha lasciato di tormentare nè il mio predecessore nè me. Ad ogni modo il Ministero dei lavori pubblici ha compiuto l'obbligo suo; ed io, siccome dopo qualche discussione mi trovo sempre d'accordo col collega del tesoro, credo che anche le difficoltà, se ve ne saranno, verranno superate.

Con questo mi sembra di aver risposto nel

modo il meno imperfetto possibile ai sedici oratori che hanno preso la parola.

Una voce. A Prinetti?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Dell'onorevole Prinetti ho parlato in principio.

Ghigi. E degli orari?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ho parlato anche degli orari: ho detto che saranno dibattuti mediante conferenze coi vari interessati, appunto per armonizzare i diversi interessi; anzi ho messo Lei fra coloro che hanno parlato di orari, essendo costretto a raggruppare i vari oratori, perchè se dovessi fare un discorso per ogni oratore, avrei dovuto fare 16 discorsi.

Quindi, avendo risposto così nel modo meno imperfetto possibile, mi auguro che, se qualche cosa mi sarà sfuggita, gli onorevoli colleghi saranno indulgenti verso di me, tenendo conto dell'impossibilità di rispondere, uno per uno, a ben sedici oratori.

Presidente. L'onorevole Stelluti-Scala ha chiesto di parlare per fatto personale. La prego di indicarlo.

Stelluti-Scala. Lo indico subito, onorevole presidente.

Non è presente alcuno dei colleghi che fanno parte della Commissione Reale, incaricata dello studio delle proposte per l'ordinamento ferroviario allo scadere delle Convenzioni. L'onorevole Saporito, che è vice-presidente della Commissione generale, e l'onorevole Guicciardini, che è presidente della prima Sotto-Commissione, avrebbero potuto chiedere la parola con maggiore autorità della mia.

Poichè, in questa discussione più volte si è parlato dei lavori di quella Commissione Reale e da taluno, mi pare, con qualche dubbio, o qualche diffidenza più o meno pronunziata, è mio dovere di dichiarare come stanno le cose.

I lavori della Commissione hanno proceduto e procedono regolarmente; i miei colleghi mettono tutto lo zelo nell'adempimento del loro dovere. Due fatti hanno però concorso ad indugiare, in qualche misura negli ultimi mesi, l'andamento ordinario dei lavori; per primo, le dimissioni del presidente e del vice presidente, in secondo luogo un notevole ritardo nella comunicazione di molti documenti che da talune amministrazioni dovevano essere forniti e che assolutamente bisognavano alle Sotto-Commissioni per lo svol-

gimento normale dei loro lavori. A me preme ciò di rendere chiaro per assicurare la Camera del vero stato delle cose.

L'onorevole ministro ha detto più di una volta di aver stabilito un termine per il compimento dei lavori; ed è vero; anzi l'onorevole ministro, ieri, con la sua abituale sincerità, ha detto questo con una frase... Adesso non ricordo la frase; ma siccome la frase a me è piaciuta poco, è anche piacevole a me di non ricordare. In scstanza il ministro ha stabilito il termine del 31 gennaio per l'ultimazione dei lavori da parte della Commissione Reale.

Ora è certo, che la Commissione, se si è resa ragione del suo dovere e della sollecitudine stessa del ministro, non ha affatto veduta bene la imposizione perentoria di un termine diverso da quello che le era stato assegnato dal Governo nel Decreto della sua costituzione.

Nè è stato per sua trascuranza o per capriccio che si è verificato un ritardo nel procedimento del lavoro. Ripeto, alla Commissione non sono pervenuti sollecitamente i molteplici elementi che dovevano esserle comunicati da diverse Amministrazioni dello Stato, a cominciare dal Regio Ispettorato. Debbo però aggiungere che il Regio Ispettorato ha avuto a sua volta bisogno di tempo per adunare gli elementi e le notizie molteplici, che dalla Commissione erano state richieste.

La Commissione Reale ha risposto di questi giorni, o sta per rispondere al ministro intorno al limite da lui stabilito, a giudizio mio non correttamente, per il compimento dei lavori.

Certo è che la Commissione, la quale si rende conto della premura e del desiderio del Governo, procurerà di compiere i suoi lavori e come e quanto prima potrà, ma evidentemente userà del tempo che pure è necessario, se si vuol raggiungere lo scopo. E lo scopo che si prefisse il Governo quando nominò la Commissione medesima è utile, è alto; ossia quello è di preparare uno studio completo intorno ad uno dei più vasti e più gravi argomenti che si agitano nel tempo nostro; è lo scopo altissimo di illuminare pienamente il paese e di aiutare efficacemente il Governo nella soluzione di un gravissimo problema. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Prinetti, avendo

domandato di parlare per fatto personale, è pregato di enunciarlo alla Camera.

Prinetti. Lo enuncio subito. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo con molta cortesia alle mie osservazioni, ha affermate due cose di fatto che non mi sembrano completamente esatte: una, che l'aumento del traffico ferroviario non era ancora incominciato quando io reggevo il dicastero dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Era all'inizio!

Prinetti. L'altro fatto è, che io non feci costruire materiale, non feci provvista di materiale durante la mia amministrazione.

Ora invece l'aumento del traffico è cominciato notevolissimo sin dall'anno precedente alla mia gestione, tanto che, essendo ora a 270 milioni circa,...

Lacava. No, è a 295!

Prinetti. Mi pareva che fossimo a 270 circa! Ad ogni modo io lasciai l'amministrazione quando la metà dell'aumento del traffico, che poi si è verificato, era già avvenuta.

In quanto al materiale, io tengo qui a sfatare una buona volta una leggenda, che si è fatta sulla mia amministrazione, e cioè che io abbia fermate le provviste di materiale mobile o fisso sulle ferrovie italiane. Sarebbe questa una tale responsabilità a mio carico, che confesso mi dorrebbe assai di averla.

Io ritirai, è vero, quella famosa legge dei 77 milioni, il cui ritiro mi è stato rinfacciato in mille modi e da mille parti...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Da me no!

Prinetti. ...Ma contemporaneamente al ritiro di quella legge, io ho trovato modo di provvedere assai più che non fosse stato provveduto negli anni precedenti, ai bisogni della gestione ferroviaria. Tanto che io per il primo iniziai le nuove gare per forniture di materiale mobile, ed in 15 mesi ho appaltati due mila carri.

Credo che da lungo tempo non si sieno provvisti due mila carri in così breve periodo.

E fui io che indissi le gare, ed introdussi anzi un sistema nuovo, cioè chiamai a concorrere anche l'industria forestiera; ed ebbi questo conforto, che l'industria italiana rimase deliberataria di tutta quella fornitura, ma rimase deliberataria con un ribasso assai maggiore di quelli che si erano ottenuti

prima, e quindi con un beneficio notevole per l'erario.

