

## CLXV.

## 2ª TORNATA DI GIOVEDÌ 27 GIUGNO 1901

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

## INDICE.

<b>Comunicazioni</b> della Presidenza (Inaugurazione del monumento a Manfredo Fanti in Carpi). . . . .	Pag. 5951
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):	
Spesa straordinaria per la spedizione militare in Cina (DI BROGLIO) . . . . .	5959
Variazioni su capitoli del bilancio della guerra per il 1900-901 (Id.) . . . . .	5959
Servizio postale e commerciale marittimo e dei telegrafi (Id.) . . . . .	5959
Modificazioni alle disposizioni che regolano le pensioni degli operai della Regia marina (Id.) . . . . .	5959
Aumento provvisorio dell'abbuono per la distillazione dei vini; e provvedimenti a favore dei fabbricanti di cognac (WOLLEMBORG) . . . . .	5959
Maestri elementari (PRINETTI) . . . . .	5970
Esercizio provvisorio dei bilanci ( <i>Approvazione</i> ). . . . .	5951
Bilanci dei lavori pubblici ( <i>Seguito della discussione</i> ). . . . .	5953
BRUNALTI . . . . .	5988
CANTARANO . . . . .	5984-89
CAO-PINNA . . . . .	5988
CARCANO ( <i>relatore</i> ). . . . .	5973
CELLI . . . . .	5988
DE NAVA . . . . .	5953-60
DE SETA . . . . .	5988
FASCE . . . . .	5988
FILI-ASTOLFONE . . . . .	5981-88
FULCI LUDOVICO . . . . .	5982-88
GIUSSO ( <i>ministro</i> ). . . . .	5961-86-89
PANTANO . . . . .	5977
PODESTÀ . . . . .	5985-89
ROCCA . . . . .	5975-88
TEDESCO . . . . .	5974
TOALDI . . . . .	5985-89
VALLONE . . . . .	5982
VISOCCHI . . . . .	5988
<b>Giuramento</b> del deputato MORELLI-GUALTIEROTTI . . . . .	5959

**Interrogazioni:**

Ferrovie secondarie Sarde:	
BACCAREDDA . . . . .	Pag. 5945
NICCOLINI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	5944
Missioni cattoliche italiane in Cina:	
CALISSANO . . . . .	5946
DE MARTINO ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	5945-46
Straordinari postali:	
CAMAGNA . . . . .	5947
FULCI N. ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	5947
Corrispondenze italiane in Cina:	
CAMAGNA . . . . .	5948
FULCI N. ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	5947
Tiro a segno nazionale:	
CALDESI . . . . .	5949
PONZA DI SAN MARTINO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	5948-49
Divieto di riunioni in Portici:	
CICCOTTI . . . . .	5950-51
RONCHETTI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	5949

**Osservazioni e proposte:**

Lavori parlamentari:	
MEL . . . . .	5991
PANTANO . . . . .	5990
PIVANO . . . . .	5991
PRESIDENTE . . . . .	5990-91
SOCCI . . . . .	5990

**Relazioni** (*Presentazione*):

Danneggiati polizi napoletani e siciliani (FINOCCHIARO-APRILE) . . . . .	5959
Bilancio dell'entrata (CARCANO) . . . . .	5970
Leggi postali (FILI-ASTOLFONE) . . . . .	5973
Maestri elementari (CREDARO) . . . . .	5973
Permuta di beni demaniali col comune di Pavia (Id.) . . . . .	5974
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato CABRINI (DI SCALEA) . . . . .	5970
Duplicati della biblioteca nazionale Vittorio Emanuele (ZANNONI) . . . . .	5970
Ineleggibilità parlamentari (GALLINI) . . . . .	5981
Stazioni climatiche nell'Appennino toscano (GUICCIARDINI) . . . . .	5984
Concordato preventivo e procedura dei piccoli fallimenti (SORANI) . . . . .	5990
Monete di nichelio (PANTALEONI) . . . . .	5990

**Votazioni segrete:**

Spesa straordinaria per la posa di un nuovo filo telegrafico da Genova e da Milano pel Fréjus e per la costruzione di una linea telefonica internazionale fra l'Italia e la Svizzera . . . . .	Pag. 5989
Concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia . . . . .	5989
Sistemazione dei crediti del Tesoro per contributi nelle spese dello Stato . . . . .	5989
Anticipazione di lire 800,000 al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno . . . . .	5 89
Modificazione alla tabella A della legge 30 giugno 1896, n. 266, e trasporto dei residui fra alcuni capitoli della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici. . . . .	5989
Esercizio provvisorio dei bilanci a tutto luglio 1901 . . . . .	5989

La seduta comincia alle ore 14.5.

**Ceriana-Mayneri**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

**Petizioni.**

**Presidente.** Si dia lettura del sunto delle petizioni pervenute alla presidenza

**Ceriana-Mayneri**, segretario, legge:

5887. La Giunta municipale di Savona fa istanza perchè nel disegno di legge presentato al Parlamento per l'abolizione del dazio sugli alimenti farinacei, venga introdotta una clausola che estenda anche agli altri Comuni che volontariamente soppressero il dazio sugli alimenti farinacei, i compensi proposti pei Comuni di 3ª e 4ª classe.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Palberti, di giorni 5; Di Bagnasco, di 5; Silvestri, di 10; Chiappero, di 3; Pozzo Marco, di 3; Cuzzi, di 6; Licata, di 5. Per motivi di salute: Alessio, di giorni 3; De Riseis Luigi, di 7.

(Sono conceduti).

**Interrogazioni.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Prima incritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Chiappero al ministro

delle finanze « per conoscere se e quali provvedimenti intenda prendere per la conservazione dei documenti ed atti catastali nelle Provincie, le quali votarono l'acceleramento dei lavori medesimi; onde non rendasi in gran parte frustraneo il dispendioso lavoro compiuto al riguardo. »

L'onorevole Chiappero è presente?

(Non è presente).

Questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue quella dell'onorevole Bissolati al ministro dell'interno « sul provvedimento preso dalla questura di Roma che per domani (9 giugno) limitò il diritto di riunione in Rignano, Morlupo, Castelnuovo di Porto e Sant'Oreste, disponendo che non potessero tenersi pubbliche adunanze nelle vie, nelle piazze e nei campi non circondati da siepe, fosso o muro. »

L'onorevole Bissolati è presente?

(Non è presente).

Questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Sorani e Soggi al ministro di agricoltura e commercio « per sapere se nell'occasione che presenterà il promesso disegno di legge sul Credito agrario per il Lazio non creda di presentarne altro analogo per la provincia di Grosseto (Maremma), ove il latifondo, la miseria e l'usura assorbono tutte le forze vive del Paese e si impedisce ogni sviluppo agricolo. »

Non essendo presenti gli onorevoli Sorani e Soggi, anche questa interrogazione s'intende ritirata.

Viene ora quella dell'onorevole Baccaredda al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda provvedere al servizio cumulativo sulle linee ferroviarie secondarie sarde col Continente. »

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

**Nicolini**, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Baccaredda si preoccupa con molta ragione del fatto che fino ad ora non sia stato attivato il servizio cumulativo sulle linee ferroviarie secondarie sarde del continente. Egli ha perfettamente ragione, perchè è da molto tempo che si fanno degli studi senza che questi fino ad ora, e debbo

dichiararlo con mio rincrescimento, abbiano portato ad un risultato.

Si sono fatte molte proposte, si è pensato a molte cose, ma finora non si è concretato nulla. Mi piace di essere molto chiaro e leale.

Da un anno e mezzo e più l'Ispettorato generale delle ferrovie ha rivolto invito alle Società perchè presentassero le loro proposte, ma a questo invito non è stato corrisposto, talchè siamo oggi precisamente allo stesso punto di quando sono state iniziate queste trattative.

Ora per non perdermi a dire cose che non potrebbero appagare l'onorevole interrogante, mi preme dichiarargli subito che il ministro, ed io, ci occuperemo da ora innanzi con molta insistenza, per ottenere ciò che non è stato concesso fino adesso; e posso assicurare l'onorevole Baccaredda, che è mio proposito di trovar modo perchè quanto prima il suo desiderio possa essere appagato. Ciò che io dichiaro sarà oggi confermato dall'onorevole ministro, nel suo discorso sul bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'onorevole Baccaredda ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

**Baccaredda.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della sua cortese risposta, che mi pare sia tale da aprire veramente e finalmente il cuore alla speranza; e se essa trovasse facile e pronta realizzazione nei fatti, risponderebbe veramente ad un bisogno generalmente sentito nell'isola; bisogno del quale si sono fatti autorevoli interpreti in agitazione legale, legalissima, le Camere di commercio di Cagliari e Sassari, e tutti i principali centri della Sardegna.

L'onorevole sotto-segretario di Stato mi dà l'affidamento, che oltre il suo interessamento, interverrà in questa importante questione quello del ministro; ed a me gode l'animo di poter dire, che in Sardegna verrà appreso con la più viva soddisfazione che quel ministro stesso, al quale si deve il primo impianto del Banco di Napoli nell'isola (che fu non senza vantaggio e per il Banco stesso) quello stesso ministro, al conte Giusso, ed al suo autorevole collaboratore, si debba anche l'impianto di questo esercizio cumulativo, del quale avranno beneficio tutti i paesi più industri dell'isola per una linea di quasi

600 chilometri; paesi, che sono oggi tagliati fuori dal commercio del mondo!

Io quindi non ho che a dichiararmi soddisfatto, augurandomi che questo sia l'inizio di quei paterni provvedimenti, dei quali si è fatto generale interprete l'amico Brunialti ieri stesso, ed ai quali la Sardegna non si mostrerà ingrata.

**Presidente.** Vengono ora le interrogazioni degli onorevoli:

*Lollini*, al ministro dell'interno « per sapere se non creda che esista qualche relazione tra il suicidio dell'operaio Santinelli Alessandro di Montemarciano e le minacce e ingiurie che il delegato di pubblica sicurezza di quel paese sembra si sia permesso usare contro esso Santinelli ed altra persona a lui cara, e quali provvedimenti intenda di adottare contro il detto funzionario. »

*Majorana*, ai ministri dell'interno e delle finanze « intorno agli intendimenti del Governo di fronte agli immensi danni prodotti nel territorio di Leonforte dal recente disastroso uragano. »

Gli onorevoli Lollini e Majorana non essendo presenti, queste interrogazioni s'intendono decadute.

Viene l'interrogazione dell'onorevole Calissano al ministro degli affari esteri « sull'invito fatto alle Missioni cattoliche italiane in Cina di mettersi sotto il protettorato dell'ambasciata italiana, e sulle opposizioni che si sarebbero mosse in proposito da altro Governo. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.

**De Martino**, sotto segretario di Stato per gli affari esteri. All'onorevole Calissano, io non posso che confermare le cose già dette dal ministro degli affari esteri, in occasione della discussione del bilancio.

Assicuro, dunque, l'onorevole Calissano che il Governo ha esercitato ed eserciterà la sua azione a tutela dei missionari italiani in Cina, tutte le volte che questi missionari la invocheranno.

Aggiungerò, però, una maggiore affermazione, in risposta alla seconda parte della sua interrogazione, che riflette il dubbio da lui mosso, che da altri Governi si siano fatte opposizioni; e dichiaro che nessuna opposizione è fatta da altri Stati alla nostra azione.

**Presidente.** L'onorevole Calissano ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.

**Calissano.** Ho presentata la mia interrogazione, prima della discussione del bilancio sugli esteri, e l'ho mantenuta, perchè in recenti comunicazioni ai giornali francesi si ripeteva l'affermazione che il Governo di Francia aveva mosso precisa opposizione, a che i missionari italiani in Cina, e specialmente quelli appartenenti al seminario di San Calocero in Milano, domandassero ed ottenessero la protezione del nostro Governo, per mezzo del nostro ministro a Pechino.

Anzi si aggiunse che il nostro ministro a Pechino aveva con un atto di coraggio, che non era tanto frequente nei precedenti dell'esercizio del nostro protettorato in Cina sulle missioni cattoliche, aveva diffidato i missionari italiani che se essi avessero inteso di valersi ancora del protettorato francese egli avrebbe trovato modo di impedire che il Governo francese lo esercitasse ulteriormente.

Sulla verità di questi fatti io attendevo, onorevole sotto-segretario di Stato, dichiarazioni che invece mancano nella sua risposta.

Comprendo che la questione è molto delicata ed il riserbo in lui per vari riguardi. Tale lo considerai quando l'onorevole ministro degli esteri, in occasione della discussione del bilancio, mi assicurava che il Governo avrebbe in ogni modo promossa ed assecondata questa nuova iniziativa presa da alcuni missionari italiani, credo i francescani, di mettersi sotto la protezione del Governo italiano, ed allora io ritirai il mio ordine del giorno, perchè di fronte a queste assicurazioni mi pareva imprudente insistere ulteriormente.

Ma ora io non posso disconoscere che la risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato attenua, invece di allargare, l'assicurazione datami dall'onorevole ministro. Limitandosi a dire che nessun Governo ha fatto opposizione e che il nostro Governo accetterà quanti si rivolgono a lui per il protettorato l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli esteri mi fa persuaso che il Ministero non intende mettersi risolutamente innanzi la questione fondamentale, se possano i nostri missionari, o come appartenenti a missioni cattoliche nostre, o come cittadini italiani, mettersi sotto il protettorato di altre nazioni con tutte le conseguenze che oramai notoriamente derivano dal modo con cui la Germania e l'Inghilterra, ma specialmente la Germania,

interpretano ed esercitano nell'Impero Cinese il diritto di protettorato sui loro missionari sia cattolici che protestanti, e sugli aderenti alle loro missioni.

Riconosco però che volendo entrare in una così grave ed ampia discussione io dovrei convertire la mia interrogazione in interpellanza.

Mi limiterò quindi ad osservare che l'esercizio del nostro protettorato dev'essere considerato fin d'ora sotto due aspetti. In Italia si sono costituite, per merito di illustri e benemeriti cittadini, alcune associazioni per proteggere i nostri missionari all'estero ed aiutarli.

Di più la legge recente sull'emigrazione dà facoltà al Ministero degli esteri di speciali concessioni e privilegi circa l'obbligo di leva ai missionari che si recano all'estero a portare con la parola della fede cristiana, quella della nostra civiltà. Orbene, associazioni e Governo non dimentichino, nello adempimento le une del loro scopo, l'altro nell'esercizio delle sue prerogative, il concetto patriottico cui si ispira il nostro diritto di protettorato.

Ma, ripeto, la questione è molto grave e, senza dichiararmi completamente soddisfatto, mi acqueto alle dichiarazioni che ha fatto l'onorevole sotto-segretario di Stato, riserbandomi di ritornare sull'argomento quando, proseguite le trattative per la formale definizione dei nostri rapporti col Governo cinese si saprà con maggior precisione quale è lo stato di fatto che verrà consacrato dalle nuove trattative tra il Governo cinese e l'italiano, anche circa l'esercizio del nostro diritto di protettorato assenziente o dissenziente il Governo francese, a riguardo dei nostri missionari.

**De Martino, sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**De Martino, sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.** A maggiore schiarimento di quanto dissi, debbo dichiarare che il Governo italiano è intieramente libero nella sua azione di tutela dei missionari italiani; ma evidentemente quest'azione di tutela non può essere un'azione coatta, deve essere spontaneamente richiesta da coloro che vogliono che il Governo italiano la eserciti nel proprio interesse così com'è stata effettivamente doman-

data pel risarcimento de' danni causati dagli ultimi avvenimenti in Cina.

Io posso perciò assicurare l'onorevole Camagnano che, da parte di altri Stati europei, non è fatta la menoma opposizione perchè si espliciti in tutta la sua integrità la protezione del nostro Governo pe' missionari italiani, ciò che è suo dritto e suo dovere.

**Presidente.** Così rimane esaurita questa interrogazione.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Camagna al ministro delle poste e dei telegrafi per sapere « quando intenda nominare aiutanti gli straordinari che non prestarono gli esami per ufficiali, comprendendo i detti straordinari in pianta stabile almeno dal 1° novembre 1900, data in cui fu agli straordinari promossi concesso il decreto di nomina ad ufficiali. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

**Fulci Nicolò, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.** È questa la prima interrogazione che precede una lunga filza di altre che l'onorevole Camagna si è compiaciuto di indirizzare al ministro delle poste e dei telegrafi. Io credo che con brevissime risposte per questa e per le altre potrò far dichiarare soddisfatto l'onorevole Camagna.

Quanto agli straordinari che non si presentarono agli esami per i 150 posti di ufficiale postale, essi non sono stati rimpiazzati perchè ancora non si conosce l'esito degli esami. Ma bisogna avvertire, onorevole Camagna, e di ciò la prego di prendere atto, che gli straordinari i quali ancora non sono stati chiamati al loro posto, non hanno perduto nulla del loro stipendio, anzi tra loro ve n'ha qualcuno che prende più di quello che dovrebbe; sicchè nessun ritardo nel conferimento del posto che loro spetta, nessun pregiudizio per lo stipendio che essi percepiscono. Credo quindi che l'onorevole Camagna potrà pregare le persone che lo hanno indotto a fare questa interrogazione ad aver fede nelle risoluzioni che prenderà il Ministero.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna, per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi.

**Camagna.** Il concetto da cui sono stato mosso nel presentare questa interrogazione non è stato quello di rimproverare il Ministero di avere danneggiato la situazione degli straordinari, ma quello di chiedere al

Ministero perchè non intenda di sistemare questa situazione. Non basta dire che gli straordinari non perdono nulla del loro stipendio e dei loro diritti, perchè il solo fatto che essi non hanno il Decreto di nomina ad aiutanti postali, quel Decreto di nomina a cui per l'organico essi hanno diritto, è già una menomazione dei loro diritti. Ora io dall'ingegno e dalla coscienza dell'onorevole sottosegretario di Stato attendevo sapere la ragione per cui il Ministero pensi che non si debba sistemare questa posizione. Non si chiedono aumenti di stipendi, e sarebbe stoltezza chiedere ciò; non si deplora che essi perdano un soldo del loro stipendio, ma si domanda perchè essi non debbano essere messi in pianta dal 1° novembre 1900, data dalla quale essi dovrebbero essere nominati. Le conseguenze verranno dopo. Infatti, se essi rimangono ora in questa condizione di cose, ossia non più straordinari perchè l'organico è andato in vigore, ma non ancora aiutanti perchè non esiste il Decreto che li mette in pianta: questa loro condizione ibrida di essere tra coloro che sono sospesi, non è quella per cui la giustizia del Ministero si appalesi.

E perciò dal Ministero attendo non altro che questo, cioè che si sistemi la condizione di quegli impiegati. Non riporto dunque l'eco di ingiuste lagnanze, ma quella di una giusta lagnanza, quella cioè che non si sia sistemata una buona volta la condizione giuridica di tanti impiegati e non si sia applicato per loro l'organico cui hanno diritto.

Debbo perciò rinviare la soddisfazione di dichiararmi soddisfatto, a quando tale condizione sarà sistemata secondo i diritti acquisiti.

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione dell'onorevole Camagna.

Ora viene un'altra interrogazione dello stesso onorevole Camagna al ministro delle poste, « per sapere i motivi perchè la corrispondenza non affrancata o insufficientemente affrancata diretta ai soldati italiani in Cina, non abbia il suo corso, come nel Regno, e la si mandi ai rifiuti. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

**Fulci Nicolò, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.** In seguito ad accordi presi fra il Ministero delle poste e dei telegrafi, quello della guerra e quello della marina,

venne concessa per i nostri soldati in Cina la stessa tariffa che è in vigore per il Regno; senonchè moltissime corrispondenze non affrancate, per la deficienza di uffici postali in Cina, non hanno potuto essere distribuite.

Bisogna che l'onorevole Camagna pensi che quando la corrispondenza non è affrancata, in Italia, perchè abbiamo una rete fitta di uffici postali, troviamo modo di farla recapitare facendo pagare la multa; ma che in un paese così lontano, come la Cina, dove uffici postali nostri non vi sono, le difficoltà della distribuzione erano tali che noi non potevamo assolutamente tenere una contabilità speciale; e poi a mezzo di chi? Ecco perchè la corrispondenza ritornò in Italia andando ai rifiuti perchè potessero ritirarla i mittenti qualora ne avessero fatta richiesta.

Io dunque mi auguro, onorevole Camagna, che l'Italia possa avere presto in Cina uffici postali in tal numero da potere regolarizzare la corrispondenza italiana, e specialmente quella dei nostri bravi soldati che si trovano in quelle lontane regioni. Ma ad ogni modo, anche prima della sua interrogazione al Ministero delle poste e dei telegrafi si facevano studi perchè taluni degli inconvenienti da Lei lamentati, e che anche noi deploriamo, non avessero più a verificarsi.

Spero che queste mie dichiarazioni soddisferranno l'onorevole Camagna, specialmente quando gli soggiungerò che farò in modo di prendere accordi col Ministero della guerra e della marina, allo scopo di eliminare l'inconveniente lamentato, il quale, del resto, non può addebitarsi a noi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna per dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi.

**Camagna.** La mia interrogazione non lamenta la deficienza degli uffici postali nostri in Cina perchè è noto che questi non esistono, ma essa era dettata da un sentimento umano che non può essere non diviso da qualunque uomo di cuore e di mente.

Io chiedo semplicemente che, sino a che non ci saranno in Cina uffici postali italiani stabili, sia revocata la disposizione che il Ministero delle poste ha presa d'accordo con quello della guerra.