Ma la verità vera è questa, che per un ministro dei lavori pubblici la difficoltà di queste provviste non consiste solamente, anzi non consiste principalmente nell'ottenere i denari, ma nell'arrivare a spenderli. L'onorevole Branca si trova certo, dal punto di vista della finanza delle casse patrimoniali, in condizioni assai migliori di quelle in cui mi trovavo io, e ciò per effetto della legge del quadriennio, che fu proposta e fatta votare dall'onorevole Lacava; ma l'onorevole Branca incontrerà anche lui le difficoltà che abbiamo sempre incontrato tutti nel riuscire a spendere questi denari, perchè prima che un progetto di lavori arrivi a maturanza, al punto di essere appaltato, deve superare infinite difficoltà burocratiche e vincere i contrasti degli interessi che ne chiedono continue modificazioni, senza contare che funziona poi sempre quel contrasto fondamentale d'interessi fra le Società ferroviarie e lo Stato, per cui le Società tirano sempre a fare progetti estremamente grandiosi e superiori alle necessità del momento e superiori alle forze di cui l'erario può disporre, e dall'altra lo Stato deve difendersi contro queste pretese. Ciò fa sì che i progetti, prima di arrivare al punto di poter essere appaltati, corrono tre a quattro volte dall'Amministrazione alla Società, dalla Società all'Amministrazione, e poi al Consiglio di Stato, e poi al Consiglio superiore e via dicendo.

Ma si affidi l'onorevole Crespi, e si affidi la Camera: per provvedere alle esigenze di questo periodo noi certamente abbiamo mezzi più che sufficienti.

Branca, ministro dei lavori pubblici. D'accordo.

Prinetti. Ed io confido invece, che il ministro avrà l'energia necessaria per poterli spendere.

Io vorrei richiamare anche l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un altro argomento... (*Rumori a sinistra*).

Presidente. Onorevole Prinetti, non si tratta più di un fatto personale.

Voci a destra. Parli, parli.

Prinetti. Un mezzo minuto ancora, signor presidente.

Io vorrei, che fosse tenuto in evidenza il conto delle casse patrimoniali; io mi ricordo che quando ritirai la famosa legge dei settanta milioni volli però accertarmi delle

condizioni di fatto in cui si trovava l'Amministrazione, volli che fosse aggiornato il conto delle casse patrimoniali, le quali si diceva che erano in disavanzo, o almeno che non avevano un centesimo. Ebbene, l'aggiornamento di quel conto fece accertare una disponibilità di dodici milioni.

Ora io ricordo questo all'onorevole ministro, perchè quando si decide un lavoro si imposta una somma, e poi quando questo lavoro è finito se ne fa la liquidazione, e assai sovente la liquidazione lascia un margine. Così assai sovente vi sono dei profitti, che vanno alle casse patrimoniali, e non vengono contabilizzati con la necessaria esattezza e rapidità, per modo che vi sono delle risorse nelle casse patrimoniali che rimangono occulte.

E non dico questo in senso cattivo; rimangono occulte per le Società stesse che le amministrano, mentre è bene metterle in evidenza, è bene accertarle, ed allora per questo periodo che ci separa dalle nuove Convenzioni certamente avremo i fondi per provvedere.

Quanto a ciò che ha detto l'onorevole Crespi circa i grandi bisogni che ci sono per una sistemazione fondamentale delle nostre ferrovie, convengo con l'onorevole Crespi, ma credo che a questo non si potrà provvedere se non in occasione di nuovi contratti, perchè si tratta di somme che sfuggono alla possibile disponibilità attuale dell'erario italiano. (*Bene! — Commenti*).

Presidente. Con tali osservazioni s'intende approvato il capitolo 58.

Capitolo 59. - Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 100,000.

Capitolo 60. - Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 500.

Capitolo 61. - Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata - Legge 15 dicembre 1892, n. 710 (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

Socci. Io debbo fare delle brevissime osservazioni che si riferiscono alla ferrovia Asciano-Grosseto. In questa linea vi è la più sciagurata stazione che esista in Italia, cioè la stazione di Roccastrada.

Mentre in questa stazione si ha un movimento di merci e di viaggiatori di circa dieci mila lire all'anno, la stazione stessa, poi, non è che un casotto, tanto che il servizio delle merci si fa senza che vi siano i magazzini...

Presidente. Non è a questo capitolo che le sue raccomandazioni possano riferirsi, onorevole Socci.

Socci. È stato Lei a farmi iscrivere.

Presidente. È stato Lei, ad iscriversi al capitolo 61.

Socci. Io sono vittima di un equivoco. (*Ilarità*).

Presidente. Parlerà dopo.

Intanto rimane approvato il capitolo 61.

Capitolo 62. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie. (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 63. Spese per studi ed esperimenti, riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 5,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Non dirò che due sole parole su questo capitolo, a proposito della linea Bologna-Verona, e più particolarmente del tronco Bologna-San Felice, già in esercizio da vari anni, e del tratto San Felice-Poggiorusco che dovrebbe essere già esercitato, ma il cui esercizio è ancora di là da venire. Sono 14 o 15 mesi che si sono fatti gli esperimenti per l'applicazione della trazione elettrica sul tronco Bologna-San Giovanni e quelle popolazioni ne attendono con desiderio la attuazione. Ma in questa nostra Italia, dove si è avuto il forte coraggio di fare la campagna d'Africa, e di regalare al Paese Adua ed il resto, (*Ooooh!*) senza neppure avvertire il bisogno di un Decreto Reale, sento dire che per l'applicazione di questa trazione elettrica, il Governo è stato vinto dallo scrupolo di chiederne l'autorizzazione al corpo legislativo, presentando intanto al Senato un apposito disegno di legge.

Io veramente non mi aspettava, che questo modesto esperimento dovesse essere di necessità subordinato alla solennità di una legge; ma giacchè codesto disegno di legge è stato già formulato e presentato, io profitto

della occasione per raccomandare vivamente al ministro di voler fare in modo che esso arrivi presto in porto. Perchè, onorevole ministro, se per una circostanza qualsiasi, anche imprevedibile, dovesse tale progetto trascinarsi da una sessione ad un'altra, noi di quei paesi staremmo ognora in attesa di un beneficio che è proprio molto sentito; tanto più che in mezzo alle nostre popolazioni suolsi ripetere melanconicamente, a proposito della linea Bologna-Verona, che si stava meglio quando si stava peggio. (*Ooooh!*)

Proprio così. Giacchè quei Comuni, prima dello esercizio del tronco ferroviario, provvedevano, sì, con la famosa vettura di Negri, ai loro rapporti col capoluogo, ma vi provvedevano in guisa da soddisfare e mantenere largamente e frequentemente, più di una volta al giorno, alle loro comunicazioni con Bologna, e le corrispondenze postali in ispecie potevano essere portate nei luoghi più remoti ed aversi le risposte anche nella giornata.

Ora noi, alla distanza di 45 minuti di percorso ferroviario, siamo, in ispecie nei riguardi postali, più lontani dal capoluogo della provincia, di quello che non sia Bologna da Ancona o da Firenze.

Presidente. Onorevole Ghigi, questo non riguarda il capitolo. In questo capitolo si parla di studii e di esperimenti.

Ghigi. Precisamente, io faccio delle raccomandazioni a questo riguardo. Si tratta appunto dell'esperimento della trazione elettrica nel tratto ferroviario Bologna-San Felice. Del resto, onorevole presidente, parlo così di rado!

Presidente. Non è questa una ragione. Ella deve parlare sul capitolo.

Ghigi. Ci sono e ci sto, onorevole presidente, nel capitolo.

Io insisto appunto perchè l'onorevole ministro metta tutta la sua autorità e il suo buon volere, affinchè il disegno di legge relativo all'esperimento anzidetto venga finalmente in porto.

E giacchè sono a discorrere della Bologna-Verona, permetta, onorevole ministro, che le faccia ancora una raccomandazione rispetto al tronco..

Presidente. Ma non è questa la sede.

Ghigi. Me la indichi allora!

Presidente. C'è un capitolo speciale e parlerà allora. Qui si tratta di studii ed esperimenti.

Ghigi. Ma non ho che due parole da dire; avrei già finito, se Ella non mi avesse interrotto.

Presidente. Ma no, ci vuole ordine nella discussione, e quest'ordine deve essere rispettato da tutti.

Ghigi. Sono ossequente quant'altri mai all'autorità del presidente; ma io ho sentito tanti altri colleghi i quali hanno parlato di ogni cosa un po', dando fondo all'universo! Or dunque, perchè non deve essere consentito a me di dire brevi parole a proposito di una linea ferroviaria di tanta importanza?

Presidente. Ma non posso.

Ghigi. Se ha pazienza, finisco subito. Io, dicevo, raccomandando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere veramente di proposito interessarsi, perchè non si rimandi ulteriormente l'inaugurazione del piccolo tronco di appena 16 chilometri che da San Felice va a Poggiorusco.

L'onorevole ministro sa che si tratta di un brevissimo percorso, senza difficoltà di suolo, e senza opere d'arte più o meno grandiose, e la cui costruzione dura da vari anni; e sa ancora che l'articolo 140 della legge sui lavori pubblici gli dà piena facoltà di completare questo breve tratto, e che di conseguenza non è il caso dirimendarne l'inaugurazione alle calende greche, solo perchè gli azionisti o gli enti locali interessati nella Suzzara-Ferrara hanno creduto di dover sollevare questioni intorno ad un certo passaggio a livello e hanno accampato pretese a cospicui compensi. Il Governo, ripeto, ha il diritto ed anche il dovere di completare quella linea e di compiere i necessari passaggi a livello e di provvedere all'esercizio; che se poi altre ferrovie, altri enti locali, o speculatori interessati hanno diritti da far valere, lo facciano a loro posta in sede opportuna; ma Ella, onorevole ministro, sodisfi senz'altro ai suoi obblighi verso di noi, verso i contribuenti, verso coloro che hanno concorso in altissima misura alla costruzione di questa linea, nè si lasci arrestare da difficoltà e da conflitti che la legge ha preveduti e regolati. Avrei poi alcun che da dire intorno alla ultimazione della linea Bologna-Verona, ma per non provocare nuovi richiami da parte dell'onorevole presidente...

Presidente. Onorevole Ghigi...

Ghigi. Ho finito. ...io rimando volentieri al bilancio venturo 1901-1902, d'imminente

discussione, le mie brevi osservazioni sulla costruzione e sul completamento della linea Bologna-Verona.

Il ministro però abbia presente gli obblighi del Governo per questa linea, che costa già e costerà ancora agli enti locali non lievi sacrifici. Giacchè non vuoi dimenticare...

Presidente. Non posso più accordarle la facoltà di parlare.

Ghigi. Ho finito, ma non applaudo davvero a questa specie di imparzialità.

Presidente. Onorevole Ghigi, io ho avuto molta pazienza e molta tolleranza. In un capitolo che è intitolato: studii ed esperimenti, di lire 5000, Ella pretende trattare delle ferrovie, dell'applicazione dell'elettricità, che si trovano in altri capitoli. Parli a suo luogo; ma è mio dovere di fare rispettare l'ordine della discussione.

Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 63.

(È approvato). /

Capitolo 64. Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica, lire 12,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Nofri, che, non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare quindi l'onorevole Todeschini.

Todeschini. Il capitolo 64 riguarda le spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica. A questo proposito vi è la legge 27 dicembre 1896, che regola la concessione delle ferrovie a trazione meccanica, la quale all'articolo 11, annunciava il regolamento per l'applicazione di questa legge.

L'annuncio di questo regolamento fu ripetuto per tre anni dalla relazione dell'onorevole Danieli sul bilancio dei lavori pubblici.

Finalmente, dopo quattro anni di gestazione, il regolamento è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 3 settembre 1900. Questo regolamento all'articolo 52 porta il contributo delle Società esercenti dalle lire 5 di tassa annuale, che era stata fissata, nel decreto ministeriale del 4 aprile 1897, a lire 12 annue, il che equivale, per quanto io sia poco esperto in matematica, a più del doppio di quello, che era nel 1897.

Ora, guardando i bilanci, risulta che la spesa del bilancio di previsione 1900-901 è impostata come negli anni precedenti e cioè

per lire 12 mila. Così non è, se si dà una scorsa al bilancio di previsione dell'entrata, per ciò che riguarda il contributo da parte delle Società esercenti.

Nei bilanci precedenti, erano segnate sole 12 mila lire annue per questo contributo; ma, come risulta nelle note di variazioni, in seguito alla pubblicazione di questo regolamento, il contributo fu portato a 24 mila e 200 lire. Ora io dico all'onorevole ministro del tesoro, a cui è diretta questa mia osservazione: è necessario supporre che lo sviluppo chilometrico sia oggi tale, quale era sul finire del 1896, cioè soltanto di circa tre milioni, se voi, aumentando di più del doppio la tassa annuale, vi limitate a notare nelle entrate solo il doppio.

Ma di questo non intendo parlare. Piuttosto, per ciò che riflette questo regolamento, mi preme far notare come s'imponga a riguardo di questo capitolo 64, la domanda del come sono spese queste dodici mila lire per la sorveglianza delle tramvie a trazione meccanica.

Se io guardo il regolamento, trovo scritto che la sorveglianza governativa sull'esercizio delle tramvie è devoluta al prefetto, che la esercita per mezzo degli uffici di circolo del regio ispettorato generale delle strade ferrate. A parte, che questo prefetto è investito di tali e tante funzioni, che non so a quale poi possa attendere, io domando: questa sorveglianza è puramente tecnica, o anche, dirò così, morale?

Parmi che l'onorevole ministro abbia fatto cenno che la sorveglianza deve essere soltanto tecnica. Ma io rilevo dall'articolo 31 del regolamento, che vi è un orario di servizio del personale. Gli è certo che questa sorveglianza avrà carattere tecnico se si limiterà agli orari, ma assurge anche alla qualifica di sorveglianza morale, se la sorveglianza tecnica è trascurata. Per un esempio, a Venezia non si rispetta l'orario, che è fissato dall'articolo 31 del regolamento; a Venezia, per esempio, mentre è detto che l'orario totale del lavoro giornaliero non potrà superare le ore 10 per il personale di macchina, sui vaporetti della Laguna si lavora per 17 ore consecutive. Ed allora che cosa fa questo signor prefetto?

Che cosa mai fa questo regolamento, se oltre alla sorveglianza tecnica non attende a quella che è tecnica e morale ad un tempo, di far rispettare il regolamento? E se i compila-

tori del regolamento, in questi quattro anni di gestazione per redigerlo, hanno voluto, in qualche modo, attestare la loro inclinazione ad occuparsi, sia pure lontanamente e di sfuggita, della questione sociale nella compilazione degli orari; sarebbe stato opportuno che avessero ad un tempo assegnato un minimo di salario, in quanto che nell'esercizio delle tramvie meccaniche in ispecie (lasciate che io dica la parola amara anche per noi), lo sfruttamento si esegue in modo atroce. Io vi dico che su una linea a trazione meccanica di mia conoscenza, al personale della linea si arriva a dare quarantadue centesimi al giorno! E come volete che si viva con questo, mantenendo anche la famiglia? E, ritornando ai vaporetti di Venezia, la massima paga dei macchinisti che stanno presso la macchina dalla mattina alle cinque fino, talvolta, alle undici di sera, è dir molto se tocca le cinque lire. Questi salari sono assegnati al lavoro fornito; sono essi umani?