Io non voglio dire che l'Italia faccia come opera la Germania la quale manda ai suoi soldati in Cina anche le corrispondenze non affrancate, o non sufficientemente affrancate,

senza ripeter mai alcuna restituzione; dico soltanto: pensi l'onorevole sotto-segretario di Stato alla condizione di una madre infelice che spedisce una lettera ad un suo figlio in Cina mentre costui adempie al suo dovere di soldato: quella madre sa che la sua lettera per giungere a destinazione impiega almeno 40 giorni e che altrettanti ne occorrono per la risposta del figlio.

Intanto la prima lettera non viene consegnata perchè non è affrancata o non sufficientemente affrancata, e la madre, dopo che ansiosamente aspetta per tanto tempo la risposta, verrà finalmente, ma dopo tre o quattro mesi, a sapere che suo figlio non rispose perchè la lettera non gli è mai pervenuta (si sa che dopo un certo tempo le lettere non trasmesse vengono aperte per rintracciarne il mittente): e quando il mittente non viene ritrovato, possono essere quattro o cinque mesi di ansia terribile per una povera madre.

Io quindi credo che il Ministero della guerra ai cui ordini sono i soldati spediti in Cina, abbia il debito di provvedere all'esatto recapito delle corrispondenze militari, rimborsando anche, se occorre, il Ministero delle poste delle insufficienti affrancature. Sono convinto che il ministro della guerra per giustizia non avrà nulla in contrario a questo sistema tanto più che il Ministero della marina, per i suoi soldati, fa precisamente così. Si tratta di cosa giusta ed umana ed il Ministero delle poste deve trovare col Ministero della guerra il modo di esaudire la mia più che ragionevole domanda; ed io mi dichiarerò completamente soddisfatto solo quando si sarà effettivamente provveduto in questo senso.

**Presidente.** Vengono ora altre due interrogazioni dell'onorevole Camagna...

**Camagna.** Onorevole presidente, si è rimasti col sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia di rimandarle a sabato.

**Presidente.** Va bene. Allora passeremo a quella dell'onorevole Caldesi al ministro della guerra « per conoscere le ragioni per le quali non si concede ancora ai soci del Tiro a segno nazionale l'acquisto, dietro pagamento, del fucile modello 1891. »

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** Nè ai soci delle Società di tiro a segno, nè ad alcun altro privato cittadino si sono concesse, dietro pagamento, armi di qualsiasi genere. Invece alle Società di tiro a segno

come enti, dietro loro domanda e per i soli loro bisogni, si sono concessi, a pagamento immediato, alcuni materiali, fra cui il fucile modello 1870 e quello 1870-87, per metterle in grado di eseguire efficacemente le loro esercitazioni regolamentari di tiro.

Non si esclude, e noi lo sappiamo, che qualche presidenza di Società abbia potuto cedere qualche fucile ai privati. Questo però è un abuso.

In quanto al fucile modello 1891, ho già detto altra volta alla Camera che per completare l'armamento della milizia territoriale, occorrono ancora 250 mila fucili. Ora finchè questi non saranno completati, comprenderà, l'onorevole Caldesi, che noi non possiamo concedere fucili ad altri. Quando sarà completa la dotazione nostra si vedrà se sarà conveniente autorizzare le Società di tiro a cedere alcune armi ai privati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Caldesi per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuto dall'onorevole ministro.

**Caldesi.** Non posso dichiararmi molto soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro, perchè ritengo che, senza inconvenienti, potrebbe benissimo l'Amministrazione della guerra cedere, dietro pagamento, qualche fucile a quei soci delle Società di tiro a segno che si sono dimostrati più abili. Il ministro della guerra sa meglio di me che ogni tiratore valente desidera avere un'arma propria, perchè solo con un'arma perfettamente conosciuta si possono ottenere dei risultati eccellenti.

Ora, siccome nell'anno venturo si deve tenere in Roma la quarta gara generale di tiro a segno, io sono certo che se l'onorevole ministro chiudesse un occhio su quello che ha chiamato un abuso delle Società di cedere qualche fucile ai privati, si potrebbe raggiungere lo scopo desiderato da tutti i tiratori e da tutte le Società di tiro a segno. Bisogna considerare che il wetterly si trovava sul mercato, perchè si poteva comprare alle fabbriche di Brescia o della Svizzera, mentre il fucile 1891 non si trova in commercio.

Ma la dotazione non è ancora completa, dice l'onorevole ministro, e che mancano ancora 250,000 fucili. Però io credo che un milione di fucili siano già stati distribuiti...

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** 950,000.

**Caldesi.** (Sia pure 950,000) ...e che quindi

il cederne un migliaio al massimo alle Società di tiro, non sarebbe un gran danno.

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** Sono troppi.

**Caldesi.** Forse basteranno meno perchè sarebbe bensì da desiderare che i ricchi frequentassero le esercitazioni di tiro, ma purtroppo non sono questi che più le frequentano. La grande maggioranza dei soci è invece composta di povera gente, da contadini, da operai che desiderano solo di essere esentati dai richiami, ma che non si appassionano al tiro. Quelli poi che possono spendere non sono molti, ed io ripeto che con un migliaio di fucili al massimo si potrebbe soddisfare al legittimo desiderio dei nostri tiratori.

Siccome io so che l'onorevole ministro si interessa molto allo sviluppo del tiro a segno, siccome so che egli desidera al pari di me che la futura gara generale risulti superiore per risultati alle altre tre che si sono fatte, spero che egli vorrà soddisfare alla modesta domanda, che io gli rivolgo in nome di molti tiratori della nostra Società Nazionale.

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** Senza prendere impegno positivo, studierò la questione. È troppo forte il numero dei fucili, a cui ha accennato l'onorevole Caldesi, ma, procurando di ridurlo, non sono alieno dal prendere in considerazione la cosa e guardare di cedere qualcuno di questi fucili ai tiratori, i quali avranno dato prova di essere eccezionalmente abili.

**Caldesi.** La ringrazio.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti al ministro dell'interno « sugli atti arbitrari compiuti in Portici il 2 corrente mese di giugno, dal locale maresciallo dei carabinieri per impedire private, pacifiche riunioni di cittadini. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Il fatto al quale si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti non è punto grave. Siccome però egli ha creduto di farne oggetto di speciale interrogazione, corre a me l'obbligo di rispondere.

Nella mattina del 2 giugno nel comune di Resina pervenne a quel sindaco la notizia che si doveva tenere una riunione di socialisti; e quel sindaco avvertì immediatamente il maresciallo dei reali carabinieri del luogo che

quella riunione avveniva, senza che egli avesse dato il permesso, soggiungendo anzi che non intendeva in ogni modo di darlo.

Il maresciallo dei carabinieri, adempiendo al suo ufficio, perlustrò il paese e i dintorni, e nel pomeriggio vide che circa 20 persone si trovavano riunite in una spianata, intorno ad un tavolo tutto ricoperto di giornali.

Si avvicinò il maresciallo a quel tavolo, chiese conto a chi vi si trovava di quella riunione e udì rispondergli che ivi erano convenuti dei contadini per tentare di costituire una Lega di miglioramento. Allora il maresciallo domandò che venisse esibito il permesso del sindaco per la riunione; gli altri risposero che permesso non ne avevano e che quindi non lo potevano esibire; ed il maresciallo allora replicò loro che erano in contravvenzione e che li avrebbe denunciati, come li denunciò di fatto, all'autorità giudiziaria quali contravventori all'articolo primo della legge di pubblica sicurezza.

Allora gl'intervenuti chiesero al maresciallo che cosa dovevano fare, e il maresciallo rispose: dovrete sciogliervi. Ed essi si sciolsero! (*Si ride*).

Questo è il fatto che forma oggetto dell'interrogazione.

Ora ci si chiede quale sia il nostro avviso sul contegno dell'autorità.

Pare a noi che quelle autorità non abbiano interpretato esattamente il disposto dell'articolo primo della legge di pubblica sicurezza, perchè, in forza di quell'articolo, non è necessario che coloro i quali si radunano in un luogo pubblico, o aperto al pubblico, abbiano il permesso dall'autorità locale, ma basta che ne facciano denuncia. Vero è che il Governo (così è detto in quell'articolo) può vietare la riunione che non sia stata denunciata prima; ma è anche vero che l'obbligo di coloro che tengono la riunione in luogo pubblico, o aperto al pubblico, è soltanto quello della denuncia all'autorità, non quello di ottenerne il permesso.

Ritenuto pertanto che la denuncia sia stata fatta, tanto il sindaco quanto il maresciallo, non avrebbero potuto impedire la riunione della quale si tratta. Che se la denuncia non si fosse fatta, allora il sindaco e il maresciallo avevano diritto di impedire la riunione e di denunciare il fatto come una contravvenzione, non già per aver tentato di tenere una riunione senza permesso, ma

per aver tentato di tenerla senza preventiva denuncia.

Così credo di avere, in qualunque ipotesi, apprezzato il fatto, che, del resto, è sottoposto al giudizio dell'autorità giudiziaria che darà il suo responso.

**Presidente.** L'onorevole Ciccotti ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Ciccotti.** La ragione per cui ho rivolto la mia interrogazione al ministro dell'interno non riguardava la semplice materialità del fatto, che pure si prestava ad una interrogazione ed ove il sotto-segretario ha dovuto riconoscere un abuso degli agenti, ma anche tutto un sistema, a cui s'ispirano le autorità di pubblica sicurezza di Portici e di Resina e che tende ad impedire ogni pacifica organizzazione dei lavoratori. Dice il sotto-segretario di Stato per l'interno che il luogo dove si era fatta quella piccola adunanza era un luogo pubblico.

A me, invece, fu assicurato che era un luogo privato, in cui il maresciallo dei reali carabinieri di Resina non entrò senza commettere un arbitrio.

Inoltre, e su questo vorrei richiamare l'attenzione del sotto-segretario di Stato per l'interno, queste organizzazioni di proletari nelle Province meridionali, e specialmente nella provincia di Napoli, tendono, prima di tutto, a creare una condizione di cose per cui vengono restaurati la moralità e l'impero della legge nelle amministrazioni e nell'esercizio di tutta la vita pubblica. Ora spesso accade che funzionari di pubblica sicurezza sono ligi od asserviti a sindaci ed amministratori locali, i quali vedono male ogni organizzazione, la quale si risolva in un controllo della loro azione, non sempre benefica, ed è questo precisamente il caso avvenuto a Resina.

Mi piace augurarmi che l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno vorrà dare istruzioni per cui queste autorità di pubblica sicurezza esigano l'applicazione e il rispetto della legge, ma non servano di schermo o di comodino a persone, fatte non per ispirare il rispetto alla legge e per accrescerne l'autorità, ma invece per sovvertire una cosa e l'altra.

**Ronchetti,** sotto-segretario di Stato per l'interno. Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.



**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Ho chiesto di parlare soltanto per protestare, e me ne duole, contro l'asserzione, che è stata fatta dall'onorevole Ciccotti che può far supporre da parte dell'Amministrazione una noncuranza volontaria ai propri doveri. Può avere errato il maresciallo dei carabinieri, può avere errato lo stesso sindaco, ma non posso ammettere che il sindaco abbia voluto consapevolmente contravvenire alla legge, nè, molto meno, che il maresciallo dei carabinieri abbia agito perchè asservito al sindaco di Resina.

**Ciccotti**. Domando di parlare.

**Presidente**. Non posso dargliene facoltà.

**Ciccotti**. Per fatto personale.

**Presidente**. Non posso.

**Ciccotti**. L'onorevole sotto-segretario di Stato mi ha attribuito intenzioni, che io non ho avuto.

**Presidente**. Le interrogazioni per oggi sono esaurite.

### Comunicazioni.

**Presidente**. Il sindaco del comune di Carpi scrive:

« Nel primo di settembre prossimo verrà inaugurata in Carpi, per iniziativa del Comune, col concorso della Nazione, una statua equestre al proprio concittadino, generale **Manfredo Fanti**, per ricordare ai venturi tutta una vita spesa a conseguire i supremi benefici di una patria indipendente e libera.

« Troppo nota è l'opera del **Fanti** per permettermi di farne cenno a chi è in grado di meglio conoscerla ed apprezzarla; quindi mi limito ad invocare il validissimo di Lei appoggio, affinchè si degni di ottenere dall'Onorevole **Consesso**, che con tanto senno ed autorità presiede e dirige, l'intervento di una rappresentanza nel giorno della inaugurazione, onde la solennità riesca di maggior decoro del personaggio, che si intende di onorare.

« Avendo il **Fanti** fatto parte del Parlamento e coperto altresì la carica di ministro della guerra, non dubito punto che la presente non sortia l'effetto desiderato.

« Mi compiacchio poi di attestare alla E. V. onorevolissima i sentimenti della mia alta stima e perfetta considerazione. »

Se la Camera consente, pregherò i nostri

onorevoli colleghi della provincia di Modena di voler rappresentare la Camera stessa a tale solennità. (Sì! sì!)

(Così rimane stabilito).

### Discussione del disegno di legge: Esercizio provvisorio a tutto luglio 1901 dei bilanci non ancora approvati.

**Presidente**. L'ordine del giorno recherebbe la votazione segreta dei disegni di legge stati approvati per alzata e seduta, ma io pregherei la Camera di voler consentire che s'inverta l'ordine del giorno e che si passi alla discussione del disegno di legge: Esercizio provvisorio a tutto luglio 1901 dei bilanci non ancora approvati; e ciò anche in ossequio all'altro ramo del Parlamento che deve occuparsi della discussione dei bilanci. Approvato l'esercizio provvisorio si voterà a scrutinio segreto insieme agli altri disegni di legge. (Sì! sì!)

Non essendovi dunque osservazioni in contrario passeremo alla discussione del disegno di legge: Esercizio provvisorio a tutto luglio 1901 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1901-902, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1901.

*Voci*. Manca il ministro...

*Altre voci*. C'è il sotto-segretario.

**Presidente**. Essendo presente il sotto-segretario di Stato per il tesoro, prego di dar lettura del disegno di legge.

**Ceriana-Mayneri**, *segretario*, dà lettura del disegno di legge. (Vedi *Stampato* n. 310-A).

**Presidente**. Non essendovi oratori iscritti nella discussione generale e nessuno chiedendo di parlare passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i seguenti tre articoli).

#### Art. 1.

È data facoltà al Governo del Re di esercitare provvisoriamente fino a tutto il 31 luglio 1901, quegli stati di previsione della entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1901-902 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1901; e quindi il Governo è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono

dilazione e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione presentati alla Camera dei deputati nel dì 30 novembre 1900, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge per la loro approvazione, tenuto conto altresì delle posteriori note di variazioni presentate sino al 23 giugno 1901 e delle modificazioni proposte dalla Giunta generale del bilancio.

## Art. 2.

Pei prelevamenti dai fondi di riserva il Ministero potrà anche eccedere la quota proporzionale al periodo dell'esercizio provvisorio stabilito dall'articolo precedente, giustificandone l'assoluta necessità con apposito decreto da annettersi ai mandati o agli ordini di pagamento.

## Art. 3.

Nulla sarà innovato, fino all'approvazione degli stati di previsione predetti, negli ordinamenti organici dei vari servizi pubblici e dei relativi personali, nonchè negli stipendi ed assegnamenti a qualsiasi titolo approvati pei diversi Ministeri e Amministrazioni dipendenti con la legge del bilancio di previsione 1900-901 e con quella di assestamento del bilancio medesimo, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

### Votazione a scrutinio segreto di alcuni disegni di legge.

**Presidente.** Procederemo ora alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge, compreso quello testè approvato, relativo all'esercizio provvisorio:

Spesa straordinaria di lire 151,000 per la posa di un nuovo filo telegrafico da Genova e da Milano pel Fréjus e di lire 51,000 per la costruzione di una linea telefonica internazionale fra l'Italia e la Svizzera.

Concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

Sistemazione dei crediti del Tesoro per contributi nelle spese dello Stato.

Anticipazione di lire 800,000 al Comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno.

Modificazioni alla tabella A della legge

30 giugno 1896, n. 266, e trasporto di residui fra alcuni capitoli della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici 1900-901.

Esercizio provvisorio a tutto luglio 1901 di quegli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1901-1092, che non fossero ancora tradotti in legge entro il 30 giugno 1901.

Si faccia la chiama.

**Ceriana-Mayneri**, segretario, fa la chiama.

*Prendono parte alla votazione:*

Abignente — Agnini — Aguglia — Arconati — Arnaboldi.

Baccaredda — Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barnabei — Barracco — Bergamasco — Bertarelli — Bertolini — Biancheri — Biscaretti — Bissolati — Bonacossa — Bonanno — Bonardi — Bonin — Bonoris — Boselli — Bovi — Bracci — Branca — Brunialti — Brunicardi.

Calderoni — Caldesi — Calissano — Calleri Enrico — Calleri Giacomo — Camagna — Cantalamessa — Cantarano — Cao-Pinna — Carcano — Catanzaro — Celli — Ceriana-Mayneri — Cerri — Cerulli — Chimenti — Chinaglia — Ciccotti — Cimorelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Cocuzza — Colonna — Coppino — Cornalba — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Curioni.

D'Alife — Dal Verme — Daneo Edorado — Daneo Gian Carlo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Cesare — Del Balzo Carlo — Del Balzo Gerolamo — De Martino — De Nava — De Nicolò — De Nobili — De Novellis — De Renzis — De Riseis Giuseppe — De Seta — Di Broglio — Di San Giuliano — Di Scalea — Di Terranova — Donnaperza.

Facta — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fasce — Fazio — Ferrero di Cambiano — Fili-Astolfone — Finocchiaro Aprile — Florena — Fortis — Fortunato — Fracassi — Francica-Nava — Frascara Giacinto — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco Ludovico.

Gaetani di Laurenzana — Galimberti — Galletti — Galli — Gallini — Gallo — Galluppi — Garavetti — Gattoni — Gattorno — Gavotti — Chigi — Giaccone — Gianolio — Gianturco — Ginori-Conti — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giuliani — Giusso — Gorio — Grassi-Voces — Guicciardini.

Imperiale.

Lacava — Landucci — Laudisi — Laz-  
zaro — Leali — Leone — Libertini Gesualdo  
— Lojodice — Lovito — Lucchini Angelo  
— Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero  
— Luporini.

Majorana — Malvezzi — Manna — Man-  
tica — Maraini — Marcora — Maresca — Ma-  
rescalchi Alfonso — Marsengo-Bastia — Ma-  
scia — Masciantonio — Massimini — Maurigi  
— Maury — Mazziotti — Medici — Mel —  
Mestica — Mezzanotte — Micheli — Miniscal-  
chi — Mirabelli — Montagna — Morelli Gual-  
tierotti — Murmura.

Nasi — Niccolini — Nocito — Nuvoloni.  
Orlando — Orsini-Baroni.

Paganini — Pala — Pantaleoni — Pan-  
tano — Papadopoli — Pavia — Personè —  
Picardi — Pinchia — Pinna — Pipitone —  
Pistoja — Pivano — Pizzorni — Podestà —  
Pompilj — Pozzi Domenico — Prinetti.

Rava — Ricci Paolo — Rizza Evangelista  
— Rizzetti — Rizzo Valentino — Rocca  
Fermo — Romano — Ronchetti — Roselli  
— Rubini — Ruffo.

Salandra — Sanfilippo — Scaramella-Ma-  
netti — Serra — Sili — Silva — Sinibaldi  
— Succi — Solinas-Apostoli — Sommi-Pi-  
cenardi — Sonnino — Sorani — Soulier —  
Spada — Spagnoletti — Squitti — Stelluti-  
Scala.

Talamo — Tedesco — Ticci — Tinozzi  
— Toaldi — Torlonia — Tornielli — Torraca  
— Torrigiani.

Valeri — Valle Gregorio — Vallone —  
Vendemini — Vienna — Vischi — Vi-  
socchi.

Wollemborg.

Zanardelli — Zannoni — Zeppa.

*Sono in congedo:*

Berenini — Bertetti — Bianchi Leonardo  
— Bianchini — Bovio — Brizzolesi.  
Carboni-Boj — Carugati — Chiappero  
— Cipelli — Civelli — Crispi — Cuzzi.  
Dell'Acqua — De Marinis — Di Bagnasco  
— Donati.  
Indelli.  
Licata.  
Meardi — Menafoglio — Morandi Luigi.  
Palberti — Piovene — Pozzo Marco.  
Rampoldi — Resta-Pallavicino — Roma-  
nin-Jacur.

Santini — Silvestri.  
Testasecca — Tripepi.  
Vendramini.

*Sono ammalati:*

Alessio.  
Capoduro.  
De Cristoforis — De Riseis Luigi.  
Farinet Alfonso.  
Vollaro-De Lieto.

*Assente per ufficio pubblico:*

Martini.

### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Lasciemo le urne aperte e pro-  
cederemo nell'ordine del giorno, il quale reca  
il seguito della discussione sul disegno di  
legge: Stato di previsione della spesa del  
Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio  
finanziario 1901-902.

Proseguendo nella discussione generale,  
la facoltà di parlare spetta all'onorevole  
Poli.

*(Non è presente).*

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De  
Nava.

**De Nava.** Sarò breve, perchè l'ora non con-  
sente lunghi discorsi.

Argomento principale, anzi quasi esclu-  
sivo della presente discussione generale è  
stato la questione ferroviaria. E non senza  
ragione, perchè in verità per quel che ri-  
guarda le altre parti dell'azienda dei lavori  
pubblici, noi ci troviamo in questa condi-  
zione; che una legislazione abbastanza prov-  
vida permette uno sviluppo normale degli  
altri lavori e gravi problemi non reclamano  
immediata soluzione.