Ma non dirò di più per oggi. Riassumendo, ripeto, che mentre per ragione aritmetica l'entrata dovrebbe superare per lo meno le trentamila lire, sarà bene vedere se è efficiente tenere intatta la cifra di dodicimila lire, come quando lo sviluppo chilometrico era di circa tre milioni di chilometri. Per buona fortuna, ritardando il regolamento questi quattro anni, lo sviluppo chilometrico delle tramvie in trazione meccanica è andato superando di qualche migliaio di chilometri quei tre milioni, non solo; ma, a calcoli fatti, dopo la trasformazione della trazione a cavalli, in trazione meccanica, quest'aumento di sviluppo prosegue a compiersi quasi in proporzioni geometriche. Va da sé quindi, che corrispondente ad esso deve essere l'aumento delle necessità della sorveglianza. Pertanto sino da ora invito il ministro dei lavori pubblici a richiamare l'autorità dei prefetti perchè siano osservate quelle leggi e quei regolamenti che, per quanto più che insufficienti, tuttavia pure abbiamo, non soltanto per la sorveglianza tecnica, ma anche per la sorveglianza morale a tutela della vita e degli interessi dei lavoratori.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Todeschini ha sollevato una questione di forma ed una di sostanza. Rispetto alla questione di forma debbo dire, che la sola

spesa per la sorveglianza tecnica incombe al Ministero dei lavori pubblici, in quanto che le dodicimila lire servono precisamente per collaudi delle linee, per vedere se sono in grado di funzionare e per altre verifiche di natura tecnica. Tutto ciò invece che si riferisce alla polizia stradale è di competenza del prefetto e delle autorità indicate nei singoli capitolati.

Di queste tranvie molte sono concesse dalle Provincie e dai Comuni; conseguentemente a norma dei relativi capitolati vi sono le autorità locali che hanno su di esse ingerenza.

Però in questo c'è una questione di sostanza che va meditata, vedere cioè se non occorra di integrare il regolamento con qualche altra disposizione di tutela da parte del ministro dei lavori pubblici e dell'Ispettorato come autorità più competenti, sia pure per dare almeno norme e consigli ai prefetti ed alle altre autorità. In questo senso accetto le raccomandazioni dell'onorevole Todeschini e farò quanto è in me perchè il servizio possa essere migliorato.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 64.

TITOLO II. Spesa straordinaria. — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 65. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendii (*Spese fisse*), lire 3,240.

Capitolo 66. Assegni al personale del Genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547 (*Spese fisse*), lire 30,090.

Capitolo 66 bis. Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (*Spese fisse*). - Indennità di trasferte, sussidii e competenze diverse al detto personale, lire 482,540.

Mazziotti, relatore. Il capitolo 66 bis deve essere soppresso. Questo capitolo rappresentava il raggruppamento di tutte le spese relative al personale straordinario, poichè l'onorevole ministro proponeva di conglobare in un solo capitolo tutte le spese relative al personale medesimo, e che erano sparse nei vari capitoli del bilancio. La Commissione del bilancio, riflettendo che sono già passati sei mesi dall'esercizio ha ritenuto opportuno di rinviare al futuro esercizio l'adozione di questo concetto.

Presidente. Sta bene. Andiamo avanti.

Opere in Roma (Spese ripartite). — Capitolo 67. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge

2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 837,500.

Capitolo 68. Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile, lire 22,250.

Capitolo 69. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Leggi 14 maggio 1881, n. 209, e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, lire 2,500,000.

Capitolo 70. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (Leggi 20 luglio 1890, n. 6936, 6 agosto 1893, n. 480, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,300,000.

Capitolo 70 bis. Costruzione del Policlinico Umberto I in Roma (articolo 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, articolo 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458, e articolo 1, lettera b della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 134,000.

Capitolo 71. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458, per memoria.

Capitolo 72. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,081,000.

Capitolo 72 bis. Prosecuzione dei lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, in virtù dell'articolo 1, lettera a, della legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 1,584,000.

Opere varie. — Capitolo 73. Ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e degli istituti dipendenti (legge 30 luglio 1896, n. 339) - Quinta annualità, lire 443,750.

Strade. — *Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — *Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Capitolo 74. Ricostruzione e rialzo del ponte sul torrente Faraon e delle relative rampe d'accesso lungo la strada nazionale n. 9 (Belluno), lire 15,600.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

Leali. Brevi parole io dirò per richiamare l'attenzione del ministro sopra il tratto della via nazionale Cassia da Montefiascone a Bolsena. (*Eeeeh!*)

Io credo che il ministro, in omaggio a circa 30 mila abitanti che devono frequentare quella via, e che non ne hanno altra per recarsi al capoluogo di circondario, dovrà pure portare su di essa la sua attenzione. Vi sono 12 chilometri di strada in cui esistono molte pendenze, che vanno fino al 2 per cento, e nella stagione invernale quando la strada è gelata, è assolutamente impraticabile. Sette od otto anni fa fu stanziata in bilancio una somma di 200 mila lire per eseguire su questa via delle correzioni. Questa somma è stata spesa in gran parte, ma avanzano ancora 40 o 50 mila lire, che potrebbero essere impiegate, come domando che le impieghi l'onorevole ministro, nella correzione di quel tratto di strada da Bolsena a Montefiascone. Questa strada ha anche un po' d'interesse militare, poichè nei cambi di guarnigione, le truppe di cavalleria e di artiglieria sono costrette a deviare da questa strada a causa delle sue forti pendenze che, come ho detto, la rendono impraticabile quando il terreno è gelato.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato questo capitolo 74.

Capitolo 75. Costruzione di un argine a difesa del tratto fra i chilometri 21 + 500.22 + 800 del tronco da Bergamo al confine Bresciano della strada nazionale n. 17 (Bergamo), lire 20,000.

Capitolo 76. Costruzione di una casa cantoniera presso il termine chilometrico 51 del tronco dal quadrivio di Monteverde al ponte sul Fortore della strada nazionale n. 52 (Campobasso), lire 7,070.

Capitolo 77. Concorso dell'Amministrazione stradale nell'interesse della conservazione della strada nazionale n. 31 nella spesa per la sistemazione idraulica e forestale del torrente Neraisse affluente del fiume Stura di Demonte (Cuneo), lire 30,000.

Capitolo 78. Costruzione di una casa cantoniera in contrada Feotto tra i chilometri 73 e 74 del tronco dalla sella Contuberna al ponte sul Platani della strada nazionale n. 69 (Girgenti), lire 11,000.

Capitolo 79. Costruzione del tratto di allacciamento della strada nazionale n. 39 dalle

Casa del Gelso alla stazione ferroviaria di Bagni di Lucca (Lucca), lire 11,570.

Capitolo 80. Lavori straordinari di consolidamento lungo il tronco dalla Gola del Contrasto a Mistretta della strada nazionale n. 71 (Messina), lire 23,780.