Infatti per quel che riguarda i porti, l'ul-  
tima legge del quadriennio, in relazione alle  
precedenti leggi è abbastanza sufficiente per  
provvedere alle esigenze del commercio; per  
quel che riguarda le opere idrauliche sarebbe  
soltanto utile, anzi indispensabile, che al più  
presto si provvedesse (e l'onorevole ministro  
ci penserà col suo zelo) alle opere di terza,  
quarta e quinta categoria, per le quali vi è

una deficienza nella nostra legislazione. Ma è già presente innanzi alla Camera in istato di relazione un disegno di legge apposito, ed è possibile, anzi sperabile, che prima di chiudere i suoi lavori la Camera lo approvi. Similmente, quanto alle bonifiche, l'ultima legge organica contiene un intero programma che domanda solamente una regolare e intelligente esecuzione.

Invece la questione ferroviaria si affaccia innanzi a noi, anzi s'impone a noi, in tutta la vastità dei suoi importanti problemi che si connettono a tutta l'economia nazionale. Ora, il problema ferroviario ha due aspetti: quello delle costruzioni, e quello dell'esercizio. Io veramente non mi aspettavo che anche in questa discussione generale si fosse risolta la questione delle costruzioni delle ferrovie contemplate dalle leggi del 1879 e del 1888, e non ancora eseguite, perchè mi sembrava che essa fosse stata sufficientemente trattata, e chiusa anche molto bene coll'eloquente discorso che, in una seduta del passato maggio, pronunziò l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Si è, anche in questa occasione, parlato di diritti acquisiti. Nessuno li ha mai negati; ma è utile chiarire quale sia in materia la nostra attuale legislazione.

Noi abbiamo una legge ferroviaria ultima (che è quella del 1897), la quale ha sospeso le costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato, rimandando a leggi speciali la determinazione dei fondi, e del modo con cui provvedere alla costruzione delle ferrovie promesse da precedenti leggi, alle quali intanto assegnò uno speciale sussidio chilometrico di lire cinquemila, elevato più tardi a lire seimila.

Questo è lo stato di diritto che noi abbiamo.

Il ministro, nel maggio passato, che cosa disse? Non si negò già di esaminare il problema delle costruzioni ferroviarie; ma osservò che, dovendo ottemperare alla legge del 1897, e dovendo presentare delle leggi speciali per provvedere alla costruzione di queste ferrovie, riteneva opportuno riesaminare la questione, informandosi ai nuovi più moderni criteri tecnici ed economici. Ed io vorrei che la Camera questo indirizzo approvasse pienamente. Intendiamoci bene. Si è detto che, delle ferrovie che si debbono costruire, gran parte interessa le Provincie

meridionali. Non è esatto. Io sono meridionale, ma appunto perchè tale, desidero che la questione riguardi tutto il regno. Ma ad alcuni carissimi amici che della quistione più s'interessano in quanto riflette il mezzogiorno, vorrei chiedere, in grazia, di esaminarla sotto l'aspetto appunto in cui lo considerò il ministro dei lavori pubblici.

Vi sono ragioni, vi sono luoghi (è bene dirlo) dove la ferrovia non la si considera dal punto di vista da cui dovrebbe essere riguardata: di essere cioè uno strumento economico.

Piace di vedere la grande ferrovia, con la bella e grande stazione, il capo stazione gallonato, e numeroso personale; ma, in verità, non si pensa che la ferrovia deve servire a trasportare utilmente merci e persone. E così accade che, precisamente in quelle regioni meridionali di cui tanto si parla, noi assistiamo in alcuni casi, ad uno strano fenomeno che le merci vanno tuttora, quando si tratta di brevi distanze, col carretto e le persone si recano tuttora da un punto all'altro, o con l'asino o a piedi, anzi che servirsi della ferrovia.

Ciò, è evidente, dimostra che non tutte le ferrovie sono costruite ed esercitate con criterio veramente economico, industriale, commerciale.

Mi si dirà: ma che cosa volete? Voglio precisamente ciò che disse il ministro dei lavori pubblici: cioè, che il problema sia studiato, caso per caso; e che, caso per caso, si esamini che cosa si debba fare per ciascuna ferrovia. Indubbiamente, vi saranno ferrovie che bisognerà costruire ed esercitare col metodo ordinario; ma ce ne saranno altre a cui converrà sostituire la trazione elettrica, altre a cui converrà sostituire lo scartamento ridotto o il tramvai, altre forse di cui si riconoscerà unanimemente l'utilità — e allora non si potrebbero impiegare meglio i danari?

Alla soluzione del problema gioverà anche l'esperimento dell'esercizio economico.

Pochi giorni fa, è bene la Camera lo ricordi, fu approvata una legge assai importante, quella sull'esercizio economico delle strade ferrate a traffico limitato. Il pubblico fu veramente assai scarso. Se si fosse trattato anche di una leggina politica, avremmo avuto grandi discussioni ed eloquenti oratori; invece, si trattava d'un provvedimento economico, e quasi nessuno se ne è occupato.

Lasciamo andare, l'importante è che la legge è stata approvata, e che l'esperimento si farà ed io mi auguro si faccia, ed esorto il ministro che lo faccia su vasta scala.

Tale esperimento influirà non soltanto sull'esercizio, ma servirà anche a dare un criterio per quel che riguarda le future costruzioni.

Tutto quanto ho detto finora, conforta pertanto il pensiero che espressi in principio: mi sarebbe piaciuto, cioè, che la discussione relativa alla costruzione delle strade ferrate si fosse fermata al maggio passato, alle dichiarazioni del ministro, le quali, secondo me, furono tali da soddisfare tutta la Camera e si fosse attesa la nomina della Commissione da lui proposta e promessa.

A proposito delle costruzioni, si è anche parlato in questa Camera dei sussidi chilometrici e dell'esperimento fattosi di questo nuovo metodo, e degli scarsi risultati che ha dato. Mi permetta la Camera che io faccia pure su ciò una osservazione.

Si è da alcuni detto, e mi pare stia scritto anche nella pregevolissima relazione della Commissione del bilancio, come la legge sulle sovvenzioni chilometriche non abbia dato tutto il frutto che se ne sperava, forse principalmente a causa delle complicazioni burocratiche che l'accompagnano, e delle difficoltà che si oppongono alla costituzione di consorzi, e all'ottenimento delle concessioni. Ora io non posso consentire pienamente in questo parere della Commissione del bilancio. (*Interruzioni*).

Non posso consentirvi, onorevole interruttore, perchè non è quella, a mio avviso, la ragione precipua per cui poche ferrovie si sono finora costruite col sistema di sussidii. Vi sono strade ferrate, anche di quelle contemplate nelle leggi del 1879 e del 1888, ad esempio, la Lecce-Francavilla ed altre parecchie ferrovie, per le quali si è domandata la concessione, e che si potrebbero benissimo costruire; ma perchè non si costruiscono? Non già perchè si sieno fatte difficoltà alla concessione del sussidio, non già perchè siasi fatto alcun ostacolo alla costituzione di Consorzi, ma perchè manca l'organizzazione finanziaria che possa provvedervi.

Per la costruzione e per l'esercizio di una ferrovia non è atto il capitale privato, non tanto per la somma che occorre, quanto, e più

specialmente, perchè la natura della speculazione non consente ad un privato di impegnarvi.

Si tratta infatti di un'industria per la quale occorre provvedere all'ammortamento del capitale in 50, 60 o 70 anni; e chi è colui che impiega un capitale con la prospettiva di un così lungo periodo di legame? Tali opere si possono fare solo da Società con potente organizzazione finanziaria, e noi purtroppo ne manchiamo. Ed anzi è veramente strano come in Italia non si costituiscano Società, che potrebbero fare impieghi abbastanza remunerativi, e si lasci tutta questa importante industria nelle mani di Società estere.

Infatti è notorio come gran parte delle nostre ferrovie, e anche delle nostre tramvie urbane, sono esercitate da Società straniere, specialmente del Belgio, che ne ritraggono alcune volte non spregevoli benefizi, come per esempio le tramvie di Napoli.

I nostri capitalisti invece dormono anche oggi che una legge provvida ha aumentato così rilevantemente i sussidi.

Stando così le cose, io non saprei nemmeno condividere ed approvare il consiglio di alcuni, i quali pensano di sospendere ogni sussidio a nuove ferrovie private, e di devolvere tutti i fondi a sussidii per la costruzione delle ferrovie già promesse dalle leggi precedenti. Io credo che non si raggiungerebbe lo scopo, mentre faremmo un grandissimo danno all'economia generale. (*Interruzione del deputato Visocchi*).

Onorevole Visocchi, anche se Ella aumentasse il sussidio, mettiamo fino a dieci mila lire, mancando l'organizzazione finanziaria, non troverebbe chi costruisse le linee!

Dobbiamo augurarci che si creino questi organismi finanziari, destinati all'esercizio di ferrovie, e solo così potremo sperare in un migliore avvenire, restando altresì fermi nel concetto che lo Stato, salvo l'eccezione di qualche grande linea, non debba più oltre ripetere l'esperimento della costruzione diretta. Dopo ciò passerò a discorrere brevemente dell'esercizio.

Il problema dell'esercizio ha due aspetti; il primo è quello che si riferisce al metodo da seguirsi alla scadenza delle Convenzioni vigenti, il secondo riguarda l'attuale eseguitamento delle Convenzioni. Ora a me pare che riguardo al primo punto sia imposta anche

ad un semplice deputato la massima riserva; sia perchè un concetto aprioristico in questa materia sarebbe pericoloso, sia perchè l'esprimere oggi un parere su quello che dovrà farsi sarebbe poco prudente. Come ho detto parecchie volte in questa Camera da due anni a questa parte, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, credo che una sola cosa la Camera debba chiedere al Governo, di essere cioè messa in grado, a tempo e con tutti gli elementi necessari, di risolvere l'importante problema. È necessario non essere stretti alla gola dal tempo, il quale potrebbe imporci poi di ricorrere ad uno o ad un altro espediente, perchè ci sia mancato l'agio di risolvere con coscienza la questione. Questo solo dobbiamo e possiamo chiedere ora.

E appunto perchè tale è la mia opinione, perchè cioè ritengo non essere conveniente pregiudicare fuori della Camera la questione di cui si tratta, due anni fa, feci qui qualche osservazione alla nomina della Commissione per lo studio di ciò che si dovesse fare in relazione alla scadenza delle Convenzioni, specialmente pel modo come la Commissione fu composta.

Temo che essa possa pregiudicare la risoluzione del problema, mentre invece il Governo doveva limitarsi a raccogliere tutti gli elementi necessari e sottoporli senza alcun preconconcetto all'esame della Camera e del Senato. Una Commissione autorevole, di cui fanno parte membri del Parlamento, non potrà, temo, limitarsi ad una raccolta di dati, di fatti, di notizie.

Auguriamoci che così non avvenga, che essa si mantenga obbiettiva; ad ogni modo, la preghiera vivissima che rivolgo all'onorevole ministro è di voler sollecitare quanto più è possibile i lavori di questa Commissione, per modo che la Camera possa presto cominciare l'esame dell'importante problema che merita tanta ponderazione. (*Bene!*)

Ma poichè in questa Camera si è da qualcuno gettato l'allarme circa la scadenza delle Convenzioni e sui pericoli cui potrebbe andare incontro lo Stato, lasciate che in proposito io dica pochissime parole.

Si teme che alle deliberazioni che Parlamento e Governo saranno per prendere si presenterà il gravissimo ostacolo del debito con le Società ferroviarie.

È bene chiarire con esattezza lo stato

delle cose, e prego gli onorevoli colleghi di prestarmi la loro benevola attenzione.

Noi avremo nel 1905 un debito verso le Società ferroviarie, che ammonterà a 400 milioni, forse più anzi che meno. Di questi 400 milioni 270 milioni rappresentano l'acquisto del materiale rotabile fatto al tempo delle convenzioni. Ora su di essi, è bene che la Camera lo ricordi perchè è questione molto importante, si pagano gli interessi, compresa la ricchezza mobile, del 5.79 per cento. È veramente a deplorarsi che lo Stato non abbia in questo momento il diritto di riscattare questo debito, perchè, se lo potesse fare, risparmierebbe annualmente qualche milione di interessi, potendo esso trovar credito al 4 per cento, anzichè al 5.79. È bensì vero che in questo tasso è compresa anche la ricchezza mobile, che ritorna per altra via nelle casse dello Stato; ma non è nemmeno da trascurare la circostanza che questa somma si ritrae dai prodotti, di cui una parte spetterebbe allo Stato. In ogni modo sarebbe un risparmio di circa tre milioni.

Come si vede, per questa parte vi è tutt'altro che pericolo. Il resto del debito è costituito per 40 o 50 milioni da lavori fatti in anticipazione dalle Società ferroviarie durante il corso delle convenzioni...

**Tedesco.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**De Nava.** ... e poi da circa 80 milioni, quanto si prevede che sarà il nuovo debito che lo Stato sta facendo per i nuovi acquisti di materiale rotabile.

Ora io non faccio alcuna osservazione intorno alla legge così detta del quadriennio che permise questo nuovo debito abbastanza grosso.

Con l'articolo 9 di quella legge noi abbiamo autorizzato il Governo ad impegnarsi nientemeno che per una cifra che potrà ascendere a 80 o anche a 100 milioni. Non dico che il materiale rotabile non fosse necessario...

**Cottafavi.** Indispensabile.

**De Nava.** ... indispensabile, se si vuole, ma è bene, onorevole Cottafavi, che Ella pensi anche che, se noi dovessimo attendere a tutte le richieste delle Società ferroviarie, non finiremmo mai di acquistare materiale rotabile. (*Commenti*).

**Cottafavi.** Perchè i carri mancano.

**De Nava.** Perchè i carri mancano. Ma perchè

mancano? In parte perchè il numero è deficiente, ma in parte anche per un'altra ragione. Quando i carri non sono esuberanti, le Società ferroviarie sono obbligate a due cose: ad una maggiore utilizzazione del materiale, la quale porta un maggior lavoro per l'esercente, ed a riparare a tempo e bene i carri che sono in servizio.

Ora io vorrei che si facesse alla Camera oggi una relazione diligente, minuta e ragionata sul numero dei carri che si trovano in riparazione nelle officine, e si dicesse da quanto tempo vi si trovano. Se facessimo questa statistica, ne avremmo forse elementi molto istruttivi. (*Commenti*).

È chiaro che le Società hanno tutto l'interesse di aumentare per quanto è possibile la quantità del materiale, per diminuire i loro fastidi, gli obblighi cioè di utilizzare i carri che hanno, di far loro percorrere quel dato numero di chilometri, di ripararli a tempo e bene, gli obblighi appunto che rappresentano gli oneri delle Convenzioni. È a questo che l'Ispettorato ferroviario dovrebbe attendere, e mi auguro che lo faccia.

La mia conclusione per questa parte è: non già di criticare il metodo che si scelse nel 1899, di autorizzare senz'altro il Governo, non dico di contrarre un debito, perchè in verità non è proprio un debito, ma di pagare una parte degli interessi sulle somme che si sarebbero impiegate nell'acquisto del materiale, bensì di richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità di invigilare rigorosamente sulle richieste affine di evitare che questo nuovo debito si accresca più di quanto è strettamente necessario.

Secondo la legge del quadriennio il ministro deve esaminare il programma degli acquisti, e questi in tanto si devono fare in quanto in primo luogo siano necessari, e in secondo luogo non vi siano nelle casse degli aumenti patrimoniali avanzi o somme con cui provvedervi.

Faccio quindi due raccomandazioni al ministro di cui conosco l'acutezza della mente: la prima è che egli voglia, col grande accorgimento che ha, tenere in corrente il conto delle casse degli aumenti patrimoniali, la qual cosa, lo creda, non gli riuscirà molto facile. Soltanto quando si sarà fatto il conto esatto di ciò che c'è nelle casse patrimoniali, si potrà veramente dire ciò che si deve prendere

a debito per costruire il nuovo materiale rotabile.

La seconda raccomandazione che faccio all'onorevole ministro è questa, che egli personalmente, in contraddittorio se occorre con le Società, ma dopo ispezioni e controlli, esamini il fabbisogno del materiale rotabile e non s'imbarchi a dare ordinazioni sulla sola richiesta, perchè non è temerario affermare, che le Società, spinte del resto da un legittimo interesse, tendono a domandare più di quello che è necessario.

Guardiamo, per citare un esempio, quello che è successo in questi ultimi tempi.

Nel passato anno, benchè i traffici non sieno grandemente aumentati, specialmente a causa del mancato trasporto delle uve, le Società hanno chiesto, ed ottenuto dal Governo, il consenso per un noleggio di carri dalle Società estere, enormemente maggiore di quello degli anni passati, ed il noleggio, non ho bisogno di ricordarlo, va a carico in parte dello Stato.

Si è detto altresì che le Società ferroviarie sono collocate, rispetto allo Stato, nella situazione di potenza a potenza. L'affermazione mi sembra un po' audace, per questo: che, dicendo che le Società ferroviarie si sono costituite in potenza rispetto allo Stato, implicitamente si viene a dire che lo Stato permette la menomazione dell'autorità sua.

Ora io vorrei che su questo punto ci intendessimo.

Fino a che le Società chiedono l'esecuzione dei contratti, sono pienamente nel loro diritto e lo Stato non può far altro che dire: noi li eseguiamo; ma tutte le volte che le Società vogliono trascendere, è evidente che l'autorità dello Stato bisogna affermarla coi fatti; senza punto partire dal preconconcetto, che le Società sieno una potenza contro cui non si possa resistere.

Ora, spesso le condiscendenze, o per meglio dire l'abbandono, da parte del Governo, presso di cui manca una seria organizzazione, hanno permesso che si creasse l'opinione della ultrapotenza delle Società ferroviarie.

Citerò un caso abbastanza recente che riguarda le derivazioni di acqua; ed è un esempio molto istruttivo. La Camera sa che, in seguito ad una circolare del ministro Afan de Rivera, le domande per derivazioni di acque si sottopongono ad una Commissione, la quale deve esaminare prima se queste

derivazioni, eventualmente, possano servire per la trazione elettrica delle ferrovie.

Ebbene, io ho qui la copia di un documento molto edificante, di cui mi ha dato notizia il collega Gavazzi, da cui si rileva un fatto sul quale, tanto l'onorevole Gavazzi quanto io, avevamo richiamata l'attenzione del Governo da lungo tempo con una interrogazione.

E il fatto era ed è talmente importante che l'onorevole Niccolini ci ha chiesto più volte di differire lo svolgimento dell'interrogazione, appunto allo scopo di fare le indagini più accurate. La Società Mediterranea domandava, un anno fa, la concessione per derivare da un fiume (che non nominerò) 100 metri cubi d'acqua, per la trazione di una linea dell'Alta Italia, e si preparava a domandare la concessione di derivare dallo stesso corso d'acqua altri 8,000 cavalli, per la trazione elettrica di un'altra strada ferrata. La domanda, è evidente, avrebbe dovuto essere esaminata e valutata in confronto delle esigenze della trazione elettrica. Ora è accaduto soltanto questo: che la forza motrice, che la Società otteneva dal Governo, era talmente enorme rispetto a quella che effettivamente le occorreva, che, immediatamente, dopo avere ottenuto questa concessione, poteva fare un istrumento per cui cedeva, mediante corrispettivo, ad altra Società una gran parte della forza motrice che aveva ottenuto per concessione dal Governo. (Senso).

E qui domando: È la Società ferroviaria che è stata potente, o non piuttosto il Governo che è stato impotente?

La verità vera l'ho detta altre volte nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, e non posso non ripeterla anche oggi, riataccandomi così a quella parte del mio discorso, in cui ho dichiarato che a mio parere la più seria difficoltà che a noi si presenti in questa materia, non è la finanziaria: in Italia è sempre mancata quasi completamente un'organizzazione di vigilanza sull'esercizio delle strade ferrate.

Basterà citare questo fatto: che, fino a quattro anni fa, nell'Ispettorato delle ferrovie non vi era una divisione che si occupasse della sorveglianza sull'esercizio.

Direte: di che cosa si occupava l'Ispettorato? Io non voglio dar la colpa a nessuno, intendiamoci bene, la colpa è più del sistema,

che degli uomini; ma il fatto è che, quando nel 1894 si fecero le Convenzioni e si creò l'Ispettorato, lo si organizzò senza il pensiero fisso alla vigilanza dell'esercizio. L'Ispettorato, per lunghissimo tempo, si è occupato di due sole cose: delle nuove ferrovie da costruirsi, poiché era in corso l'esecuzione dell'enorme programma contenuto nella legge del 1879, e della gestione dei fondi speciali di riserva, i quali sono in sostanza fondi per costruzione, non per esercizio. La vigilanza vera e propria sull'esercizio non si è fatta mai. (Interruzioni del deputato De Seta).

Ad onor del vero dobbiamo dire che la gestione di questi fondi e il relativo controllo si sono fatti abbastanza bene. Quel che devo però dichiarare è che l'Ispettorato non ha mai esercitato la vigilanza sull'esercizio. Sol che ci rechiamo alle stazioni chi può mai credere che esista un Ispettorato governativo sulle strade ferrate? Vi troviamo impiegati delle Amministrazioni sociali ferroviarie, agenti, funzionari, capi stazione, tutti impiegati delle Società, ma l'Ispettorato governativo delle ferrovie nessuno lo vede, ed il pubblico ne ignora l'esistenza.

Io dico ciò non solo e non tanto per lamentare un fatto, che di per sé già sarebbe grave in relazione all'esercizio presente delle nostre ferrovie, ma anche e più specialmente per dimostrare che qui appunto sta la vera difficoltà del problema anche per l'avvenire.

Noi non siamo organizzati per resistere, e, occorrendo, anche per dare alle nostre ferrovie un assetto diverso da quello che hanno oggi col regime privato.

Io conosco benissimo il personale dell'Ispettorato delle ferrovie; vi sono in esso persone che stimo per la loro capacità e per la loro coltura; ma devo pure aggiungere che coloro che si intendono a fondo dei problemi che si connettono all'esercizio di una vasta azienda ferroviaria sono assai pochi. Nè ciò deve recar meraviglia. Come infatti si può pretendere che s'intendano di esercizio di ferrovie persone le quali da venti anni a questa parte se ne sono così poco occupate? Non vi è forse materia la quale più di questa abbisogni dell'esperienza di ogni giorno.

Il pericolo vero che io vedo, come ho detto, è dunque questo: continuando così, nel 1905 noi possiamo trovarci impreparati, e se anche le circostanze ce lo imponessero, a noi mancherebbe tutto quanto occorre per



prendere in mano direttamente l'esercizio delle ferrovie con la sicura coscienza di poter condurlo bene nell'interesse dell'economia nazionale e del paese.

Ed ecco perchè una raccomandazione io vorrei rivolgere in questo momento all'onorevole ministro, vorrei dirgli: noi abbiamo per i regolamenti, per le convenzioni e per la legge il diritto alla vigilanza sull'esercizio delle strade ferrate. Un grande beneficio ed una grande utilità potrà recare l'onorevole Giusso all'amministrazione italiana se egli vorrà in questo breve scorcio, prima che scadano le Convenzioni ferroviarie, organizzare davvero questo servizio inducendo lo Ispettorato a fare quello che deve, a compiere veramente la sua principale funzione, cioè la vigilanza diretta, continua, sperimentale sull'esercizio.

Io sono convinto che ciò gioverà da una parte al buon esercizio attuale delle strade ferrate, ma gioverà altresì dall'altra a creare un personale, il quale potrebbe rendere, in certe evenienze, dei segnalati servizi. *(Benel)*

Chiedo di riposarmi per un momento.

**Presidente.** Si riposi pure.

### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

**Di Broglio, ministro del tesoro.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Di Broglio, ministro del tesoro.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

1° Modificazioni alle disposizioni che regolano le pensioni degli operai della Regia marineria.

2° Maggiori somme da assegnarsi per il servizio postale commerciale e marittimo;

3° Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli del bilancio della guerra per l'esercizio 1900-901.

4° Approvazione di una maggiore spesa straordinaria di lire 10 milioni da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-1902 per le spese della spedizione militare in Cina.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi quattro disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti.

Ora domando all'onorevole ministro se intenda che sian deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio od agli Uffici.

*(L'onorevole ministro del tesoro non è più presente).*

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Onorevole presidente; il primo che riguarda le pensioni per gli operai deve essere inviato agli Uffici; tutti gli altri alla Giunta generale del bilancio.

**Presidente.** Allora, se non vi sono opposizioni, così rimane stabilito.

*(Così è stabilito).*

**Wollemborg, ministro delle finanze.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Wollemborg, ministro delle finanze.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la conversione in legge del Regio Decreto 5 aprile 1900, n. 126, col quale fu aumentato provvisoriamente l'abbuono per la distillazione dei vini; e provvedimenti a favore dei fabbricanti di spiriti di 2ª categoria e dei fabbricanti di cognac.

Chiedo che questo disegno di legge venga dichiarato urgente e rimesso per l'esame alla Giunta generale del bilancio.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, il quale verrà stampato e distribuito.

Se non sorgono opposizioni, se ne intenderà ammessa l'urgenza e verrà inviato alla Giunta generale del bilancio.

*(Così rimane stabilito).*

Invito l'onorevole Finocchiaro-Aprile a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Finocchiaro-Aprile.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge relativo alle « Modificazioni alla legge 8 luglio 1883, n. 1496, concernente i provvedimenti per i danneggiati politici delle Province napoletane e siciliane. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Giuramento.

**Presidente.** Poichè trovasi presente l'onorevole Morelli-Gualtierotti, lo invito a giurare. *(Legge la formula).*

**Morelli-Gualtierotti.** Giuro!

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'onorevole De Nava ha facoltà di continuare il suo discorso.

**De Nava.** Onorevoli colleghi, io volgo sollecitamente alla fine del mio dire.

A parer mio, il problema che oggi si impone al Governo relativamente alla questione ferroviaria è questo: primamente, portare sollecitamente dinanzi alla Camera gli elementi per poter risolvere la questione dell'esercizio ferroviario dal 1905 in poi; secondariamente, prepararsi in questo tempo che ci resta a tutte le eventualità, organizzando seriamente ciò che è per prima cosa necessario in un'azienda ferroviaria, ossia il personale che deve vigilare, ed occorrendo, dirigere l'esercizio.

Non tutto il personale odierno dell'Ispettorato delle ferrovie, ancorchè per ragioni non ad esso imputabili, trovasi in condizioni da poter adempiere a questo ufficio. E poichè queste sono le condizioni reali, a me sembra che l'onorevole ministro non possa prescindere dall'occuparsi gravemente della questione del personale.

Qui non è il caso soltanto di aumenti di organici, ai quali sono piuttosto contrario; si tratta bensì di organizzare adeguatamente il personale secondo i fini ai quali l'Ispettorato deve servire.

**Mel.** In che modo?

**De Nava.** Il personale non è assolutamente deficiente, ma guardi, onorevole Mel, in quali condizioni questo personale si trova!

Una gran parte del personale dell'ispettorato, assunto in servizio molti anni fa, nel 1884, quando si fecero le Convenzioni ferroviarie è ancora straordinario, e non ho bisogno di ricordare a lei, onorevole Mel, che è più anziano di me, quale sia stato il modo col quale fu reclutato. (*Interruzioni*).

Alcuni, sì, furono presi addirittura dalla campagna, altri erano maestri elementari.

*Una voce.* Farmacisti.

**De Nava.** Farmacisti, ed oggi debbono vigilare l'esercizio ferroviario! È facile quindi convincersi che un personale siffatto non può adempiere completamente al suo ufficio, e che invece occorre organizzarlo in modo che esso sappia colle sue cognizioni ed attitudini rispondere degnamente alla missione affida-

tagli. E poichè noi abbiamo questo personale composto in gran parte di straordinari, si provveda ad organizzarlo stabilmente, eliminando anche, se occorre, quelli che non fossero adatti al servizio. E poichè oggi una gran parte del personale del Genio civile è addetto all'Ispettorato, la riorganizzazione del personale dell'Ispettorato potrebbe essere collegata a quella riforma del Genio civile tante volte invocata e che l'onorevole Prinetti prima l'onorevole Branca poi avevano cominciato a studiare collegandola appunto colla riforma del personale dell'Ispettorato.

Nel qual modo si eliminerebbero gli inconvenienti che si verificano oggi con la confusione dei due personali e delle rispettive funzioni; mentre, organizzando ciascun personale con propri e specifici criteri, noi potremmo fare e preparare un gran bene all'Italia.

E poichè mi trovo a parlare del Genio civile, mi permetta l'onorevole ministro di fargli una raccomandazione intorno al compartimento del Genio civile: raccomandazione che l'anno passato, discutendosi questo stesso bilancio dei lavori pubblici, io ebbi occasione di rivolgere all'onorevole Branca, il quale in verità l'accolse benevolmente.

Attualmente gli ispettori compartimentali del Genio civile sono in una condizione veramente ibrida. Non resta altro che richiamarli a Roma perchè abbiano una posizione definitiva, in guisa da poter esercitare davvero le loro funzioni.

Fatte queste raccomandazioni, è mia fiducia, e tengo a dichiararlo, che l'Amministrazione dei lavori pubblici per l'opera intelligente ed energica dell'onorevole Giusso saprà certamente portare alla Camera la risoluzione del problema ferroviario in tali condizioni da rendere possibile al Parlamento di prendere le sue decisioni nel migliore interesse dell'economia nazionale del nostro paese. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Arturo.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Podestà.

(*Non è presente*).

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** (*Segni di attenzione*). Dopo avere risposto immediatamente all'interpellanza dell'onorevole Guerici intorno ai lavori del Tevere, credo sia utile sbarazzare il terreno dalle altre questioni che erano state proposte con interpellanze: e quindi risponderò all'onorevole Varazzani il quale deplorò il fatto doloroso di un operaio delle ferrovie che, attraversando un binario nella stazione di Piacenza, fu schiacciato da un treno che sopravveniva e che egli non aveva veduto.

Da questo fatto l'onorevole Varazzani trae argomento per dire che la stazione di Piacenza è costruita male; perchè mentre il fabbricato principale e tutti i magazzini trovansi dalla parte della città, solamente i locali della piccola velocità si trovano dall'altro lato, in modo che, per accedervi, bisogna attraversare tutti i binari: e chiede quindi ne sia mutata la ubicazione. La cosa è possibile: e si sta anzi studiando un progetto per l'ampliamento di essa stazione. Vuol dire che se la spesa risultasse eccessiva, si potrà costruire una passerella per andare da una parte all'altra senza attraversare i binari: ed io assicuro l'onorevole Varazzani che il Ministero farà tutto quanto è necessario per garantire la sicurezza degli impiegati e degli operai.

Ed ora vengo all'onorevole Cottafavi e alle sue considerazioni intorno agli Istituti di previdenza per il personale delle ferrovie secondarie e di interesse locale, del quale si è interessato anche l'onorevole Brunicardi alla fine del suo discorso.

L'onorevole Cottafavi domanda che, come vi sono tasse e diritti che vanno a beneficio degli Istituti di previdenza nelle tre grandi linee, si debba fare ugualmente anche nelle linee secondarie. È una proposta da studiarla: ma non posso a meno di fare osservare all'onorevole Cottafavi che mentre, per queste ferrovie secondarie, da una parte si chiede che si stabiliscano diritti nuovi per crescere le risorse dei loro Istituti di previdenza, dall'altra si fanno vive istanze al Governo affinché abbandoni una parte dei diritti suoi e faccia tutto quanto fa per le strade sue, per quanto concerne l'esercizio economico.

Come vede l'onorevole Cottafavi, le due richieste sono in decisa contraddizione fra loro. Nondimeno, siccome io credo che, in parte, si dovrà provvedere alla seconda delle domande delle Società, non mi rifiuto anche

a studiare la prima parte, secondo il desiderio da lui espresso.

Ed ora veniamo alla seconda parte del suo discorso che concerne i Consorzi e le Società per concessioni di acque, principalmente per quelle che hanno tratto alla formazione di laghi artificiali, di grandi serbatoi per la irrigazione delle campagne. Io sono lieto che l'onorevole Cottafavi abbia portato questa questione dinanzi alla Camera malgrado che non sia forse di intera spettanza del Ministero a cui mi onoro di presiedere, ma anche e soprattutto di quello dell'agricoltura e commercio.

Pure, a quanto mi sembra, l'onorevole Cottafavi desidera che da parte del Ministero dei lavori pubblici si faccia tutto il possibile per favorire la derivazione di acque a scopo agricolo e quindi la costituzione dei Consorzi per serbatoi; ed io prometto di secondare l'iniziativa presa, per il serbatoio dell'Enza, da quel Consorzio che non posso a meno di grandemente elogiare.

Credo, per verità, che l'avvenire dell'agricoltura italiana stia precisamente nell'irrigazione. Bisogna cominciare dalle bonifiche, ma subito far seguire l'irrigazione: perchè nella condizione in cui si trova l'Italia, massime nei paesi del Mezzogiorno e cioè in gran parte assai adusta pei cocenti raggi del sole e per difetto di corsi d'acqua, noi possiamo, per mezzo dell'irrigazione, vedere grandemente migliorata la nostra agricoltura e la nostra produzione.

In alcune regioni si può derivare acqua dai fiumi; ma in altre tali derivazioni non sono possibili: e quindi i serbatoi artificiali possono, durante l'estate, essere, con infinito beneficio della nostra agricoltura, adoperati per trasformare terreni bruciati dal sole in terreni irrigui, cioè atti alla maggior produzione che sia possibile ottenere. E questo è tanto più indispensabile, in quanto l'Italia potrebbe, mediante una ben regolata irrigazione, provvedere di ortaglie tutto il bacino del Mediterraneo, e mandarne le primizie nel nord dell'Europa.

Ora, tutto ciò che il Ministero dei lavori pubblici potrà fare, lo farà per facilitare quest'opera grandemente utile. E quello che io non potrò fare direttamente, come ministro dei lavori pubblici, assicuro che cercherò di farlo, diventando l'alleato dell'onorevole Cottafavi.

In ultimo l'onorevole Cottafavi mi ha rivolta una raccomandazione: nel senso che il Ministero dei lavori pubblici curi molto la parte artistica nei lavori della Capitale; ed io mi pregio di dichiarare che sono proprio su questa via. Quello che dissi a proposito del Tevere dimostra l'importanza che io attribuisco a tutto quanto concerne l'antichità e l'arte. Ed ora soggiungo che mi adopero a tutt'uomo affinché uno dei lavori più splendidi che sono in corso di costruzione, il monumento a Re Vittorio Emanuele, abbia nella nuova piazza Venezia un accesso che sia degno di quella opera grandiosa.

E vengo alla questione importante e, direi quasi, scottante di cui si è occupato l'onorevole De Seta: la questione delle ferrovie complementari: e risponderò in pari tempo agli onorevoli Licata, Cao-Pinna, Sinibaldi, Brunicardi ed altri.

Innanzitutto debbo dichiarare che apprezzo e riconosco legittime le ragioni che spingono l'onorevole De Seta e gli altri suoi colleghi a parlare delle ferrovie complementari.

Ma io debbo pregarli di considerare che la discussione intorno a questo argomento è già stata fatta ed esaurita nella seduta del 9 maggio scorso; e che il ripeterla oggi non è cosa pratica.

Quella discussione, fatta in allora largamente, si chiuse con l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Guicciardini: e fu così solenne la deliberazione della Camera che io non credo, per verità, che ci si guadagni a ritornare sull'argomento.

Non escludo naturalmente che alcuni non siano rimasti contenti delle dichiarazioni che feci in quella circostanza: ma parmi di essere in diritto di escludere che vi sia, in ciò, alcuna mia colpa, perchè mai, forse, un ministro ha parlato dinanzi alla Camera con tanta semplicità e con tanta chiarezza.

Io non ripeterò oggi quanto dichiarai il 9 maggio: solamente ricordo la promessa mia di occuparmi della soluzione di questo grande problema delle ferrovie complementari e di nominare una Commissione con incarico di studiarlo.

Questo io farò indiscutibilmente e presto. Mi si potrebbe domandare: perchè non avete ancora nominato questa Commissione? Io, con uguale franchezza risponderai, come rispondo: non l'ho nominata perchè non intendo che la nomina di una Commissione sia una

di quelle astuzie con le quali qualche volta si cerca di procrastinare la soluzione di un problema; io non l'ho nominata ancora, perchè è mio pensiero, è mio fermo intendimento che questa Commissione sia presieduta dallo stesso ministro; non voglio mettermi a riparo dietro altrui responsabilità; (*Bene!*) intendo affrontare direttamente la questione; e quindi nominerò la Commissione quando le cure del Parlamento non prenderanno tanta parte del mio tempo, ed io avrò modo di presiedere ai suoi lavori e di cooperare direttamente accchè la questione sia risolta presto e nel miglior modo.

Io confido che tanto l'onorevole De Seta quanto gli onorevoli Licata, Cottafavi, Sinibaldi, Brunicardi ed altri colleghi vorranno tenere presenti queste mie franche dichiarazioni e ritirare i loro ordini del giorno, perchè altrimenti credo che faremmo perder tempo inutilmente alla Camera.

L'onorevole De Seta ha parlato altresì del servizio economico, della Nocera-Cosenza, e degli accessi al Sempione. Quanto alla Nocera-Cosenza sono inutili altre parole dopo quello che ho detto testè; e per quanto si riferisce agli accessi al Sempione non avrei nulla da dire in questo momento. Quando saremo alla riapertura del Parlamento le idee del Governo saranno manifestate alla Camera, e si avrà allora tutto l'agio per discuterle; intanto posso dire che la questione si sta studiando, e che si fa tutto quello che si può e si deve fare in una materia di così alta importanza.

Riguardo all'esercizio economico comincio col dire essere mio intendimento che questo servizio sia applicato in larga misura; e così rispondo anche ad una interrogazione presentata alla Camera. Posso dire, anzi, di più: che, cioè, per questo esercizio economico, oltre il primo esempio che abbiamo avuto della ferrovia Bologna-Sanfelice (che fra parentesi procede sempre assai bene, e i prodotti di questo mese ne confermano i buoni risultati) sta già innanzi alla Camera un piccolo disegno di legge per estenderlo e nello stesso modo alla linea da Sanfelice a Poggio Rusco, e voglio augurarmi che la Camera lo approverà prima di chiudersi. Inoltre la società Adriatica ha preso impegno di adottare questo nuovo sistema di esercizio in parecchi altri tronchi, e fino dal mese entrante credo che anche questo sarà un fatto com-

piuto. Ciò che ho detto per l'Adriatica posso ripeterlo altresì per la rete Mediterranea, poichè fra giorni essa pure farà la proposta delle linee e dei tronchi di linee dove intende attuare l'esercizio economico. Anche dalla società Sicula, quantunque ora si trovi senza il direttore, ho assicurazioni che qualche cosa si farà e presto.

L'onorevole Raggio domanda che il Ministero nomini una Commissione la quale esamini i progetti presentati dalla società Mediterranea per le linee Genova-Gavi-Novì, Genova-Voghera-Tortona e Genova Piacenza, affinchè riferisca circa la preferenza da dare all'una o all'altra linea. L'onorevole Raggio fa poi alcuni appunti a proposito di un'altra linea; cioè quella che da Genova dovrebbe andare ad Alessandria per Ovada, e crede che sia del tutto da scartare.

Io per verità non credo che ciò si possa dire con tanta sicurezza, tenendo conto che questa linea potrebbe costituire un altro valico importante per sbarazzare il porto di Genova delle merci che sovrabbondano, e anche con piccolissima spesa, ove si volesse solamente fare un nuovo tratto da Ovada ad Alessandria e che potrebbe costare tre milioni o tre milioni e mezzo, o con una maggiore spesa, che non sarebbe però, se si vuole, neanche in questo caso gravissima, quando si volesse rettificare la linea che da Genova va ad Ovada la quale, nella prima parte, ha curve strette e pendenze abbastanza forti, ed è, ciò che è più grave, costruita con un solo binario; circostanza, questa, non adatta a dare a quella linea una grande potenzialità. La spesa per un secondo binario potrebbe essere di dodici o tredici milioni, forse anche meno: e con ciò si otterrebbe il notevole vantaggio di avere un nuovo valico che sarebbe per oltre due chilometri più breve di entrambi i trafori dei Giovi.

Ma lasciando da parte anche questa linea, io ho il dovere di dichiarare, come ho già dichiarato altra volta alla Camera ed al Senato, che non credo si possa stabilire preventivamente e con sicurezza se si debba o no fare una, due, o tre linee da Genova al Nord. Qualsiasi decisione dovrà dipendere dalla abbondanza delle merci che affluiranno sempre più al porto di Genova, ma che senza dubbio vi affluiranno gradatamente.

Ora siccome oggi, dopo l'approvazione della Genova-Rivarolo, dopo quanto già si è fatto

per rendere ventilati i due trafori di Busalla e di Ronco dove credo che saremo obbligati a stabilire la trazione elettrica, parmi che manchi al momento la necessità impellente di provvedere a nuovi valichi con spesa relativamente gravissima, perchè delle linee ricordate dall'onorevole Raggio quella che costerebbe meno arriverebbe ai 100 milioni, e la Genova-Piacenza fino a 250 milioni.

È fuori di dubbio che il Governo e il Parlamento debbano fare quanto occorre pel porto di Genova: e chi mai, infatti, potrebbe pensare che il principale emporio del nostro paese dovesse vedere limitato il proprio incremento per difetto di strade ferrate?

Nessuno, evidentemente; ma ripeto che questo bisogno non è urgente: e ciò è tanto vero che pochi giorni fa io ebbi l'onore di ricevere a Roma, insieme con gli egregi deputati Imperiale e Fasce, i rappresentanti della città di Genova, cioè il sindaco, il presidente della Camera di commercio ed il presidente della Deputazione provinciale, i quali mi erano venuti a parlare appunto di queste cose; e mi compiaccio di potere assicurare l'onorevole Raggio e la Camera che quei rappresentanti di Genova si dichiararono pienamente paghi delle mie risposte le quali, è superfluo avvertirlo, furono quelle stesse che ora ho ripetute.