Capitolo 81. Sistemazione di un tratto in località Gropparelli di sopra, lungo il tronco dal confine Ligure alla costa di Castel di Lozzo della strada nazionale n. 36 (Pavia), lire 5,770.

Capitolo 82. Costruzione di un ponte sul torrente Valle dell'Arena lungo il tronco da Atella al Passo di Gaudiano della strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 15,000.

Capitolo 82-bis. Variante alla traversa interna dell'abitato di Castelluccio Inferiore e sistemazione della traversa medesima lungo la strada nazionale n. 57 (Potenza), lire 27,000.

Capitolo 83. Rialzamento di un tratto presso l'abitato di Gattelli della strada nazionale n. 82 (Sassari), lire 26,800.

Capitolo 84. Ricostruzione del ponte sul torrente Poschiavino lungo il tronco da Sondrio alla Madonna di Tirano della strada nazionale n. 18 (Sondrio), lire 23,400.

Capitolo 85. Sistemazione di un tratto fra la progressiva 65,869 e l'abitato di Cesana della strada nazionale n. 26 (Torino), lire 21,360.

Capitolo 86. Sistemazione del tratto di accesso all'abitato di Ampezzo lungo il tronco da Socchieve al Rio Stabbia della strada nazionale n. 1 (Udine), lire 8,800.

Capitolo 87. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio o è deficiente il fondo iscritto nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Andrea.

D'Andrea. Io debbo fare una modestissima osservazione circa la strada Sannitica, che unisce Napoli con le provincie di Benevento e Campobasso.

Su questa strada nazionale vi è un tratto di 11 chilometri che, a causa delle sue alte pendenze, non viene affatto frequentato, perchè il traffico preferisce di passare per un tronco di strada in parte provinciale, in parte consorziale. Ciò costituisce un vantaggio per i territori che sono attraversati da tale tronco

sussidiario, ma è un danno per quello che è attraversato dalla strada nazionale.

Ora io domando all'onorevole ministro che, senza pensare a presentare una legge, cosa che riconosco difficilissima, per dichiarare nazionale tale tronco di strada che, come ho detto, è in parte provinciale e in parte consorziale, voglia studiare, se non ci sia modo di togliere il carattere di strada nazionale a quella parte della via Sannitica che è abbandonata per le sue forti pendenze, e darlo invece a quel tronco, sul quale effettivamente si svolge tutto il traffico, e che ha acquistato la massima importanza.

Lo stesso ufficio del Genio civile di Benevento, quando rinnova i contratti di appalto delle strade, prevede il caso che lo Stato debba abbandonare quel tratto, e stabilisce che l'appaltatore non abbia in tal caso diritto a compenso.

Ciò prova, che anche il Genio civile riconosce, che l'attuale stato di cose merita di essere modificato nel senso che ho detto.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà risolverlo con quella sollecitudine che del resto è possibile, data la facilità con cui si potrebbe addivenire alla variazione invocata.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. La modestissima somma stanziata in questo capitolo per le spese casuali dà, di per sé stessa, risposta alle raccomandazioni dell'onorevole D'Andrea, come pure a quelle fatte poc'anzi dall'onorevole Leali. Finchè si tratta di studi per perfezionamenti futuri, quando venga innanzi un nuovo progetto stradale, io posso accettare le loro raccomandazioni; ma è impossibile che, in questo capitolo di 30 mila lire, e in quell'altro che è già stato votato relativo alle manutenzioni, possano entrare lavori per somme così cospicue.

Quindi accetto le due raccomandazioni solo per farne oggetto di studio, non trovando negli stanziamenti del bilancio il modo come soddisfarle presentemente.

Presidente. Dopo ciò, resta approvato questo capitolo.

Capitolo 88. Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 10,850.

Capitolo 88 bis. Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle opere di si-

stemazione e miglioramento di strade nazionali, lire 12,000.

Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. — (Spesa dipendente dall'articolo 1, lettera c, della legge 25 febbraio 1900, n. 56). — Capitolo 88 ter. Ricostruzione del ponte di Oltra sul torrente Cismone lungo la strada nazionale n. 8 (Belluno), lire 40,340.

Capitolo 88 quater. Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena presso San Ruffilo, lungo la strada nazionale n. 41 (Bologna), lire 42,250.

Capitolo 88 quinquies. Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara con riparazioni accessorie lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso), lire 50,060.

Capitolo 88 sexies. Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente al passaggio del ponte Virtù presso Castrovillari (Cosenza), lire 31,000.

Capitolo 88 septies. Ripristino dell'argine ortogonale destro sopra corrente al fiume Stura, nella strada nazionale n. 29 (Cuneo), lire 30,000.

Capitolo 88 octies. Consolidamento della frana Fornaci nella strada nazionale n. 56 (Potenza), lire 25,500.

Capitolo 88 novies. Rettificazione della strada nazionale n. 25 nel tratto della progressiva 361,45 all'abitato di Oulx con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia (Torino), lire 51,050.

Capitolo 88 decies. Costruzione di una galleria e dei tratti di raccordo al Passo della Morte, nella strada nazionale n. 1 (Udine), lire 51,800.

Capitolo 88 undecies. Maggiori spese impreviste, direzione e sorveglianza per i lavori compresi nella tabella A annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 35,000.

Capitolo 88 duodecies. Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 43,000.

Riparazioni straordinarie. — (Spesa dipendente dalla legge 27 aprile 1899, n. 165). — Capitolo 89. Riparazione di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1898; spese per lavori, per direzione e sorveglianza (Spesa ripartita), lire 150,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali. — (Spese dipendenti da leggi speciali). — Capitolo 90. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia)

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6), per memoria.

Capitolo 91. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8), lire 84,000.

Capitolo 92. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo Sannitica (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10), lire 130,000.

Capitolo 93. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14), lire 45,000.

Capitolo 94. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33), lire 200,000.

Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 95. Strada provinciale di 2ª serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8), lire 50,000.

Su questo capitolo 95, ha facoltà di parlare l'onorevole Giunti.

Giunti. Ieri l'onorevole Lacava ebbe a dire all'onorevole De Novellis che tutte le contestazioni sorte coll'appaltatore di un tronco di questa strada erano definite o in via di definizione. Ora io mi permetto brevemente di far osservare che questo non mi pare sia esatto: l'appaltatore infatti sostiene d'aver fatto un'offerta molto buona, accettabile dal Ministero, perchè inferiore del 40 per cento alla seconda perizia. E l'onorevole ministro ben conosce, che, dopo una lunga contestazione giudiziale, furono fatte due perizie, le quali sono quasi identiche.

Io non voglio entrare a discutere se l'appaltatore abbia fatta un'offerta conveniente, o no; dico soltanto che a me preme che questa vertenza sia definita: l'onorevole ministro sa bene che se questo tronco di strada non verrà ultimato, l'intera strada, per la lunghezza di 70 chilometri, la sola che congiunge le due linee ferroviarie, la tirrena e la jonica, non verrà ultimata nemmeno essa; tutto ciò costituisce un gravissimo danno per l'intera provincia di Cosenza.

Quindi rinnovo la più calda preghiera, onde si trovi modo di definire questa vertenza con l'appaltatore, ed, in ogni modo, si appaltino i lavori complementari di questo tronco,

rimandando la definizione della vertenza ad altro tempo.

Giacchè mi trovo a parlare, mi permetto domandare all'onorevole Branca: è vero che è stato presentato dagli ingegneri signori Galli e Municchi un progetto di ferrovia a trazione elettrica da Cosenza a Paola? L'onorevole Branca, meglio di me, conosce quale importanza abbia il congiungimento di Cosenza alla ferrovia tirrena: oggi, il capoluogo della provincia è rimasto quasi tagliato fuori. È possibile che per venire da Cosenza a Roma si deve impiegare un tempo maggiore di quello che si impiega per andare ai confini d'Italia?

Ora, poichè noi calabresi abbiamo rinunciato ad una possibile congiunzione di Cosenza con la linea Tirrena per mezzo di quel famoso tronco Nocera-Cosenza, (il cui solo tratto, che sarà di 11 o 12 chilometri, è percorso da un sol treno, che si chiama il treno delle patate, perchè non serve che a trasportare una certa quantità di patate) poichè dunque abbiamo rinunciato a questo tronco, speriamo che il progetto, che congiungerebbe il circondario di Paola con il capoluogo della Provincia e quindi Cosenza con la linea Tirrena e con la Jonica, venga eseguito. Domanderei quindi informazioni su questo progetto all'onorevole Branca, che so essere molto bene animato.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Circa la strada di Lungro ho già dichiarato che siamo già in via di risoluzione, ma l'Amministrazione si riserva di accettare le proposte dell'appaltatore, se ed in quanto possano essere accettabili. Non è però possibile di procedere all'appalto prima che le vertenze sieno esaurite, altrimenti le spese crescerebbero a dismisura.

Circa la Paola-Cosenza, quantunque questa non sia la sua sede, ho già dichiarato che il progetto tecnico è stato esaminato dall'Ispettorato, che questo lo ha trovato conveniente, sia sotto il rapporto tecnico, sia sotto il rapporto della produttività della linea.

L'istruttoria prosegue perchè, come l'onorevole Giunti sa, bisogna che vi sia la decisione del ministro del tesoro, ed il parere del Consiglio di Stato. Quando la pratica sarà completa, la linea potrà iniziarsi. Può esser sicuro l'onorevole Giunti che da parte del Mi-

nistero vi si mette tutta la miglior buona volontà, perchè questa è una di quelle tali 19 linee che verrebbe così ad essere sistemata.

Quanto più si scema il carico complessivo, tanto meno difficile si rende provvedere in seguito alle altre, per le quali non basta il sussidio chilometrico.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti e nessun'altro chiedendo di parlare, s'intende approvato il capitolo 95.

Capitolo 96. Strada provinciale di 2ª serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza), *per memoria.*

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).

Capitolo 97. Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Capitolo 98. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), lire 150,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 99. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).

Capitolo 100. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso), lire 57,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 101. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti), lire 226,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 1521. Strada n. 15).

Capitolo 102. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), lire 160,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 103. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 104. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina), lire 150,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 105. Strada da Rotonda per Viganello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), lire 100,000.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 106. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo), lire 150,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III n. 23).

Capitolo 107. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino a Ripabottoni sulla nazionale Sanitica presso Centocelle (Campobasso), lire 30,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71).

Capitolo 108. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso), lire 216,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 109. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano (Campobasso), *per memoria.*

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).

Capitolo 110. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano alla nazionale del Pentri (Campobasso), *per memoria.*

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).

Capitolo 111. Strada dalla provinciale errese in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso), *per memoria.*

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).

Capitolo 112. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza), lire 200,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 113. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza), lire 50,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).

Capitolo 114. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza), per memoria.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).

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

Camera. Ho domandato di parlare non per discutere l'argomento, che discuterò in occasione dell'esame del prossimo bilancio, ma per domandare un chiarimento all'onorevole ministro.

Questa strada fino dal 1890 fu riconosciuta importante; tanto che il ministro del tempo se ne occupò, come pure se ne è occupato il relatore dell'attuale bilancio dei lavori pubblici, il quale assicurava che l'ufficio tecnico del Genio civile di Potenza aveva quasi ultimati i progetti.

Ora io desidero sapere semplicemente dall'onorevole ministro se intenda presentare un altro disegno di legge, come quello, che fu presentato nel giugno del 1891; poichè mi pare che col bilancio 1900-901 rimangono esauriti gli stanziamenti, che sono stati stabiliti per queste strade; e poichè dalla cortesia dell'onorevole ministro ho saputo (ed ho potuto riscontrare che le sue informazioni erano esattissime) che, dopo la discussione della legge del 30 giugno 1896, sono state stanziare circa 900 mila lire per questa strada e sono state ripartite per i diversi tronchi, che si svolgono nella provincia di Cosenza; perciò sento il bisogno di richiamare l'attenzione sua sul tronco da costruirsi, che parte da Sapri, e che è il primo ed il più importante, come quello che congiunge la provincia di Salerno con quelle di Potenza e Cosenza, e che rappresenta il completamento naturale della linea litoranea Eboli-Reggio (tronco che non si rovinò ancora costruito nel 1896, perchè si

volle fare uno studio completo ed esatto per assodare in che modo dovesse svolgersi la strada e dovessero essere compiuti i lavori), per tutte queste ragioni domando al ministro se intenda presentare un disegno di legge, per mezzo del quale venga stabilito uno stanziamento per completare questa importantissima strada.

Se l'onorevole ministro mi vorrà dare qualche assicurazione a questo proposito, anche le popolazioni delle provincie di Salerno e di Potenza saranno ugualmente rassicurate.

Mazziotti, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mazziotti, relatore. Posso dare io qualche chiarimento all'onorevole Camera relativamente alla strada, di cui egli si è occupato. L'egregio collega evidentemente non ha badato all'articolo secondo del disegno di legge per l'approvazione del bilancio, il quale articolo appunto si occupa della strada n. 118. A proposito di questa strada si deve notare che la legge del 30 giugno 1896 autorizzò una spesa di lire 975,000, come bene ha ricordato l'onorevole Camera, rimanendo così da stanziarsi altre lire 850,000. Ma è avvenuto, come ha già detto l'onorevole ministro nella discussione generale, rispondendo all'onorevole De Novellis, che la provincia di Cosenza ha dichiarato di non poter prima del 1903 stabilire nessuna somma per la costruzione della strada stessa; diguisachè per l'articolo 6 della legge 30 giugno 1896 siamo stati costretti a cancellare le somme stanziare in bilancio per la costruzione della strada stessa. Ciò però non pregiudica menomamente i diritti della provincia di Cosenza nè gli interessi di quella strada n. 118; perchè il giorno in cui la provincia di Cosenza avesse a dichiarare di poter provvedere agli stanziamenti necessari, anche il Governo per parte sua provvederà a stabilire in bilancio gli stanziamenti che gli spettano.

Dunque l'onorevole Camera deve persuadersi che l'esecuzione di questa strada dipende esclusivamente dall'opera della provincia di Cosenza; inquantochè, ripeto, per effetto delle leggi il Governo non può appaltare nessuna strada se non che prima esistono gli stanziamenti da parte delle Provincie interessate.

L'onorevole Camera faceva anche un'altra domanda, e diceva: intende il Governo di provvedere ad un novello riparto, per la costruzione di quelle altre strade, che non sono

state comprese nella legge del 1896 o nelle leggi anteriori?