Laonde io osservo all'onorevole Raggio: perchè dovrei nominare oggi una Commissione? Per far credere al paese che sia urgente prendere una deliberazione a proposito di queste linee costosissime? Io non lo credo; e ripeto la stessa dichiarazione che feci per le ferrovie complementari: facciamo quel che è necessario, ma badiamo alla spesa. (*Bravo!*)

Io credo che l'Italia abbia speso soverchi capitali, e spesso non opportunamente; non continuiamo sulla stessa via; se dovremo fare queste linee, le faremo, ma quando la necessità, la lieta necessità, lo richieda; e dico lieta, perchè il bisogno vero di queste nuove linee sarà prova del cresciuto traffico del porto di Genova.

Io spero che l'onorevole Raggio potrà essere soddisfatto di questa mia risposta e dell'assicurazione che io guardo, con vigilanza assidua, a tutto ciò che si riferisce a tale argomento: tanto, che in obbedienza ad un ordine del giorno della Camera, questi tre progetti di linee fin dal 21 del mese passato, furono spediti da me al Ministero della guerra

affinchè siano esaminati dal punto di vista militare.

Ed ora veniamo all'onorevole Rava.

L'onorevole Rava mi ha parlato di moltissime cose, ed io cercherò di rispondergli a tutte, per la competenza dell'uomo e per la grande importanza degli argomenti che egli ha segnalato all'attenzione della Camera.

L'onorevole Rava mi ha chiesto innanzitutto se io abbia in animo di presentare una legge che disciplini la materia della derivazione delle acque pubbliche. Con ciò l'onorevole Rava ha indovinato il mio desiderio.

Rava. Ne sono lietissimo.

Giusso, *ministro dei lavori pubblici*. Una legge su questa materia è una necessità suprema per noi. Ma intorno ad essa (mi permetterà la Camera che io parli con la solita franchezza), vi è una grande confusione nel nostro paese. Per un pezzo, le acque pubbliche non furono chieste che da pochissimi, ed era naturale: ma da quando fu possibile l'applicazione delle forze idrauliche all'elettricità, le domande per derivazioni divennero innumerevoli: tanto che un mio egregio predecessore, l'onorevole Afan de Rivera, fece quella circolare che tutti ricordano per porre un freno alle richieste, pensando che un giorno lo Stato avrebbe potuto dolersi di aver disperso così notevole forza senza aver provveduto almeno ai servizi più importanti, come quello della trazione elettrica sulle ferrovie. Ciò nonostante, le domande di concessioni sono considerevolmente aumentate.

La parte legislativa, come l'onorevole Rava, la Camera la conosce; ma sa bene che la legge del 1884 è in alcune parti manchevole. Ora è bene, signori, dire cose chiare con parole chiare. (*Segni di attenzione*).

Dopo quello dell'ordinamento delle strade ferrate, questo è il più grande problema che si imponga al nostro studio: non ci è paese che possa come l'Italia disporre di parecchi milioni di cavalli di forza forniti dai suoi corsi d'acqua. In quale modo questa enorme forza deve essere disciplinata? Le opinioni in proposito sono varie. Oggi si fa così: si consente una derivazione di acqua per forza motrice, facendo pagare tre lire per ogni cavallo ai concessionari.

L'onorevole Rava ha letto sicuramente la splendida relazione presentata per mezzo del suo presidente, il commendatore Solinas Cossu, da una Commissione che fu nominata dal-

l'onorevole Lacava, il quale presentò, intorno a questo argomento, un disegno di legge.

In Senato vi fu una grande e vivace discussione appunto a proposito del prezzo dell'acqua; ma per vicende parlamentari quella legge non arrivò in porto e quindi siamo ancora rimasti con la legge del 1884. Quindi il problema rimane impregiudicato, e parmi sia venuta l'ora di metterlo nei suoi precisi termini: questo demanio dello Stato, che rappresenta almeno cinque milioni di cavalli di forza motrice, come deve essere distribuito e concesso?

Alcuni sostengono che lo Stato non possa far altro che concedere quanta acqua si vuole, da chiunque si domandi mercè un piccolo diritto, quasi come riconoscimento dell'alto suo dominio; altri sostengono che si debba considerare come un vero e proprio valore da gittare sul mercato per averne, a favore dell'erario, la maggiore possibile utilità.

Vi sono poi coloro i quali credono che questo alto demanio, questo tesoro grandissimo delle nostre acque non debba essere ceduto all'iniziativa privata, ma debba costituire un monopolio dello Stato.

In mezzo a tante dispute una legge non si potè fare ancora: questa è la vera questione. Ma perchè? Perchè da una parte vi sono gli studiosi, i dotti i quali, seguendo un pensiero giuridico che io certamente non sono in grado di giudicare o di combattere, sostengono che questa parte di demanio pubblico non debba essere messa a prezzo dallo Stato, e si appoggiano sui canoni del diritto romano e sulla splendida opera del Romagnosi relativa alle acque pubbliche. È questa una teoria scientifica che si riattacca a ciò che storicamente vi ha di più alto in materia di diritto; ma è pur necessario dire francamente che all'ombra del diritto romano e del Romagnosi gli scaltri industriali ed accaparratori hanno fatto lautissimi guadagni. (*Bene!*)

Non reputo che sia questa l'ora di dire nettamente quale sia il mio pensiero in mezzo a così varie opinioni; ma credo di poter formulare un dubbio modesto e semplice: perchè lo Stato non può ricavare un beneficio importante da questa grande ricchezza? Perchè deve permettere che ciò che oggi è demanio pubblico diventi proprietà privata, per modo che altri possa averne tutto quel beneficio che esso non è in grado

di trarne? Si è detto che lo Stato non può alienare in perpetuo questo ricco suo demanio; ma poi, girando la questione, si dice: diamo per trent'anni queste acque, stabilendo fin d'ora che, dopo il primo trentennio di concessione, se ne possa dare un altro e così di seguito sino all'infinito. Ma questa, signori, è l'ipocrisia del diritto ed io non mi ci so acconciare. (*Approvazioni*).

Ed è poi vero che lo Stato in Italia si regola così per tutte le altre questioni relative al demanio pubblico? Ad esempio, gli arenili, che spesso non hanno alcun valore, non sono ceduti per un tempo determinato a prezzi relativamente elevati? E la concessione delle acque del mare e di poco arenile per uno stabilimento di bagni non si dà forse in molti casi dietro un compenso di 6,000, 8,000 ed anche 10,000 lire? Anzi io potrei citare qualche caso in cui, per queste concessioni, lo Stato segue il metodo dell'asta pubblica. Ora, perchè tutto ciò che si può fare a proposito del mare e degli arenili non si può fare anche per la derivazione delle acque pubbliche? Può darsi che la Camera si scandalizzi per questa franca espressione del mio modo di pensare: ma vegga l'onorevole Rava, veggano i colleghi in quali contraddizioni ci avvolgiamo.

Lo Stato, secondo le norme vigenti, non deve ricavare da queste concessioni che un piccolo canone come riconoscimento del suo alto diritto, e si è stabilito che tale canone debba essere di tre lire.

Ma se trattasi soltanto di riconoscimento di diritto, perchè tre lire e non una lira soltanto? E perchè tre lire piuttosto che dieci come fu proposto da qualcuno in Senato?

E poi, se vi sono due persone che vogliono la stessa derivazione d'acqua, a chi la darà lo Stato se non può stabilire una gara fra i richiedenti?

La risposta pare facile: a colui che prima l'ha richiesta, in altri termini, quasi al primo occupante. Ed io allora domando: in quale stato di civiltà noi ci troviamo se dallo Stato si può acquistare una cosa di demanio pubblico solamente perchè c'è la priorità nel richiederla? (*Bene!*) Non pare alla Camera che questo sarebbe tornare ad un concetto primitivo della proprietà e dei modi di acquistarla? (*Commenti*).

Ora francamente io credo che questo concetto di diritto romano debba interpretarsi

nei modi come la civiltà nostra richiede. Io intendo che, nei tempi antichi, di un'acqua pubblica o di uso pubblico si potesse usufruire, col semplice riconoscimento del diritto dello Stato, per irrigare un terreno, per muovere un molino o che so io. Ma ora si tratta di accaparrare una cosa di uso pubblico, di fare del demanio pubblico un bene privato per trarne migliaia e diecine di migliaia di cavalli di forza: e può lo Stato consentire che un privato faccia suo ciò che è di tutti per ricavarne lauti guadagni? (*Benissimo!*) Questa non mi sembra la soluzione vera del problema; e quindi è necessità che la questione sia portata innanzi al Parlamento con una proposta di legge che io studierò di compilare nel miglior modo possibile. (*Bravo!*)

Questo credo si debba fare: ed aggiungo il desiderio che la questione medesima sia agitata fortemente nel paese, affinchè tale problema, che ha rapporto ad uno dei più efficaci fattori di ricchezza per l'Italia, possa essere fatto oggetto di studio e di dibattito nella stampa e nella pubblica opinione: mezzo, questo, che credo il maggiore coefficiente per la compilazione di buone leggi. (*Approvazioni — Commenti*).

Quindi non dubiti l'onorevole Rava che io presenterò alla Camera il desiderato disegno di legge. (*Approvazioni*).

Rava. Ringrazio.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Rava parlò di ritardo nei lavori di bonifica, ed accennò alle bonifiche di Bologna e di Ravenna, alla sistemazione del Lamone e ad altro.

Assicuro l'onorevole Rava che, quanto alla faccenda del Lamone e alle altre da lui segnalate, per parte mia farò il possibile affinchè i suoi desideri siano soddisfatti; ma egli, che conosce lo stato delle cose, comprende quali siano le difficoltà che si oppongono; come spero sarà senz'altro convinto che io studierò la cosa con molto amore.

Quanto poi alle osservazioni d'indole generale relative al ritardo dei lavori delle bonifiche, affermo che dal giorno in cui è entrata in esecuzione la legge, cioè dal primo luglio 1900, sono stati già appaltati lavori di bonifica per la somma di lire 8,349,390; che sono prossimi ad esserne appaltati per circa lire 34,284,000, e che sono in corso di compilazione progetti per altre lire 25,441,000.

Rava. Non si sapeva.

Giusso, *ministro dei lavori pubblici*. È perciò che io intrattengo qualche volta la Camera, col riferire più di quello che mi si domanda.

Il lavoro già fatto è dunque notevole, e posso con orgoglio dire che nel Ministero dei lavori pubblici vi sono funzionari, come il Barbarisi, che presiede a questo ufficio, i quali spendono tutta la loro opera in servizio del paese; perchè tutta questa mole enorme di opere è regolata dal buon Barbarisi. Però io stesso dichiaro di non essere ancora soddisfatto se molto si sta facendo e molto si è fatto, molto si deve ancora fare; ma, per ottenere quanto si desidera, comprenderà l'onorevole Rava che bisogna avere i mezzi che in questo momento io non ho.

È viene qui la grossa questione del personale, di cui ha parlato anche l'onorevole Visocchi, la quale merita di essere presa in serissima considerazione.

L'onorevole relatore della Giunta generale del bilancio, che mi duole non veder qui (ora rappresentato dall'onorevole Carcano) ed a cui io tributo ringraziamenti e lodi, ha accennato a questa mancanza di impiegati, tanto nelle bonifiche quanto in altre opere. Finora non ho creduto opportuno di fare proposte. Sono nuovo nell'ufficio, e quindi mi è sembrato che, per riformare gli organici, occorresse al ministro maggior pratica e maggiore esperienza dei funzionari: ma posso fino da adesso assicurare l'onorevole Rava, che, d'accordo col ministro del tesoro, ho dovuto assumere e dovrò assumere in servizio impiegati straordinari: altrimenti i lavori non andranno innanzi; e poichè si tratta di spendere larghe somme (come ha notato ora l'onorevole Rava) la Camera comprende che, come diceva ieri benissimo l'onorevole Sinibaldi, è cattiva economia quella che, per risparmiare poche centinaia di lire, mette a repentaglio i milioni. Quello che dico del personale delle bonifiche, vale anche per tutto il personale del Ministero e del Genio civile; ma di questo parleremo a suo tempo.

Quanto alla Cassa cantonieri delle strade provinciali e nazionali, l'onorevole Rava può essere sicuro che procede normalmente; e se lo desidera gli posso comunicare i bilanci ed i rendiconti. L'onorevole Rava ha parlato inoltre del salario degli operai addetti alle bonifiche, ricordando il pensiero del com-

pianto Baccarini; e dello stesso argomento ha pur trattato l'onorevole Brunicardi, manifestando entrambi il desiderio che agli operai delle bonifiche fosse data una mercede corrispondente al lavoro che fanno. Ora io debbo essere molto esplicito e franco nelle mie dichiarazioni. Il loro desiderio, che risponderebbe al desiderio di ogni uomo di cuore, deve esser molto temperato dal ragionamento. Non è facile potere stabilire, quale proprio debba essere la giusta mercede degli operai: e soprattutto manca il modo di dare efficacemente a un pensiero simile forma e colorito, tenuto conto dello stato attuale della legislazione.

L'onorevole Brunicardi ha avuto il coraggio di precisare il suo concetto dicendo che bisogna modificare da capo a fondo la nostra legge di contabilità; ma non crede egli che, seguendo il metodo delle trattative private, ci metteremmo mani e piedi legati in mano degli imprenditori? E d'altra parte non si può sfuggire a questo dilemma: o si fa l'appalto e non si può stabilire il salario degli operai; o non si fa l'appalto, e allora si rischia di non averne i benefici, senza nemmeno avere la sicurezza di giovare e all'operaio. (*Interruzioni del deputato Rava*).

Spiegherò in poche parole il mio pensiero. Supponiamo un appaltatore che assuma un lavoro di bonifica, e s'impegni a dare agli operai un determinato salario. Ma se altri operai gli si presentano offrendosi di lavorare per una mercede minore, credete voi seriamente che egli rifiuterà quell'offerta? Nè con ciò io dico che sia impossibile avvicinarsi al desiderio dell'onorevole Rava; dico soltanto che la cosa non è facile, e che bisognerà molto studiarla.

L'onorevole Tedesco, nel suo discorso, ha toccato due punti dei quali nessun altro prima di lui aveva parlato; la compartecipazione dello Stato al reddito delle ferrovie date con sovvenzioni chilometriche, e la navigazione fluviale.

Quanto alla compartecipazione dello Stato agli utili delle ferrovie date con sovvenzione chilometrica, l'onorevole Tedesco ha detto che bisognava fare qualche cosa, perchè con la legge in vigore la compartecipazione medesima comincia soltanto dal dieci per cento; ed io invece gli ricordo che, negli ultimi contratti che si sono stipulati, questo limite del dieci per cento è stato portato al sette



e mezzo per cento e in qualunque tempo, senza aspettare nè quindici nè dieci anni. Ed io sono sicuro che questo limite potrà un giorno forse essere migliorato e si potrà stabilire una nuova forma di compartecipazione dello Stato.

Per quanto concerne la navigazione fluviale debbo dire che, fino dal 1889, fu nominata una Commissione per lo studio della navigazione dei nostri fiumi e canali: Commissione presieduta dall'onorevole nostro collega Romanin-Jacur. Appena io presi possesso del mio ufficio, pregai l'onorevole Romanin-Jacur di voler dare il maggiore impulso ai lavori di questa Commissione perchè io credo che l'Italia, la quale ha il vantaggio di avere la più splendida rete fluviale che esista in Europa, potrà avere anche il beneficio di rendere questa rete fluviale un grande mezzo di trasporto per i suoi prodotti. (*Benissimo! Bravo!*)

Credo quindi utilissimo che l'opera del Governo si rivolga a questo scopo, perchè da esso sentiranno benefici tutte le Provincie di Italia. Infatti si è già potuto accertare in una gita fatta dalla Commissione suddetta con un vaporino, come si possa andare da Venezia al confine austriaco per acqua, percorrendo circa 425 chilometri; essa giungerà, secondo il suo programma, a Milano ed al Lago Maggiore; ed io confido, anzi, che un giorno, con qualche opera d'arte, si potrà raggiungere anche Torino.

Orbene; l'importanza di questo problema, il quale non concerne soltanto la parte superiore d'Italia ma anche tutta l'Italia meridionale ed insulare, è grandissima, perchè, risolvendolo, si potrà facilmente trasportare per acqua gran parte dei nostri prodotti agricoli con lieve dispendio fino a Venezia e quindi per il Po distribuirli per l'Alta Italia e farli arrivare al confine svizzero ed austriaco. (*Bene!*)

Questo problema merita di essere preso veramente a cuore dal Governo e dal Parlamento, perchè tuttociò che può favorire e facilitare il commercio dei nostri prodotti è necessario assolutamente per il nostro paese che sia curato e studiato. Nel mentre quindi io faccio le più vive lodi all'onorevole Romanin-Jacur, il quale mette in questo studio tutta la sua maggiore solerzia, credo di aver data a questo proposito una gradita notizia a tutta la Camera. (*Approvazioni*).

L'onorevole Visocchi ha parlato delle ferrovie complementari e delle bonifiche, ed ha fatto un'osservazione molto giusta. Egli ha detto che d'ordinario le opere non si eseguono per mancanza di fondi: invece nel caso delle bonifiche, i fondi si hanno, ma le opere non sono eseguite perchè manca il personale tecnico. Ripeto a lui la risposta che ho data all'onorevole Rava e il desiderio che ho vivissimo di provvedere.

In ordine alle bonifiche del Volturno e della Valle del Liri dirò all'onorevole Visocchi che quelle del Volturno sono già in corso di esecuzione; quelle della Valle del Liri saranno immediatamente messe allo studio; ma egli comprende che, avendo un personale scarso, come egli stesso ha riconosciuto, io non potevo dare la preferenza alle opere che debbono essere iniziate solo da qui a due o tre anni.

Ho dovuto prima adoperare il personale per i lavori più urgenti e fra questi era appunto la classifica di tutte le bonifiche della tabella A che sono state tutte, sin dal 18 di questo mese, classificate, tranne due di poca importanza; ed anche questa è un'altra lieta notizia che posso dare alla Camera. Poi bisognava provvedere più sollecitamente ai lavori più urgenti di quelli che hanno ancora dinanzi un periodo di tre o quattro anni, per i quali una qualche remora, almeno sino ad oggi, può essere giustificata: ad ogni modo io ripeto che affretterò, anche per questi, gli studi.

L'onorevole Celli desidera che le bonifiche di Mantova e di Ravenna siano comprese nella tabella A; io vorrei seguirlo nel suo desiderio, ma per il momento non vedo in qual modo. Osservo però che la cosa è sempre possibile, giacchè la Camera ricorda che a mia iniziativa, quando fui relatore della legge, fu lasciato adito ad altre iscrizioni nell'elenco delle bonifiche che avrebbero un giorno potuto farsi.

Ma naturalmente per le nuove non ci sono fondi oggi; e se il nuovo elenco si farà, come l'onorevole Celli desidera, avverto sin d'ora che bisognerà provvedere alle somme necessarie.

Ugualmente posso dire all'onorevole Celli per quanto concerne le cosiddette cave di pre-stito lungo le strade ferrate e le strade ordinarie. Egli ha osservato benissimo che spesso lo Stato coi suoi lavori porta la malaria dove

non è mai stata; e ciò in seguito ad opere che si fanno, e specialmente ad opere di strade ferrate. Quando queste debbono essere costrutte, alcuni punti debbono essere rialzati; e, non potendo fare altrimenti, si prende il terreno di qua e di là nei luoghi vicini scavando fosse che appunto per ciò son dette di prestito.

Al tempo delle piogge queste fosse di prestito facilmente ricevono gli scoli del terreno circostante e le acque impantano, dando poi vita alla famosa zanzara anofele propagatrice della malaria. Ora, ripeto, il nuovo elenco delle bonifiche dovrà farsi, e quando il momento sia opportuno lo faremo anche per queste cave.

Per l'Agro romano si chiede miglioramento agricolo ed igienico: e per quanto sarà possibile io farò di tutto affinché lo scopo si raggiunga dando tutte quelle prescrizioni che la nuova scienza dell'igiene impone soprattutto in ordine alla malaria. Come pure, per la salute dei lavoratori addetti alle bonifiche ed alle opere agricole in genere, si faranno pratiche anche presso gli imprenditori e proprietari perchè sieno usati tutti i mezzi di prevenzione che la scienza ha oggi suggeriti. Ma poichè vedo che non è in questo momento presente l'onorevole Celli, io approfitto di questa sua assenza per far noto alla Camera che il Ministero ed il paese debbono essere molto grati ad un uomo di cuore e di valore come lui, che, dietro mio semplice invito, ha acconsentito a far parte della Commissione permanente delle bonifiche, e con uno zelo veramente ammirabile spende qualche settimana al mese, almeno, in servizio dello Stato, percorrendo tutta l'Italia, per vedere in qual modo si possa portare l'ultima espressione della scienza nelle opere di bonifica che ci stanno tanto a cuore. Io credo che la Camera si unirà a me nell'esprimergli questo tributo di riconoscenza.

Ed ora veniamo all'onorevole Fasce. Forse annoierò la Camera (*No! no!*) e se essa desidera che io abbrevii, lo farò molto volentieri; ma non vorrei mancare al mio dovere verso tanti miei colleghi.

*Voci.* Parli! parli!

**Giusso**, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Fasce, che ha così ben parlato intorno al riscatto delle ferrovie concesse all'industria privata, dirò due sole parole: approvo

incondizionatamente quanto ha detto, e farò quanto egli desidera. (*Benissimo!*)

La questione del riscatto delle ferrovie concesse all'industria privata è della più alta importanza, perchè, come l'onorevole Fasce ha benissimo affermato, può dare parecchi milioni allo Stato. Dirò di più per conoscenza sua e di tutta la Camera: che cioè la Commissione di cui parlò ieri l'onorevole Brunicardi e che fu nominata dal ministro del tesoro, è molto avanti negli studi, ed ha compiuto già parecchie relazioni e fra qualche giorno discuterà intorno al riscatto di alcune linee: ed io approfitterò della nuova spinta che mi ha dato l'onorevole Fasce, per seguire questi lavori ed affrettarli per quanto mi sarà possibile.