Evidentemente il collega Camera ritiene che il termine, per cui scade il riparto attualmente vigente, sia quello del 1901-902; ma egli deve por mente alla legge del quadriennio, la quale ha stabilito l'assegnazione delle somme per queste strade, che furono già incluse nella legge del 1896, per quattro esercizi l'ultimo dei quali è del 1902-903.

Camera. Chiedo di parlare.

Mazziotti, relatore. Quindi prima del 1903 il Governo dovrà provvedere a questo novello riparto; ed io so che già all'amministrazione dei lavori pubblici si stanno facendo le pratiche necessarie affinché a tempo opportuno possa essere presentato il necessario disegno di legge.

Del rimanente, l'onorevole ministro completerà gli schiarimenti che desidera il collega Camera.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che confermare quanto ha detto il relatore, in ordine a questa strada. Siccome però noi stiamo aspettando dalle Provincie l'indicazione delle strade che esse intendono abbandonare e di quelle che intendono siano ultimate, e siccome ho già dichiarato esservi nel bilancio dei lavori pubblici margine sufficiente nei venturi esercizi, col quale anzitutto bisognerà provvedere alle strade autorizzate dalle leggi già esistenti; così in questo senso accetto la raccomandazione dell'onorevole Camera, assicurandolo che l'amministrazione la prenderà nella massima considerazione.

Camera. Io avevo domandato di parlare per uno schiarimento.

Presidente. Ha già parlato una volta. Andiamo avanti.

Rimane approvato il capitolo 114.

Capitolo 115. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti), lire 140,000.

(Legge 13 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 147).

Capitolo 116. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), lire 150,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 226).

Capitolo 116 bis. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi

27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 140,000.

Capitolo 117. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521 e per le strade di cui nello Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente, lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Vorrei prendere occasione da questo capitolo per fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Deve essere da poco tempo giunto al Ministero lo studio pel tracciato di un tronco sulla strada provinciale, che deve raccordare la provincia di Genova con quella di Piacenza, passando per la valle della Sturla e dell'Aveto. La strada giunge a quest'ora al monte Bozzale. L'ultimo tronco studiato dalla provincia di Genova, partendo dal monte Bozzale, arriva alla valle di Aveto, località denominata Cabanne.

Si tratta di strada contemplata nell'elenco della legge 23 luglio 1881, di una di quelle strade che sono costruite direttamente dalla provincia di Genova, e poichè interessa moltissimo che la strada sia tolta dal punto in cui si trova, cioè da una località disabitata a metà del monte Bozzale, e sia spinta intanto fino alla valle dell'Aveto, per raccogliere tutti gli interessi di una popolazione di oltre 7,000 abitanti; io vorrei fare calda preghiera all'onorevole ministro che volesse provvedere affinché quegli studi i quali si trovano, come dissi, presso il Ministero dei lavori pubblici, siano con sollecitudine approvati, attesa l'urgenza di provvedere all'appalto della strada stessa.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Cavagnari che non solo si procederà con la massima celerità, ma che il fondo disponibile non è costituito dal solo stanziamento, essendovi anche i residui.

Cavagnari. Ringrazio l'onorevole ministro, **Presidente.** Rimane approvato il capitolo 117.

Capitolo 118. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco II) e 9 luglio 1883, n. 1506, 300,000 lire.

Capitolo 119. Casuali per lavori stradali di

cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco III), lire 200,000.

Capitolo 120. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 121. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 100,000.

Capitolo 122. Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1882 (*Spese fisse*), lire 136,000.

Capitolo 123. Indennità di trasferte, competenze diverse variabili e sussidi al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 - Spese casuali inerenti alle dette costruzioni, lire 21,000.

Sussidi straordinari per opere stradali. — Capitolo 124. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 438 e articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,998,500).

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

Rossi Enrico. Spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà consentirmi un momento di benevola attenzione e riconoscere che l'argomento, che sto per trattare, è veramente di speciale importanza.

In questo capitolo 124 del bilancio trova sede ancora la questione annosa concernente la strada comunale obbligatoria di San Mauro Castelverde, che congiunge questo Comune con la provinciale Palermo-Messina. Fu costruito un primo tratto e non sorsero contestazioni. Ma per il secondo tronco è stata fatta una ingiusta resistenza da parte del Ministero dei lavori pubblici. Per questo tratto furono già spese 600,000 lire con sacrifici immensi sostenuti dalla provincia di Palermo e dal Comune. In virtù della legge del 30 agosto 1868 fu stabilito che lo Stato dovesse contribuire per un quarto della spesa effettiva; la Provincia per venire in aiuto delle difficili condizioni in cui si trova quel Comune, e quando il Governo sollecitava la costruzione di quella strada, anche per ragioni di pubblica sicurezza, si addossò la

spesa di 350,000 lire: 100,000 lire le ha corrisposte il Comune costituendo un fondo speciale per mezzo di un eccesso notevole di sovrimposta; le altre 150,000 lire dovevano essere corrisposte dal Ministero dei lavori pubblici perchè consentite dalla legge ed anche per patto contrattuale; poichè fu stipulata una convenzione speciale coll'intervento del prefetto in seguito ad una nota ministeriale del settembre 1886, che autorizzava di dare in appalto alla Provincia la costruzione di tale strada; ebbene la Provincia ha anticipato e speso le 150,000 lire dovute dallo Stato, e sinora non ha potuto riavere un centesimo!

Che la strada sia fra le comunali obbligatorie è fuori di discussione: essa fu posta nell'elenco che annualmente fu comunicato alla Camera, e quando fu costruito il primo tronco, il Ministero riconobbe che doveva contribuire per il quarto della spesa, e fu anche pagata la somma dovuta.

Il secondo tronco fu pure costruito, ma questa volta il Ministero trovò eccezioni per non pagare; e allora la Provincia, sorpresa dalle difficoltà create ed opposte dal Ministero, sospese ogni ulteriore aiuto per il completamento della strada. Cosicchè, dopo di aver buttato 600 mila lire, si ha una metà di strada costruita, l'altra metà ancora da costruire; ed ognuno consideri con quanta soddisfazione di quei contribuenti!

L'onorevole relatore Mazziotti ebbe già a far cenno della condizione veramente deplorabile, in cui sono rimaste alcune strade comunali obbligatorie; ed io mi auguro che egli in quell'accenno fatto l'altro giorno circa il completamento di queste strade obbligatorie comunali voglia intendere compreso il completamento della strada di San Mauro Castelverde; e spero che in quest'ordine di idee vorrà consentire anche l'onorevole ministro.

Ma tutto ciò riguarda l'ultimo tronco, la parte a cui ancora non si è potuto metter mano. Ma in quanto al debito già contratto dal Governo, per le 150 mila lire dovute per il secondo tratto già costruito, non vi è ragione che possa giustificare la condotta dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Quando l'impegno viene dalla legge e dal contratto perchè rifiutarsi a soddisfarlo?

Le vive insistenze della deputazione provinciale di Palermo e del Comune di San

Mauro arrivarono al Ministero quando vi presiedeva l'onorevole Lacava. Egli credette opportuno di sottoporre la questione alla sezione consultiva del Consiglio di Stato, e ne ebbe un parere il quale con una larghissima motivazione, che non è il caso di ricordare ora, conchiudeva col dichiarare che il Comune di San Mauro aveva assolutamente ragione, ragione morale, ragione di equità, ma non ragione legale, poichè mancava la costituzione del fondo per la prestazione d'opera; ma riconosceva che si era omesso di farlo col consenso dell'autorità governativa.