Viene ora l'onorevole Cao-Pinna a cui mi prendo la libertà di unire anche gli onorevoli Pala e Brunialti. L'onorevole Cao-Pinna, dopo aver fatto qualche cenno intorno ai concetti che dovrebbero presiedere al novello assetto ferroviario italiano, parlando anche di riscatti di ferrovie, entrò in una discussione abbastanza difficile relativa alle difficoltà del controllo delle contabilità delle Società per stabilire la compartecipazione dello Stato. Comprenderà l'onorevole Cao-Pinna come questo sia un argomento delicato, e non vorrà meravigliarsi se mi limito ad assicurarlo che da parte del Governo, nulla si trascura affinché questo controllo sia fatto nel miglior modo.

In quanto ai progetti delle nuove linee da costruire, l'onorevole Cao-Pinna desidera che siano fatti dallo Stato anzichè dalle Società private, ed io credo che abbia molta ragione. Per quanto concerne le ferrovie sarde e la mancanza di collegamento tra le linee della Compagnia Reale con le linee secondarie, osservo che questo collegamento non fu fatto e non vi può essere un vero e proprio servizio cumulativo, perchè le une sono a scartamento ordinario, le altre a scartamento ridotto. Ma all'infuori di questo, si lamenta un inconveniente grave, e principalmente che in qualche punto le linee complementari non raggiungono le linee a scartamento ordinario, per la mancanza di poche centinaia di metri. Ora questa, francamente, è una cosa che deve essere subito corretta, ed io mi impegno di provvedere nel più breve termine possibile, perchè è di una necessità evidentissima.

**Cao-Pinna.** Bene!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** In quanto alla sistemazione idraulica della Sardegna comprenderà l'onorevole Cao-Pinna, e comprenderanno i suoi colleghi, che io non sono in grado oggi di poter dire quello che precisamente si potrà fare; ma la ragione precipua per cui, fino ad oggi, poco si è fatto è molto semplice: i mezzi stabiliti dalla legge 2 agosto 1897, per la sistemazione idraulica della Sardegna, a mio parere non sono sufficienti. Bisognerebbe iniziare contemporaneamente molte opere; e siccome la somma totale è piccola, i lavori dovrebbero essere molto protratti e quindi sarebbe danaro sciupato. Queste sono le maggiori difficoltà. Non posso invece ammettere le difficoltà di altra indole a cui hanno alluso tanto l'onorevole Cao-Pinna, quanto l'onorevole Pala; quella, cioè, che il Governo non voglia saperne di queste opere; è piuttosto da credere che, molte volte, anche contro ogni migliore volontà, non si possono iniziare le opere perchè i progetti non sono fatti bene. Però sanno gli onorevoli Pala e Cao-Pinna che è già stata nominata un'apposita Commissione; essi mi hanno rivolto parole di lode per la cura con cui ho dimostrato di voler risolvere la questione: e se vi sarà bisogno, come v'è bisogno, di una maggior somma, io stesso mi farò a proporla. Questo per le bonifiche e per la sistemazione idraulica.

In quanto ai porti vi è, prima di tutto, la grande questione dell'approdo in Sardegna che oggi si fa al golfo degli Aranci e che si vorrebbe portare a Terranova Pausania.

Io dirò schiettamente la mia opinione, come al solito. Non sono ancora in grado di poter dire se un approdo a Terranova costerà moltissimo e se sarà praticamente utile. Così ad occhio e croce pare che se l'approdo si facesse a Terranova starebbe più nel centro della Sardegna, e avrebbe attorno terreni più erbosi e fertili, e quindi la grande esportazione del bestiame che dalla Sardegna si fa nel continente, massime a Roma, troverebbe maggior beneficio.

Vi sono alcune difficoltà: ad esempio, quella dell'interesse della Società Reale Sarda: ma questa si può vincere con qualche compenso, se veramente l'interesse dell'isola fosse tale da richiedere che l'approdo si facesse a Terranova e non al Golfo degli Aranci. Sa-

rebbe questione di spesa, e quindi da studiare.

Perciò dichiaro che non mi rifiuto ad esaminare il problema: e aggiungo che se, fino ad oggi, non ho potuto dare, intorno a questa faccenda, una risposta affermativa all'onorevole Pala, ciò è dipeso dalle grandi occupazioni che ha un ministro quando la Camera ed il Senato sono aperti, è che non mi hanno permesso di potere approfondire la cosa in modo da potergli dare un'assicurazione chiara e precisa.

L'onorevole Brunialti, parlando della Sardegna, ha parlato dei porti, delle strade e di tante altre cose di quella splendida nostra isola; ma egli consentirà che io non entri in queste piccole questioni, altrimenti il mio discorso assumerebbe proporzioni troppo vaste. Debbo ringraziare, oltre gli onorevoli Cao-Pinna e Pala, anche l'onorevole Baccaredda il quale oggi, con una sua interrogazione, ha voluto ricordare che io in altro tempo, quando cuoprivo l'ufficio di direttore del Banco di Napoli, sono stato lieto di poter fare cosa gradita ai Sardi.

Ora io posso assicurare tanto l'onorevole Baccaredda, quanto gli onorevoli Pala e Cao-Pinna, come tutti i miei colleghi sardi, che io ho avuto ed ho per la Sardegna un grande affetto, che mi viene da un fatto semplicissimo: dal fatto cioè che io credo che la Sardegna sia stata da secoli ingiustamente abbandonata (*Bene! Bravo!*), e che nessuno mai dei Governi d'Italia abbia tenuto in quel conto che meritava una regione così altamente patriottica e benemerita. (*Benissimo!*)

Questo è un sentimento che ho innato nell'animo, poichè sono amante di tutte quelle cause che ordinariamente non trovano molti fautori e difensori. (*Benissimo!*)

Quindi, non appena mi sarà dato di potere con animo sereno attendere alle gravi cure del mio ufficio, il mio primo pensiero sarà rivolto alla Sardegna la quale, tra le regioni d'Italia, è degna di esser presa in considerazione, perchè è stata la più trascurata. (*Benissimo! Bravissimo!*)

*Voci.* Si riposi.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Se l'onorevole presidente lo permette, prenderei qualche minuto di riposo.

**Presidente.** Si riposi pure.

### Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli esteri per presentare un disegno di legge.

**Prinetti, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per l'approvazione di una convenzione tra il Ministero degli affari esteri e il Monte pensioni dei maestri elementari. Chiedo che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

**Presidente.** Dò atto all'onorevole ministro degli esteri della presentazione di questo disegno di legge. L'onorevole ministro chiede che sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni, la proposta s'intenderà approvata.

*(È approvata).*

Prego l'onorevole Di Scalea di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Di Scalea.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in grado di appello contro l'onorevole Cabrini per apologia di reato.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Prego l'onorevole Carcano di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Carcano.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sullo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1901-902.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Prego l'onorevole Zannoni di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Zannoni.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Vendita dei duplicati della biblioteca nazionale Vittorio Emanuele. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici. /

**Presidente.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** All'onorevole Comandini il quale ha detto cose molto importanti, io vorrei rispondere a lungo; ma poichè già mi trovo ad avere forse di troppo abusato della bontà della Camera, restringerò la mia risposta in poche parole.

Egli accennò alla cattiva distribuzione, per difetto di specializzazione di competenza, del personale del Genio civile; e questo qualche volta non si può dire che non sia; ma poichè, onorevoli colleghi, noi non abbiamo un personale che si possa facilmente distribuire nelle varie branche dei lavori pubblici, questo fatto si potrà andare via via correggendo, ma non si può d'un colpo eliminarlo.

Ciò non toglie però, come dissi, che la osservazione sia giusta e meriti di essere presa in considerazione. Pel porto di Cesenatico, del quale pure l'onorevole Comandini si occupa, dirò che egli ha ragione: ed io spero che quanto prima questo porto possa essere in grado di potere servire al suo scopo.

Quanto al libretto dei viaggi sulle strade ferrate ai commessi ed agli uscieri della Camera dei deputati, si vedrà di fare quanto è possibile per contentarli.

L'onorevole Sinibaldi raccomandò la linea Ascoli-Spoleto ed io cercherò di secondarlo.

Quanto egli disse circa la riforma della legge e dell'elenco delle strade nazionali, nel quale dovrebbero esserne iscritte altre pel servizio degli automobili, con che si potrebbe risparmiare qualche ferrovia, è chiaro che merita di essere preso in seria considerazione.

Io credo che l'avvenire degli automobili sia grande, sia importante, perchè in molti luoghi potranno surrogare assai facilmente non dico le ferrovie ordinarie, ma almeno quelle a scartamento ridotto; e appunto perciò penso che le strade debbano essere fatte in maniera da permettere che gli automobili le possano percorrere.

Anzi colgo l'occasione per aggiungere che sto in procinto di fare un primo saggio della cilindratura delle strade perchè gli automobili possano senza incomodo passarvi; e forse questo esperimento si farà nei pressi di Palermo.

In attesa dei risultati di tale esperimento non ho rinnovato gli appalti per le ordinarie manutenzioni, perchè siccome ho la domanda di una società la quale vorrebbe stabilire corse di automobili in servizio pubblico, ho voluto

accertarmi se le strade ordinarie possano essere rese adatte a questa specie di locomozione che io credo, stante la natura montuosa del nostro suolo, potrebbe dare grandissimi ed eccellenti risultati.

Della questione degli orari ferroviarii di cui certamente intendo occuparmi, voglia l'onorevole Sinibaldi consentire che si tratti in altro momento.

Ed ora veniamo all'onorevole Sanarelli.

L'onorevole Sanarelli, con un efficacissimo discorso, ha dimostrato la necessità di provvedimenti seri da attuare per quanto concerne l'igiene dei vagoni ferroviarii. Io credo che egli abbia toccato una questione che deve essere esaminata con tutto l'affetto e con tutta la premura: e sono lieto di potere assicurare che farò un regolamento per l'igiene nelle strade ferrate da essere messo in applicazione nel più breve termine possibile, poichè convengo precisamente con l'onorevole Sanarelli che sono infiniti gli inconvenienti i quali dipendono dalla poca nettezza dei vagoni e dalle poco lodevoli abitudini dei viaggiatori. Quindi credo che un regolamento per disciplinare non solo il modo col quale debbono esser tenute nette le carrozze ma anche il modo come debbano comportarsi i viaggiatori nei treni, possa rendere utili servigi.

L'onorevole De Nicolò, in ultimo, venne a parlare alla Camera dell'acquedotto pugliese, augurandosi che questa questione possa fare un passo decisivo. Io non comprendo, per verità (quantunque mi possa spiegar la cosa per l'affetto che egli pone in quest'opera), il perchè delle sue dubbiezze.

Ormai l'acquedotto pugliese, dopo l'ultima legge che fu proposta dal mio predecessore, onorevole Branca, e che è stata testè votata dal Senato, è entrato in una fase risolutiva. Si tratta di attuare la presa dell'acqua del Sele, ed io assicuro l'onorevole De Nicolò e la Camera, che ciò avverrà nel modo più energico che sarà possibile. Così avremo fatto veramente il primo passo decisivo verso la soluzione di una questione che ormai s'agita da un quarto di secolo almeno; e quest'opera sarà veramente di una utilità grandissima per quella regione, e sarà gloria vera del nuovo regno d'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

Inoltre un'altra questione importante ha incluso nel suo ordine del giorno l'onorevole De Nicolò, quando ha parlato del binario di

congiungimento tra il porto e la stazione di Bari.

Egli ha voluto altresì soggiungere avergli io assicurato che avrei, quanto prima, ordinato lo studio di questo binario. Ciò è perfettamente vero.

Io credo che una delle cose più importanti che ci sono da fare, quanto a strade ferrate, sia precisamente quella di congiungere le stazioni ferroviarie ai porti. E rispondendo all'onorevole De Nicolò rispondo altresì, per questa parte, all'onorevole Brunialti il quale appunto parlò anche del binario ferroviario tra la stazione di Civitavecchia ed il porto.

Io penso che se veramente vogliamo fare cosa utile all'agricoltura ed all'industria italiana, dobbiamo facilitare i trasporti tra il Nord e il Sud dell'Italia affinchè i trasporti medesimi diventino una cosa non solo facile, ma molto meno costosa; ed è necessario che ci siano binari tra le stazioni e i porti in tutte le città importanti della nostra Italia. (*Bravo! Benissimo!*)

All'infuori delle grandi città e di alcuni porti che hanno questi binari in altre città ed in altri porti mancano per una ragione che si vede molto chiara; ed è che si vuole evitare che il mare faccia concorrenza alle ferrovie.

Ora io credo che sia precisamente questo che il Governo debba volere: cioè che vi sia la più grande concorrenza tra le strade ferrate ed il mare; altrimenti le Società, non avendo alcuno interesse a favorire l'imbarco delle merci nei porti, obbligano i proprietari e gli industriali a prendere le vie ferrate dal Sud al Nord d'Italia e viceversa, mentre il commerciante, l'industriale e il proprietario avrebbero vantaggio dall'alternativa di valersi della via di terra, o di quella di mare.

Quindi il pensiero dell'onorevole De Nicolò merita di essere coltivato, affinchè in tutte le città importanti del nostro litorale vi siano binari di comunicazione fra il porto e la ferrovia. (*Approvazioni*).

Ed ora vengo a rispondere all'onorevole Brunicardi, al quale però per alcune cose ho già avuto l'onore di dire il mio pensiero.

Egli ha portato qui alla Camera la questione delle strade provinciali: questione arduo che concerne il contributo delle provincie, e che è divenuta molto grave per

alcune rigide interpretazioni della Corte dei conti la quale vuole che non si possa stanziare una somma in bilancio, nè iniziare una strada, se prima le Provincie non abbiano stabilito nei propri bilanci le somme dei loro contributi e dimostrata la libera disponibilità delle somme stesse.

Ora tutto questo è verissimo: qualche cosa bisogna fare; ed io cercherò di porre ogni studio per eliminare queste difficoltà; e così accontentare il desiderio dell'onorevole Brunicardi.

Veniamo ora alla questione del personale in generale del Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole Brunicardi se ne è occupato per quanto concerne il Genio civile; ma siccome la questione si è fatta anche per il personale delle bonifiche e per quello dell'Ispettorato delle strade ferrate, io dirò essere mio convincimento che tutti questi corpi debbano essere riordinati. (*Approvazioni*).

Però questo riordinamento comprenderà la Camera che io non potevo nè doveva affrontarlo essendo nuovo al Ministero.

Quando avrò preso piena cognizione, come ho detto poco prima, e degli uomini e delle cose, potrò con coscienza presentarmi alla Camera a domandare una revisione degli organici e a fare tutte quelle proposte che l'esperienza e il bisogno saranno per dettare. Io non credo di dovermi inoltrare in più minuti particolari, perchè la mia dichiarazione basta per far comprendere che io non amo lasciar cadere le cose per vetustà: a me anzi le novità piacciono; ma sono convinto che ogni riorganizzazione deve essere fatta ponderatamente e con coscienza. (*Benissimo!*)

Veniamo per ultimo alla questione più importante, che è stata da alcuni trattata, relativa al futuro ordinamento delle nostre strade ferrate. Io non esporrò la mia opinione circa al modo con cui si dovrà risolvere questo ponderoso problema principalmente per rispetto alla Commissione Reale, la quale fra breve presenterà le sue conclusioni; ma affermo alla Camera che da parte del ministro non si mancherà di apparecchiare tutto ciò che occorre per mettere dinanzi ad essa, come domandava l'onorevole deputato De Nava, tutti i dati possibili per dare il giudizio con cognizione di causa e nel modo migliore.

L'onorevole Sinibaldi ha molto giustamente

notato che, qualunque sia il pensiero del Governo, è necessario avere un bilancio assai solido per quando scadranno le Convenzioni; ed io applaudo di gran cuore a questo principio rilevando che, se da parte mia talora ho mostrato di non voler gravare lo Stato di forti spese, specie se di dubbia importanza e di dubbia utilità, è precisamente perchè credo che sia principale dovere del Governo di porsi in condizione da fronteggiare con sicurezza il grave problema delle ferrovie, che è forse il maggiore che si imponga all'Italia nostra. Questo delle ferrovie, e quello della derivazione delle acque pubbliche sono, a mio credere, i problemi più importanti che l'Italia deve risolvere: e per l'uno e per l'altro farò, per quanto da me dipende, che il Parlamento possa deliberare con piena cognizione. (*Approvazioni*).

Fatta questa dichiarazione, accetto di buon grado le raccomandazioni dell'onorevole De Nava: di raccogliere cioè tutti gli elementi per la questione delle ferrovie, di tenere al corrente il conto delle Casse patrimoniali, e finalmente di determinare il fabbisogno di materiale rotabile.

Essendo così giunto al fine del mio discorso, sento il dovere di riassumere alla Camera quali gravi impegni io prenda verso di lei. Io mi impegno, come ho detto, di facilitare le opere dei serbatoi per le irrigazioni; mi impegno di presentare una legge per la derivazione delle acque pubbliche; mi impegno di presentarne un'altra per la soluzione della questione delle strade ferrate complementari; mi impegno a fare in modo che siano rimboschiti in vari punti del territorio nazionale alcuni bacini montani come complemento delle nostre leggi di bonifica: mi impegno a spingere col maggior vigore le opere di bonificazione, e di fare tutti gli studi opportuni per potere un giorno essere in grado di attuare quelle bonifiche ancora non deliberate; mi impegno di studiare la navigabilità dei nostri fiumi e canali ed a presentarne in quest'anno una larga relazione; mi impegno ad attuare sulla più grande scala possibile l'esercizio economico delle ferrovie, a studiare l'applicazione della trazione elettrica sulle nostre linee ferroviarie, ad impiantare per quanto sia possibile binari ferroviari fra le stazioni ed i porti, ad attuare con maggior vigore la presa d'acqua dal

Sele che sarà il primo passo per la risoluzione della questione dell'acquedotto pugliese; a presentare fra breve il regolamento per l'igiene delle strade ferrate; ed infine ad apparecchiarmi alla soluzione del grave problema del futuro assetto ferroviario. (*Approvazioni — Commenti*).

Come vede la Camera, non è lieve il fardello di cui mi gravo le spalle, ma spero che non verrò meno al mio dovere. (*Benissimo!*)

Potrà forse mancarmi il vigore della mente, potrà mancarmi la forza fisica, ma quella che non mi mancherà mai è la volontà, (*Bravo!*) perchè la volontà è mossa dalla fede incrollabile che io ho nell'avvenire e nella grandezza della nostra patria. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni — Commenti — Molti deputati si congratulano con l'onorevole ministro*).

*Molte voci. Chiusura! chiusura!*

### Presentazione di relazioni.

**Presidente.** Invito l'onorevole Fili-Astolfone a venire alla tribuna per presentare una relazione.

**Fili-Astolfone.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi postali approvato con Regio Decreto 24 dicembre 1899, n. 501, ed alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse di risparmio postali. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

**Credaro.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Autorizzazione a concedere la patente di grado superiore ai maestri elementari con patente di grado inferiore dopo un triennio di lodevole servizio. »

**Presidente.** Sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Essendo stata chiesta la chiusura della discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Essendo appoggiata, pongo a partito la chiusura della discussione generale, con l'intesa che rimanga salva la facoltà di parlare al relatore e a quei proponenti di ordini del giorno che non li abbiano ancora svolti.

(*È approvata*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Carcano, relatore.** Non più di tre minuti chiedo alla pazienza della Camera; (*Bravo!*) ed in verità, a quest'ora, preferirei tacere interamente, se non temessi di venir meno ad un dovere di colleganza e di amicizia.

Il collega Vollaro-De Lieto, che con tanta diligenza ha studiato il bilancio dei lavori pubblici, come ne fa fede la lodata sua relazione, trovandosi da ieri non bene in salute ha lasciato a me l'incarico di parlare in vece sua, a nome della Giunta generale del bilancio, quando se ne fosse manifestato il bisogno.

Ora penso che lo stesso onorevole Vollaro-De Lieto, se fosse qui presente non avrebbe difficoltà a riconoscere che questo bisogno manca affatto, e anch'egli non cedrebbe alla tentazione di fare un discorso, dopo quello così esauriente dell'onorevole ministro Giusso; il quale ha mietuto il campo così diligentemente, da non lasciare più nulla nemmeno da spigolare.

Dai molti oratori che hanno preso parte a questa discussione, molte importanti questioni furono trattate; dirò anzi, furono trattate tutte quante le principali questioni, alle quali potevano dare motivo le parole e le cifre scritte nel bilancio dei lavori pubblici.

Mi dispenso dal fare una lunga enumerazione dei molteplici argomenti discussi; mi limito ad accennare che fu ampiamente svolto l'arduo problema ferroviario nei vari suoi lati: costruzioni e sistema di esercizio; esercizio di Stato o Convenzioni; strade ferrate complementari; condizioni igieniche del servizio; casse patrimoniali; condizioni del personale ferroviario; agevolanze all'esercizio economico con equi sgravi da estendersi alle reti minori, come l'interesse pubblico consiglia,

Mi limito a ricordare che furono pure esaminate le altre interessanti questioni che si riferiscono alle strade nazionali, alle strade provinciali, alle strade comunali, ai porti, alle opere idrauliche, alle bonifiche, alla sistemazione idraulica e forestale dei bacini

montani, alle opere del Tevere, all'acquedotto pugliese, alle riforme organiche, all'ordinamento dei servizi dell'Ispettorato e del Genio civile, e così via.