Certo il Ministero, di fronte ad un parere che riandava i precedenti e li metteva in evidenza perchè fossero tenuti presenti nelle sue deliberazioni, di fronte ad un parere che consiglia di trovare modo di provvedere, avrebbe dovuto adempiere a ciò, che costituiva un impegno d'onore oltre che, a mio giudizio, un impegno legale.

L'onorevole Lacava aveva promesso a quel Comune ed alla Provincia di Palermo che avrebbe per lo meno compreso in un disegno di legge la costruzione di questa strada; ora non so quale intendimento abbia il ministro attuale; ma certo è che egli non vorrà tollerare che una questione così importante rimanga insoluta in eterno.

Egli non si deve preoccupare dell'eccezione legale fatta dal Consiglio di Stato, perchè un errore di fatto condusse quel Consesso a quella conclusione: esso ritenne (e prego l'onorevole ministro di portare su questo estremo la sua attenzione) che le 100 mila lire contribuite dal Comune fossero state prese dalle sue rendite patrimoniali. Questo è un errore; le 100 mila lire furono una costituzione di fondo straordinario formato con eccedenza sulla sovrimposta ed unicamente per la costruzione di quella strada.

Rettificata questa circostanza di fatto, il parere del Consiglio di Stato può considerarsi anche dal punto legale come favorevole alle nostre ragioni.

E l'onorevole ministro vorrà convincersi che le ragioni, che ho l'onore di sottoporgli, sono fondate, leggendo le istanze della Deputazione Provinciale di Palermo e con diligente studio degli atti.

Spero quindi che, mentre da un lato l'onorevole ministro vorrà provvedere con le accennate disposizioni di ordine generale al compimento dell'ultimo tronco, vorrà in pari

tempo ordinare che l'Amministrazione dei lavori pubblici, per impegno di onore, per moralità, per equità e per giustizia, adempia ai doveri suoi pagando un debito che ha contratto.

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Verificazione di poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica di oggi ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime.

Torino III — Roberto Biscaretti.

Cerreto Sannita — Giuseppe D'Andrea.

Dò atto alla Giunta di questa sua comunicazione; e, salvi i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Sull'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Radice ha presentato una proposta di legge che sarà mandata agli Uffici perchè ne ammettano la lettura.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti Luigi.

Luzzatti Luigi. Essendo stata oggi presentata la relazione sul disegno di legge per la custodia delle rimesse del denaro degli emigranti, e poichè si tratta di una legge provvida, che non può suscitare alcuna controversia, pregherei la Camera di consentire che fosse inscritta nell'ordine del giorno al più presto, anche perchè si tratta di una legge, la quale completa la riforma che abbiamo avuto il piacere di approvare.

Presidente. Se non darà luogo a lunghe discussioni, si potrà mettere al principio della seduta di martedì o di mercoledì. Ma forse sarà meglio di aspettare domani o domani l'altro prima di decidere.

Luzzatti Luigi. Poichè Ella è così ben disposta, domanderei che fosse iscritto nell'ordine del giorno, dopo la discussione del disegno di legge sul chinino, per la seduta di lunedì.

Presidente. Farò quello che vorrà la Camera. Ma mi permetto di osservare, ed in questo credo che saremo tutti d'accordo, cho

i bilanci debbano esser tutti discussi prima delle vacanze di Natale. Perciò faccio viva raccomandazione ai colleghi di usare molta parsimonia nei loro discorsi: perchè in gennaio dovremo cominciare la discussione dei nuovi bilanci.

Luzzatti Luigi. Il suo desiderio è anche il mio; ma, ripeto, questo disegno di legge può benissimo essere discusso lunedì.

Presidente. Allora si iscriverà nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di lunedì, dopo il disegno di legge sul chinino.

Interrogazioni.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Pavia, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda di far migliorare il materiale ferroviario nelle Calabrie, ove, non ostante i continui voti e reclami del Consiglio provinciale di Catanzaro, si continuano ad usare vetture inservibili e di scarto.

« Staglianò. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sulla revoca dei decreti dei prefetti di Lucca, Pisa e Livorno che permettevano lo studio del progetto di ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina.

« Catanzaro. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sugli atti di intimidazione e di corruzione compiuti dal reggente la sotto-prefettura di Nuoro, e suoi dipendenti, durante il 1° e 2° periodo elettorale nel collegio di Nuoro, e sugli atti di rappsaglia e di vendetta ai quali, fallita la candidatura ufficiale, si è ciecamente abbandonato lo stesso sotto-prefetto reggente contro tutti quelli che egli sospetta siano stati fautori della candidatura radicale.

« Pinna. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla proibizione di un comizio operaio indetto per il giorno 8 dicembre in Legnano coll'intervento dell'onorevole Rondani e del deputato locale;

e in genere sul diritto pubblico, in materia di riunioni operaie, vigenti nel circondario di Gallarate.

« Costa, Turati, Bissolati, Cicotti. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle difficili comunicazioni ferroviarie fra Bologna e Genova.

« Pini, Fasce. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro del tesoro per sapere se e come intenda di ripresentare il progetto di legge riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro.

« Ghigi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere quale risultato abbiano avuto gli studi da lui fatti ed i provvedimenti presi circa il licenziamento del sacerdote Sabbatino D'Alfonso da direttore spirituale del Convitto nazionale di Genova, secondo la promessa fatta nella seduta del 21 marzo 1898 discutendosi la petizione n. 5555. Desidera inoltre di sapere quale fondamento abbiano gli addebiti denunciati dal predetto sacerdote D'Alfonso contro il cavaliere Saverio, già rettore del Collegio convitto di Genova ed ora rettore di quello di Torino, in uno stampato recentemente edito a Torino, e quali provvedimenti intenda prendere al riguardo.

« Calleri Enrico. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento.

La seduta termina alle ore 18.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. votazione per la nomina:
 - di un componente della Giunta del bilancio;
 - di un componente della Commissione incaricata dell'esame del disegno di legge sui provvedimenti economici e finanziari.
3. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del

Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901. (32)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1900-901. (33)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1900-901. (30).

6. Svolgimento di quattro mozioni dei deputati Cimati, Venturi S., Morandi e Morpurgo, circa il miglioramento delle condizioni dei maestri elementari.

7. Nuova proroga dei tribunali misti della Riforma in Egitto. (68)

8. Modificazioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi. (91)

9. Pagamento di lire 50,000 all'amministrazione degli ospedali civili di Genova per spedalità prestate a stranieri, anteriormente al 17 gennaio 1891. (72).

10. Spesa straordinaria di lire 700,000, per costruzione di linee telefoniche ripartite fra

gli esercizi 1899-900 e 1900-901. (63) (*Urgenza*)

11. Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigranti italiani all'estero. (62)

12. Proroga della gestione governativa del dazio consumo nel comune di Roma. (67)

13. Norme provvisorie per la determinazione ed il riparto delle sovrimposte nelle Province in cui viene attivato il nuovo Catasto. (84).

14. Proroga della legge 29 giugno 1882, n. 837, sul riordinamento delle basi di riparto dell'imposta fondiaria del Compartimento Ligure-Piemontese. (100)

15. Provvedimenti a favore dei commessi viveri nella Regia marina. (96)

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

Roma, 1900 — Tip. della Camera dei Deputati.