Tutte queste materie furono ampiamente svolte dagli oratori intervenuti nella discussione, e su tutte l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dato risposte esaurienti, esponendo considerazioni meditate e propositi chiari, che furono ascoltati dalla Camera con segni manifesti di adesione e di simpatia.

In quest'ora, a me non resta che esprimere un augurio all'onorevole ministro Giusso (anche per l'affetto che a lui mi lega, ma più assai per l'affetto che ho al bene pubblico); e l'augurio è questo: che egli possa mantenere tutti gli impegni ripetuti nella chiusa del suo discorso; che egli possa effettuare tutte le buone promesse che ha esposte alla Camera, rispondendo intorno ai molti desideri manifestati dai vari oratori.

Questo dico per me, personalmente; a nome poi della Giunta generale del bilancio, posso sinceramente rallegrarmi, poichè le questioni messe innanzi, con molta chiarezza, nella relazione dell'onorevole Vollaro-De Lieto, hanno predisposto bene il campo a questa interessante discussione, e hanno dato occasione all'onorevole ministro di esporre così efficacemente le sue vedute e i suoi intendimenti.

Non aggiungo altro, anche perchè penso che alla Giunta generale del bilancio spetti il fare le sue considerazioni e richiamare l'attenzione della Camera sulle diverse esigenze dei servizi in ciascun ramo della pubblica Amministrazione, ma non spetti a lei il pronunciare sentenze in tutte le gravi questioni delle quali qui si è parlato. Alla vostra Giunta compete più specialmente il difendere gli stanziamenti contenuti nel progetto di bilancio in discussione e a questo compito mi riservo di cooperare modestamente nella discussione dei capitoli, se ce ne sarà il bisogno.

Intanto, ripeto sentite grazie all'onorevole ministro e ai vari oratori, che hanno avuto parole cortesi per la Giunta del bilancio, e per il collega Vollaro-De Lieto. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Prima di procedere allo svolgimento degli ordini del giorno che rimangono, esauriremo i fatti personali.

È presente l'onorevole Guerzi?

(*Non è presente.*)

Perde la sua volta.

L'onorevole Mel?

(*Non è presente.*)

Perde la sua volta.

Viene la volta dell'onorevole Tedesco.

Ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Tedesco.** Accenno subito al mio fatto personale. L'onorevole De Nava, in principio del suo discorso, ha dichiarato che è imprudente anticipare giudizi sul sistema futuro dell'esercizio delle strade ferrate.

Poichè ho avuto l'onore di esprimere questo giudizio, credo che l'onorevole presidente consentirà che abbia diritto a parlare per fatto personale, tanto più che l'onorevole De Nava mi ha citato anche in seguito a proposito dei quattrocento milioni.

**Presidente.** Sta bene, parli pure.

**Tedesco.** Non vorrei che l'onorevole De Nava avesse preso sul serio un attributo che mi son dato l'anno scorso, quello di recluta. Nel manifestare i miei giudizi, ho creduto di fare il mio dovere.

La mia dichiarazione a proposito dei quattrocento milioni è questa: io accennai semplicemente ad eventuali titubanze del Ministero del tesoro. Se non ci saranno, tanto meglio. Ricordo però che l'onorevole Fortunato non volle accettare l'incarico di fare parte della Commissione per l'ordinamento delle ferrovie, perchè credeva che il dover restituire quattrocento milioni al 1905 poteva essere una difficoltà.

L'onorevole De Nava poi, in fine del suo discorso, ha voluto lanciare una piccola bomba parlando di condiscendenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici. A questo proposito dirò che egli conosce solamente un capitolo della storia, mentre vi è un secondo capitolo che annulla il primo. Comunque, poichè siamo buoni amici, vorrei dare un consiglio all'onorevole De Nava, ed è quello di vagliare bene ciò che si dice in pubblico. Ricorderà l'onorevole De Nava che le Amministrazioni che avevano fama di essere rigide e diligenti furono dal pubblico accusate di flessioni ed imperfezioni. Ed ho finito.

**Presidente.** Passeremo ora allo svolgimento degli ordini del giorno.



È primo un ordine del giorno dell'onorevole Rocca così concepito :

« La Camera invita il Governo a presentare con legge la proposta di aggiungere all'elenco delle bonifiche di prima categoria, di cui alla tabella IIIª allegata alla legge 18 giugno 1899, le paludi ed i laghi che circondano la città di Mantova. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

Dò facoltà di parlare all'onorevole Rocca per isvolgere il suo ordine del giorno.

**Rocca.** La risposta che l'onorevole Giusso ha dato al collega Celli, riguardo all'ordine del giorno che esso ha svolto sul bisogno di rifare gli elenchi per le bonifiche, se fu gentile e cortese, fu, a mio avviso, anche poco esauriente; sento perciò il dovere di intrattenere per poco tempo la Camera per isvolgere il mio ordine del giorno, relativo alla bonifica delle paludi e dei laghi che circondano la città di Mantova. E mi dà motivo ad insistere sulla mia tesi, la stessa relazione stesa dall'onorevole Giusso, nel giugno del 1897, nella quale egli, presentando la legge sulle bonifiche, sosteneva che l'elenco in quella legge contemplato non poteva essere completo, e che presto si sarebbero dovute farvi delle aggiunte; e che alle omissioni bisognava pensare perchè, altrimenti, dovendosi provvedere all'esecuzione di 102 opere di bonifica in 24 anni, con una determinata somma, veniva spontanea l'idea che ogni altra bonifica ancorchè utile ed urgente, doveva essere rimandata a tempo indeterminato, alle future generazioni.

La stessa Giunta del bilancio, nella sua relazione, oggi ci dice: « che trova di ricordare al ministro dei lavori pubblici che sorge ragionevole il dubbio che gli elenchi fatti in occasione della legge sulle bonifiche, per quanto accurati, possono non essere stati completi; potendo avvenire che, per le mutate condizioni di cose o per progresso delle scienze igieniche, paludi e terreni paludosi che furono dalla legge 11 luglio 1899 omessi, vengano riconosciuti come aventi carattere per essere considerati in prima categoria, ed è perciò evidentemente opportuno che il Governo faccia studi nuovi e nuove proposte, le quali provino che non è tolto

l'adito a possibili nuove classifiche completando le lacune lasciate dalla legge. »

Orbene, nell'allegato A della legge del luglio 1899 è classificata al n. 8 la bonifica per le paludi al sud della città di Mantova, ma non si parla menomamente dei laghi e delle paludi che circondano la città stessa.

La città di Mantova, che ha un perimetro di circa sette chilometri, è circondata per due terzi parti dalle acque stagnanti dei suoi laghi e soltanto per una terza parte da terreni bassi; frastagliati da fortilizi, da rivellini e da fossati: ed è a quest'ultima parte sola cui si è avuto riguardo nella legge delle bonifiche, mentre pei laghi che hanno una superficie di circa 525 ettari, non si è avuta considerazione di sorta.

Oggigiorno è stabilito ed accertato che la malaria per la città di Mantova proviene principalmente dai laghi che la circondano da tramontana a levante, ed io sono lieto di avere avuto l'autorevole suffragio dell'onorevole Celli nella dimostrazione che voglio fare alla Camera circa le condizioni tristissime igieniche della mia città.

Dalla statistica pubblicata dall'ufficio medico del Municipio di Mantova, relativa alla malaria, risultano queste cifre che devono fare impressione sull'animo di chiunque. Nel 1890 si sono verificati 1719 casi di febbri malariche, nel 1898 numero 1827 casi, nel 1900 numero 1998 casi; e si noti che queste cifre riflettono solamente i poveri della città perchè nella statistica municipale non sono compresi gli ammalati che vanno direttamente all'ospedale civile od a quello militare, tutti gli ammalati che non vogliono fare denunce e quelli che si fanno curare dai medici privati. Parmi che sia sufficiente questa statistica per rilevare la gravità della cosa e per dimostrare che le febbri malariche presentano un continuo incremento. Da una pianta topografica poi della città di Mantova, unita alla relazione del medico municipale, e sulla quale sono designate le zone dove più inferiscono le febbri, si rileva che il maggior numero di esse si riscontra alla periferia, e cioè nelle località vicine ai laghi e dove abitano le famiglie povere.

Ora credo impossibile lasciare una città di circa 30 mila abitanti in condizioni di averne oltre 2,000 e ogni anno colpiti da febbri malariche, senza che il Governo se ne debba preoccupare e senza ch'esso cer-

chi di togliere un così gravissimo inconveniente.

La questione della malaria intorno a Mantova è antichissima e già da tempo si cercano i mezzi per rimediarvi, ma purtroppo non si è riusciti a nulla.

Dante, per descrivere il Mincio, diceva nel XX Canto dell'*Inferno*:

« Non molto ha corso che trova una lama  
nella quale si distende e la impaluda  
e suol di state talor esser grama. »

Ricorderò l'opera del Bitentino che nel 1198 faceva costruire l'argine del *zappetto* per tenere alte le acque del lago Superiore e la Chiusa di Governolo per migliorare le condizioni dei bassi fondi; il Bertazzolo che nel 1609 fece la Chiusa di Governolo per sostenere le acque dei laghi di Mezzo ed inferiore e costruì la conca per migliorare le condizioni della navigazione del Mincio. Ai tempi di Napoleone I il generale Chasseloup progettò e diede mano alla costruzione di una diga speciale per tenere alte le acque del Lago di Mezzo; il Lombardini che fece pubblicazioni pregevoli per il miglioramento delle condizioni igieniche di Mantova e per regolare i laghi che la circondano. Però tutte queste opere e questi studi a nulla valsero e ben poco si fece di veramente utile. Venuto il 1866 e congiunta Mantova al resto d'Italia si ripresero gli studi e si cominciò a considerare la cosa sotto un altro aspetto imperocchè non poteva più trovarsi nella difesa militare di Mantova la ragione precipua degli ostacoli che si frapponivano a sanare i dintorni della città.

Il Governo nel 1887 fece ricostruire la famosa chiusa di Governolo, la quale doveva avere il triplice intento: di migliorare le condizioni igieniche di Mantova col tenere alte le acque nei laghi di mezzo ed inferiore; di facilitare la navigazione del Mincio, e d'impedire il rigurgito delle acque del Po nel Mincio stesso. Ora lo scopo della navigazione si è ottenuto, come pure l'altro d'impedire il rigurgito del Po; ma non così il terzo scopo, quello di migliorare le condizioni igieniche di Mantova. Essendo poi la chiusa stata costruita in modo difettoso, non lascia scolare liberamente le acque dei laghi anche quando queste sono basse, per modo che i rivieraschi del Mincio inferiore ne risentono gravi danni ed hanno, come l'onorevole ministro dei la-

vori pubblici sa, già mossa causa al Governo. Ma indipendentemente da tutto ciò, la chiusa di Governolo ha mancato allo scopo, per cui si diceva costruita, rispetto all'igiene della città di Mantova, perchè la scienza medica ha già constatato, che non è il fatto del rimanere scoperte le gronde dei laghi che produca e diffonda la malaria, come si è creduto fino a pochi anni or sono, ma anche le acque alte, se stagnanti procreano ed alimentano le anofele e le altre zanzare propagatrici delle febbri malariche. Gli studiosi, con a capo l'onorevole Celli, hanno trovato rispetto alla malaria intorno a Mantova che essa proviene, oltrechè dalle condizioni speciali del terreno, dalla vegetazione abbondante palustre che si trova nel fondo dei laghi, e dal fatto che le acque dei laghi inferiori e di mezzo sono stagnanti mentre il solo filone del Mincio corre alquanto. Adunque il Governo deve ora concentrare tutti i suoi studi ed i suoi sforzi nel togliere queste cause immediate della malaria. Qui trovo opportuno avvertire incidentalmente il fatto, che appunto per il difetto di costruzione della chiusa di Governolo si ha attorno alla città di Mantova anche nella parte ordinariamente asciutta, da oltre tre mesi, un metro di acqua stagnante, il che farà aumentare sensibilmente i miasmi e la febbre malarica.

Ora può il Governo restare indifferente di fronte ad un simile fatto? Io credo che no. È dovere del Governo di pensare seriamente a provvedere di togliere qualsiasi causa di malattie, sia perchè il Governo è il tutore ed il custode della salute pubblica, e sia perchè i laghi dai quali emana la malaria sono di pertinenza del demanio pubblico; dunque lo Stato deve assolutamente provvedere.

Io non accennerò a tutte le proposte concrete che sono state messe innanzi per togliere la malaria attorno a Mantova; mi limito a ricordare che taluno ha ideato di chiudere fra arginature il Mincio; altri di trasportarne più in basso lo sbocco in Po, e che l'illustre professore Ardigò propose di costruire un canale speciale per scaricare il lago superiore in quello inferiore, al disotto della diga Chasseloup, lasciando all'asciutto il lago di mezzo.

Io mi limito, ripeto, a richiamare tutta l'attenzione del Governo su questo argomento, affinchè voglia quanto prima ordinare degli studi e provvedere.

In questa opera, oltre che il ministro dei lavori pubblici dovrà concorrere quello degli interni e l'altro della guerra.

Sarebbe infatti poco serio che il ministro degli interni, che spedisce spesso ai prefetti delle circolari per la tutela della salute pubblica, volesse a riguardo di Mantova disinteressarsi di sì grave questione.

Rispetto al ministro della guerra, dissi come nei tempi andati fino al 1866 le fortificazioni di Mantova, ritenute inespugnabili, e che erano una necessità assoluta per la difesa dell'Austria, si opponevano alla costruzione di quelle opere che avevano intenti puramente igienici. Ma oggi che per nostra fortuna quelle ragioni non possono più sussistere, che la fortezza di Mantova può solo servire come centro di un largo campo trincerato, non dà più motivo ad ostacolare quanto viene richiesto dall'igiene e dalla salute pubblica; e così le fortificazioni che stanno proprio a ridosso della città, ed i fossati che mantengono l'acqua stagnante intorno ad essa, non hanno più ragione di sussistere.

Concludo pertanto coll'esprimere la fiducia che l'onorevole Giusso, che ha dimostrato tanta buona volontà, ed ha detto di volersi occupare di tante questioni, vorrà fare buon viso al mio ordine del giorno col quale lo invito a comprendere nell'allegato A della legge 11 luglio 1899 le paludi ed i laghi di Mantova.

All'onorevole Giusso, che alle doti della mente accoppia un cuore gentile e nobile, onestà d'intendimenti e tenacia di propositi, affido la tutela delle ragioni che militano per la rigenerazione igienica di Mantova augurandomi ch'egli possa legare il suo nome a questa rigenerazione. (*Bene!*)

### Presentazione di una relazione.

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

**Credaro.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per approvazione di un contratto di permuta di beni demaniali col comune di Pavia.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

**Presidente.** Verrebbe ora la volta dell'onorevole Fulci Ludovico, il quale cede il posto all'onorevole Pantano, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a circondare le concessioni di acque pubbliche per uso industriale, delle debite garanzie onde sieno rispettate nella misura dell'equità le ragioni del lavoro di fronte a quelle del capitale. »

Domando se questo ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

Essendo secondato, l'onorevole Pantano ha facoltà di svolgerlo.

**Pantano.** La questione, alla quale si riferisce il mio ordine del giorno, ebbe già dalle parole dei diversi oratori e da quelle del ministro un primo commento, rilevando, come essi fecero, l'importanza grandissima che ha per l'Italia, priva di miniere di carbon fossile, l'utilizzazione dei suoi corsi d'acqua a scopo industriale. Il problema è duplice. Da un canto il dovere, per parte del legislatore, che questa ricchezza, patrimonio collettivo della Nazione, venga anzitutto usufruita dallo Stato e dai Comuni per i servizi pubblici; il dovere dall'altro, non meno imperioso, che queste preziose sorgenti di più forti energie economiche vengano ad imprimere un nuovo e fecondo impulso alla libera esplicazione dell'attività nazionale. Ma entrambi questi due lati del problema debbono avere per obiettivo supremo lo sviluppo armonico dell'interesse privato coll'interesse collettivo del paese.

Il demanio pubblico delle terre e la manomorta, sono scomparsi miseramente senza che il popolo italiano, che pur ne aveva supremo bisogno, avesse potuto trarne beneficio alcuno; al loro posto si è rafforzato il vecchio latifondo, o si è costituito là dove non esisteva. Abbiamo visto decimato il demanio delle foreste, con danno immenso dell'agricoltura, causa la insufficiente previdenza e tutela dello Stato. Non ci rimane, ultimo riparo, che il demanio pubblico delle acque, che, sotto il soffio vivificatore della scienza,

a cui l'Italia ha dato così largo e geniale contributo di studi, viene ad infondere con le sue forze idrauliche trasformate in energie elettriche tutta una nuova corrente di vitalità nel nostro organismo economico.

Procuriamo di far sì, e in tempo, che quest'ultimo prezioso residuo della ricchezza collettiva della Nazione non vada a finire, come le altre, nelle tasche di scaltri ed avidi speculatori, alle spalle del paese che suda e lavora. *(Benissimo!)*

Di ciò ha mostrato di essere pienamente convinto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dichiarando che questo delle acque, forse più ancora dello stesso problema ferroviario, rispecchia in sé i grandi interessi e i futuri destini dell'economia nazionale.

Egli ha fatto la critica del regime vigente per la derivazione delle acque demaniali; regime sotto il quale è possibile il loro accaparramento a scopo di monopolio o di illecite speculazioni.

Ha soggiunto come il Governo, avendo intuito il pericolo dinanzi all'affollarsi nelle prefetture di grandi speculatori in cerca di concessioni, prima con la circolare del 1898, poi col disegno di legge presentato al Senato e dal Senato approvato, cercò di porvi riparo, sia avocando alla suprema autorità dello Stato lo esame preventivo delle concessioni onde riserbare a sé stesso le forze utilizzabili per la trazione elettrica ferroviaria; sia garantendo la grande e la piccola industria contro eventuali accaparramenti per iscopi non confessabili di speculazione o di monopolio.

Urge, disse l'onorevole Rava, e ripete l'onorevole ministro, che quel disegno di legge torni, al più presto, dinanzi al Parlamento, per non lasciare interessi pubblici di così grande importanza in balia di un ingranaggio burocratico e di norme amministrative insufficienti a garantirli contro illeciti sfruttamenti.

Urge, ripeto anch'io, che ciò avvenga ma a patto che quel disegno di legge torni alla Camera integrato, giacché così come venne allora presentato, non risponde a tutti i legittimi interessi del paese.

Oltreché allo Stato, bisogna garantire per legge la preferenza anche ai Comuni per tutto ciò che riguarda i servizi pubblici, sia che questi debbano o non debbano esser municipalizzati.

Non è lecito né alla grande né alla piccola speculazione di accaparrare alle porte dei Comuni italiani le forze idrauliche, e di monopolizzarle per uso di tramvie e d'illuminazione, mentre i municipi si dibattono nelle strettezze finanziarie, e potrebbero trovare nella utilizzazione di quelle forze economiche nuove e preziose risorse.

Né basta. Bisogna circondare le concessioni per uso industriale di debite garanzie, onde sieno rispettate, nella misura dell'equità, le ragioni del lavoro, di fronte a quelle del capitale.

Questa proposta, che potrebbe sembrare, a prima vista, ardita, è invece in piena armonia con tutto lo spirito che comincia ad aleggiare nella nostra legislazione. Già in questa stessa discussione abbiamo visto accennare ancora una volta, prima dall'onorevole Rava, poi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, alla convenienza e alla possibilità d'introdurre tanto negli appalti ferroviari, quanto in quelli di bonifica, l'obbligo di un salario minimo per gli operai. Ed accanto al salario minimo, entrato nel dominio della coscienza pubblica, farà il suo incesso anche la limitazione delle ore di lavoro, il cui esempio ci viene già da altri Stati.

Ma, anche uscendo dall'ambito delle concessioni governative, l'alta missione tutelatrice dello Stato là, dove sono in giuoco i più vitali interessi della nazione, non è stata da noi esplicita nell'assicurazione obbligatoria degli infortuni del lavoro, nella legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli? Questo dovere diventa indiscutibile ove lo Stato è arbitro assoluto di conferire o non conferire una data facoltà, subordinandola a condizioni tassative. Non lo abbiamo fatto con la legge sull'emigrazione, imponendo nell'interesse del proletariato e della economia nazionale, condizioni indiscutibili ed inevitabili al vettore di emigranti?

Ciò, che abbiamo fatto in quel campo, perché non dovremmo, non potremmo farlo in questo?

Certo non si tratta qui di prefiggere una misura di salari, e sarebbe assurdo il pensare ad imporre delle discipline che vincolino lo svolgimento della industria, la quale vuole essere lasciata libera nella geniale esplicazione delle sue forze; ma vi sono condizioni, dirò così, elementari, d'igiene, di morale e

di equità sociale, che vanno rispettate ovunque e comunque si svolga un'industria, perchè costituiscono il cardine stesso su cui si impernia la vita civile di un paese, e che lo Stato deve e può imporre nell'atto di concessione delle forze motrici affidate all'attività privata.

Questo concetto, assurgendo dal caso particolare ad un'idea generale, mi venne suggerito dallo sciopero doloroso ed eloquente, che commuove in questo momento una delle città più operose d'Italia; sciopero scoppiato fra gli operai di uno stabilimento che attinge appunto la sua forza dalla forza motrice concessa dallo Stato: lo justificio Centurini di Terni.

Si tratta di uno sciopero di 1,600 persone di cui 1,200 operaie. Questo stabilimento che aveva segnato fin qui nel suo termometro degli scioperi parziali, intermittenti, a ritmi quasi periodici, segno di indiscutibili sofferenze, segna oggi, per la prima volta, uno sciopero generale, che risponde ad una condizione di cose veramente eccezionale. Bisogna aver vissuto in mezzo a quelle classi lavoratrici per comprendere come dovesse scoppiare irrefrenabile un giorno o l'altro la ribellione degli animi in un opificio, in cui la misura del lavoro è di dodici ore al giorno, senza contare l'ora del riposo, e per molti che abitano nei prossimi paesi le ore di tempo necessarie per andare e venire; senza contare gli orari straordinari, e tutto ciò per una mercede, decimata continuamente da multe, che oscilla per le donne, a cottimo, da 80 centesimi a lire 1.50 e a lire 2 o poco più al massimo, per le meglio retribuite. Bisogna aver visto molte di quelle operaie, costrette a vivere in un ambiente, in cui fra la polvere della juta, un lavoro esauriente e l'assenza di conforti igienici si disseminano a larga dose i germi della tisi e del rachitismo; bisogna, dico, aver veduto tutto questo, per restarne profondamente commossi!

A me è successo questo: in occasione di uno degli scioperi parziali di questo stabilimento, che ebbi la fortuna di concorrere a far cessare consigliando le operaie di affidarsi alla parola del Centurini che aveva promesso di provvedere, accarezzando una giovinetta, quasi una bimba, le domandai se anch'essa lavorasse nello stabilimento, e avutane risposta affermativa le chiesi: e da quanti anni? Da sette mi rispose.

Ond'io, meravigliato, soggiunsi: E a che età sei entrata dunque nello stabilimento? — A quattordici anni. Questa giovanetta dalle forme di bimba, era una donna di 21 anni, che aveva lasciato sul telaio, attraverso la polvere della fabbrica, in un lavoro estenuante, i germi dello sviluppo organico del proprio sesso!

E contemplando recentemente molte di quelle povere derelitte io andavo pensando mestamente alla legge proposta dall'onorevole Turati e dai suoi amici del gruppo socialista, sul lavoro delle donne e dei fanciulli, dicendo a me stesso: quanto siamo lontani da quelle 48 ore per settimana che essi reclamano come limite di lavoro per le operaie; di quelle provvidenze per la maternità che dovrebbe nei grandi stabilimenti far sì che le madri a date ore potessero allattare le loro creature; mentre qui la donna che cade malata non ha la sicurezza di riprendere subito il lavoro appena ristabilita in salute perchè, se è sostituita da una avventizia più abile, trova chiusa la porta finchè al direttore dello stabilimento non piaccia di riaprirla...

**Presidente.** Onorevole Pantano, veda di riassumere...

**Pantano.** Sono sempre in tema di concessione di acque. (*Ooh! ooh!*) Quando si pongono certe premesse bisogna pur tirarne le conseguenze.

Ed io voglio sottolineare queste esclamazioni enumerando i postulati formulati nel presente sciopero da questa povera gente; e cominciando da quello che, secondo me, presta il fianco alla critica, vale a dire, l'aumento di mercede che gli scioperanti hanno chiesto in misura eccessiva; seguendo il vecchio pregiudizio che bisogna domandar molto per ottener poco, cosa che essi mi hanno confessato con la più grande ingenuità.

Ciò premesso ecco quant'altro hanno chiesto: Riammissione degli operai e delle operaie licenziate ingiustamente — causa dello sciopero — e in singolar modo di una giovane donna, rea soltanto, a giudizio degli operai, di far la propagandista per la costituzione delle Leghe di resistenza; una giovane donna che da undici anni lavora incensurata in quello stesso stabilimento, a cui ha dato le migliori energie della sua giovinezza; e due povere vecchie che malgrado lavorassero a cottimo, anch'esse vennero licenziate perchè

il loro cottimo non dava più abbastanza profitto all'industria, in quello stesso stabilimento dove avevano già profuse e stremate le loro forze!

Di fronte poi al diniego del Centurini di aver licenziato la giovane donna perchè propagandista, affermando di averlo fatto invece e soltanto per ragioni sue particolari di cui non era tenuto dar conto a nessuno, rispondevano unanimi le sue compagne chiedendo la ragione dell'indegnità, pronte ad approvare esse stesse il licenziamento se meritato.

Ora sentite le altre domande: anzichè 12 ore di effettivo lavoro, 11 soltanto; soppressione del lavoro notturno e di quello straordinario; pagamento del salario senza le scatolette, per evitare equivoci ed attriti spiacevoli fra gli stessi operai, onde ciascuno possa controllare la moneta che riceve; foltà di allontanarsi dal jufificio quando le turbine non lavorano e la loro riparazione richiede molte ore di lavoro, senza esser condannate a restare inoperose e chiuse nello stabilimento per un tempo indeterminato; otto giorni di preavviso al licenziamento; riammissione immediata degli operai già malati muniti di certificati di guarigione; esecuzione rigorosa ma imparziale del regolamento interno; e in ultimo (pietosa ed eloquente domanda) che l'igiene e la morale sieno rispettate nelle latrine dello stabilimento, di cui le operaie parlano vergognando pel modo con cui si provvede a questo elementare bisogno di una convivenza civile. Pare impossibile che domande simili possano far parte di un programma di sciopero, talmente ripugna l'idea che certe esigenze igieniche, morali, economiche le più elementari, non debbano far parte integrale di qualsiasi opificio.

Dinnanzi alla inesorabile negativa del proprietario,... (*Movimento del presidente*).

Onorevole Presidente, creda, fra cinque minuti avrò finito.

**Presidente.** Onorevole Pantano, non è il caso.

**Pantano.** Onorevole presidente, è proprio il caso. Creda che ho finito.

Dunque, dinanzi alla inesorabile negativa del proprietario sulle questioni principali, giacchè in parte quelle secondarie ottennero benevola accoglienza, la condizione dello sciopero si fece gravissima.

Recatomi sul posto per fare, insieme ad

altri, opera di pace e di concordia, scongiurai vivamente gli scioperanti di mostrarsi remissivi il più che fosse possibile, e confortandoli sul poco ottenuto, persuadendoli sulla necessità di mutue concessioni, posi loro questo dilemma: o rinuncia alla riammissione immediata dei licenziati, o rinuncia al chiesto aumento di salario. La risposta della Commissione, delegata a trattare per conto degli operai, fu altrettanto nobile quanto esplicita ed unanime: rinuncia all'aumento di salario, purchè i licenziati ingiustamente venissero ripresi.

Questa proposta venne fatta verbalmente al Centurini da una Commissione accompagnata dal sotto-prefetto e dal sindaco, con impegno, se accolta favorevolmente, di sottoporla al voto immediato dell'assemblea. Ma il Centurini la respinse recisamente, dichiarando che egli non deve dar conto a chicchessia quando licenzia degli operai, intendendo restare arbitro e padrone assoluto di farlo o non farlo.

Questo lo stato delle cose, onorevoli colleghi. Cosa avverrà? Arriveranno gli scioperanti a resistere? Il loro grido di dolore e di soccorso lanciato da un capo all'altro d'Italia troverà eco nella solidarietà degli altri operai? Ovvero saranno costretti a cedere per fame? È possibile, ma qualunque sconfitta lascerà dietro a sè il lievito di nuovi e più terribili fermenti, come oggi la lotta impari porta con sè lo strascico di ineffabili miserie.

Ma, assurgendo ancora una volta dal fatto concreto all'idea generale, io mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici per dirgli: se la concessione di acque pubbliche per uso industriale fosse stata circondata, come io sostengo, da guarentigie intese a tutelare le ragioni più elementari di civiltà e di umanità, tutto questo sarebbe stato possibile?

E poichè siamo nell'attesa di una legge, in cui chiederemo che queste guarentigie vengano consacrate, essendo a mia conoscenza che il Centurini ha fatto domanda di concessione di nuove acque demaniali per ingrandire il suo stabilimento, io dico all'onorevole ministro che egli ha il debito di circondare qualsiasi nuova concessione delle maggiori cautele, a tutela della moralità, e della equità sociale di fronte ad uno stabilimento nel quale si dà così miserevole esempio di poca umanità.

Il Governo ha il supremo dovere di non disporre oltre delle sorgenti della pubblica ricchezza, senza garantire l'interesse, la quiete e l'avvenire della classe operaia. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra*).

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Gallini a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

**Gallini, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta d'iniziativa del deputato Socci, concernente l'ineleggibilità, per l'intera Legislatura dei deputati, la cui elezione fu annullata per brogli o per corruzione.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata, e distribuita agli onorevoli deputati.

### Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

**Presidente.** Gli onorevoli Fili-Astolfone e Contarini hanno presentato un ordine del giorno, concepito in questi termini:

« La Camera, in esecuzione dell'ordine del giorno votato l'8 dicembre 1900 invita il Governo a provvedere colle modalità in esso indicate al pronto allacciamento dei due brevi tronchi dipendenti dalla linea Castelvetro-Porto Empedocle, cioè Naro a Canicatti e Favara-Girgenti che fra l'altro hanno i requisiti di congiungersi alla linea principale che sono in diretta comunicazione coi porti di *Licata* e Porto Empedocle. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

L'onorevole Fili-Astolfone ha facoltà di svolgerlo.

**Fili-Astolfone.** L'ora mi ammonisce d'esser breve; e tanto più sarò breve, in quanto che non è passata mai occasione, in cui si sia discusso o di ferrovie o del bilancio dei lavori pubblici, senza che io abbia reclamato l'esecuzione della legge del 1889, per quel che riguarda la linea che ho indicato nel mio ordine del giorno.

Non ripeterò al ministro quel che è stato detto in questi giorni non solo, ma anche

quando l'onorevole Lucchini Luigi svolse la sua mozione in rapporto alle ferrovie complementari.

Nessuno può mettere in dubbio, che questo argomento interessi tutta la Camera: poichè oggi non si parla tanto delle ferrovie, quanto dell'esecuzione d'una legge; esecuzione che dai rappresentanti del paese si reclama, per ragioni di giustizia, e che speriamo sarà concessuta.

Non intratterrò dunque lungamente la Camera. Anzi, se l'onorevole ministro dichiarasse di accettare quest'ordine del giorno (che, del resto, si riferisce a quello che, l'anno passato, la Camera accettò quasi unanimemente), mi tacerei senz'altro.

Ora egli non deve avere difficoltà di fare questa dichiarazione: poichè con quest'ordine del giorno noi invitiamo il Governo a provvedere alla costruzione della linea da noi patrocinata, con le modalità indicate nell'ordine del giorno che la Camera approvò l'8 dicembre 1900. Ed in quell'ordine del giorno, onorevole ministro, non era specificata altra modalità che questa: noi non recediamo dalla costruzione della ferrovia per parte dello Stato; ma, se il problema ferroviario deve essere risolto con soddisfazione delle popolazioni, noi v'invitiamo a risolverlo in modo che soddisfazione sia data alle popolazioni stesse. Sia che voi ci vogliate dare la ferrovia, come abbiamo diritto di avere e come fu stabilito dalla legge, sia che ci vogliate dare un mezzo di comunicazione, che sodisfi alle esigenze di un sistema, anzichè di un altro, noi vi diciamo: risolvete questa questione, e voi, mentre compirete un atto doveroso di giustizia, farete opera veramente utile agli interessi di quelle popolazioni.

Non sono stato presente alle dichiarazioni che ha fatto testè l'onorevole ministro, in rapporto alla risoluzione, che la Camera votò sulla mozione Lucchini; ma ho udito parlare d'una Commissione. Non so quale mandato avrà questa Commissione, e quale estensione verrà data ad esso.

Non dubito che il ministro si circonda delle migliori garanzie perchè questa Commissione sia pari all'importanza del problema. Ma fin d'ora debbo mettere in chiaro che la Commissione e il ministro non possono infirmare il diritto nostro acquisito. Se potrà discutersi di modalità per altri problemi

che riguardano le costruzioni, non potrà mai essere infirmato il nostro diritto che viene dalla legge. Dopo questi brevi parole, non ho altro da aggiungere.

**Presidente.** Verrebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Chimienti, ma egli ha dichiarato di rimetterne lo svolgimento alla discussione del capitolo 121. Dò quindi lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Fulci Ludovico:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia proporre quelle modificazioni che l'esperienza suggerisce come necessarie alla legge 27 dicembre 1896, la quale regola la concessione delle tranvie a trazione meccanica, specie per l'articolo 39 che vieta a Comuni e Provincie l'esercizio delle tranvie. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato

(È secondato).

Essendo secondato, l'onorevole Fulci Ludovico ha facoltà di svolgerlo.

**Fulci Ludovico.** Non è questo il momento di discutere tale grave argomento, che si riferisce alla legge del 1895 sulle ferrovie secondarie e sulle tranvie. L'argomento meriterebbe una lunga disamina, che non è consentita nè dall'ora del tempo, nè dalla non dolce stagione. Mi limito quindi a poche parole in stile telegrafico, tanto per rivelare il mio pensiero.

Prego l'onorevole ministro perchè voglia, con la competenza che lo distingue, esaminare questa legge in rapporto allo svolgimento e ai progressi, che questa industria tranviaria ha avuto in questi ultimi tempi in Italia, e lo prego di considerare che l'articolo 35 della legge del 1895 vieta alle amministrazioni locali, ai municipi ed alle Provincie, di esercitare le tranvie. Questa disposizione, che rispondeva ad un ordine di idee di altri tempi, veramente non so quanto risponda alle odierne tendenze. Comprendo come possa non essere conveniente che l'esercizio tranviario sia affidato ai Comuni ed alle Provincie, quantunque in altri paesi la municipalizzazione di questi servizi abbia fatto buona prova.

Però mi permetto di notare che, impedendosi l'esercizio delle tranvie ai Comuni ed alle Provincie, si toglie un'arma potente

alle amministrazioni locali nei contratti con gli appaltatori. L'esperienza ha provato infatti, che l'articolo 35 dà un'arma potentissima agli appaltatori contro gli interessi delle amministrazioni locali. Essi, che sanno che i municipi e le Provincie non possono esercitare le tranvie, s'impongono con tutti i mezzi perchè sanno che la violazione dei contratti e il negarsi a rinnovarli, può essere di grandissimo ostacolo ai Comuni ed alle Provincie; ed i Comuni e le Provincie, che vedono in queste tranvie una grande parte di interessi delle popolazioni, sono costrette a subire tutte le condizioni usuraie, che gli appaltatori fanno nell'esercizio delle tranvie.

Ora io non dico, che debba darsi completa facoltà ai Comuni ed alle Provincie di esercitare le tranvie, dico che quest'esercizio va subordinato ad alcune condizioni legali e finanziarie. Però a tutto questo può provvedere benissimo l'autorità tutoria senza bisogno di un divieto della legge, il quale non può che essere d'aiuto agli appaltatori contro le pubbliche amministrazioni.

Sarebbe questo un tema meritevole di maggiore svolgimento e di più larga discussione; ma non è questo il momento di fare lunghe discussioni. Perciò mi limito ad esprimere il mio pensiero, sicuro che l'onorevole ministro vorrà prenderlo in considerazione.

**Presidente.** Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Vallone:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge speciale per quel che riguarda l'ordinamento delle strade vicinali, da potere essere coordinato, possibilmente, con un progetto di codice agrario. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vallone.

**Vallone.** Parlerò brevemente su un argomento che da moltissimo tempo attende la sua soluzione. Se per poco si consideri che in Italia ingenti somme sono state spese per lavori pubblici dal 1862 ad oggi tanto da raggiungere il mezzo milione al giorno, si vede come l'Italia sia l'unico paese che nella storia della civiltà, dia l'esempio di una vera resurrezione dopo una servitù ed una decadenza secolare.



Io non prendo a parlare per eccitare il Governo a nuove spese, ma per invitarlo a presentare un disegno di legge che, eccitando le energie private, provveda all'ordinamento delle strade vicinali. Quest'argomento, che da nessuno è stato toccato, modesto per quanto utile, merita tutta la nostra attenzione, soprattutto ora che si cerca di trarre dall'agricoltura grandi risorse. Se utili sono le strade obbligatorie, che provvedono alle necessità degli scambi, utilissime sono le strade vicinali, che provvedono alle necessità della produzione. Molto si è fatto in Italia per lo sviluppo delle strade obbligatorie ed ingenti somme si sono spese; nulla invece si è fatto per lo sviluppo delle strade vicinali. E così siamo giunti ad avere importanti strade provinciali e comunali e poverissime strade rurali o vicinali.

La legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici è soverchiamente monca ed incompleta nella parte che riguarda le strade vicinali e presenta dei gravi inconvenienti che non enumererò qui, ma di cui accennerò solo qualcuno. Quella legge è assolutamente inefficace, per quanto riguarda l'elenco delle strade rurali, perchè, o si dà a tale elenco l'importanza che ha quello delle strade comunali, e allora si arriva facilmente a spogliazioni di diritti privati; non dando agli elenchi alcuna autorità, e vi sono moltissimi Comuni che nemmeno li redigono, si toglie ogni garanzia a coloro che godono il pubblico passaggio.

Il secondo inconveniente deriva dal fatto che la legge parla di volo della costituzione dei Consorzi, senza dettare norme disciplinari al riguardo. E manca poi ogni norma relativa al riparto del contributo fra gli utenti non solo, ma complicato e confuso è il contenzioso amministrativo e giudiziario su tale materia: così, ad esempio, l'articolo 53 di quella legge stabilisce bensì che il ruolo degli utenti debba rimanere obbligatorio, finchè non sia modificato, o nella riunione degli interessati, o dal Consiglio comunale, o dalla Giunta provinciale amministrativa, o in conseguenza di sentenza giudiziale, quattro modi, come si vede, di impugnativa, ma però senza indicare nè la successione nè i limiti entro cui devono essere esperiti.

Ma poi l'inconveniente principale quella legge lo presenta nella nessuna facoltà a poter costruire nuove strade vicinali o a sistemare

quelle esistenti, ma che sono assolutamente impraticabili.

Sicchè questa rete di strade, così utili alla vita ed al miglioramento dei nostri campi, è lasciata in un perfetto abbandono, come era prima del 1860.

E questo abbandono si estende soprattutto nelle Provincie meridionali e nell'Italia insulare. Giacchè sappiamo purtroppo quali erano le condizioni delle diverse regioni prima del 1860.

Nell'Italia settentrionale e nell'Italia centrale le comunicazioni e le strade rotabili erano piuttosto sviluppate, ma ne difettava assolutamente la Sicilia, e le comunicazioni nell'Italia continentale del Sud erano difficoltosissime. I Borboni non davano alcun incremento alle strade, sia comunali che governative, perchè credevano che esse aprissero l'adito nelle popolazioni non solo a nuovi bisogni ma a nuove tendenze; perciò lo sviluppo di tali strade fu limitatissimo in quelle Provincie. (*Bravo!*)

La vigente legge, mentre esercita una severa vigilanza sulle strade provinciali e comunali, nessuna vigilanza esercita sulle strade vicinali o rurali, che lascia assolutamente all'iniziativa dei proprietari e dei Comuni. Ma accade che i privati poco si occupano di cose che interessano anche il pubblico; ed il Comune meno si occupa di cose che interessano più i privati che il pubblico. Di guisa che un patrimonio vistosissimo è lasciato in completo abbandono.

Ciò non avviene fuori d'Italia, ed è notevole la legislazione Belga per quel che riguarda l'ordinamento delle strade vicinali.

In Inghilterra sino dal secolo decimosesto si cominciò a fare obbligo per la costruzione e manutenzione delle strade rurali; e sono notevoli le attribuzioni degli ispettori delle strade e le mansioni del giudice di pace, per quel che riguarda le strade e la loro conservazione.

Nella vicina Francia, una legge speciale fu votata, la legge del 20 agosto 1881, la quale regola perfettamente tutta la materia relativa alle strade rurali. Essa è coordinata ad un completo Codice agrario, il quale eleva a precetti di legge i principî più importanti stabiliti dalla giurisprudenza e dalla dottrina. Questo Codice agrario, in Francia, è diviso in due parti, l'una concernente il regime delle strade, l'altra il regime delle acque.

Ora, domando io, non può in Italia farsi altrettanto, e studiare una legge speciale per le vie vicinali o vie rurali, da potersi in seguito coordinare con un progetto di Codice agrario?

In questo momento, in cui l'umanità è insofferente del vapore per guadagnare le distanze, e cerca un ausilio potente nell'elettrico, noi purtroppo dobbiamo accedere alle nostre ridenti campagne con un sistema stradale impossibile! Ed io metto termine al mio dire, breve per il tempo e per le circostanze speciali in cui si trova la Camera, manifestando un voto: io ho fede vivissima che il Governo presieduto da Giuseppe Zanardelli, garanzia di onestà politica e di equità sociale, voglia provvedere ai bisogni ed alle necessità del Mezzogiorno d'Italia, e voglia provvedervi apportando quei rimedi e quell'aiuto, che è indispensabile per il risorgimento economico e finanziario di quelle contrade (*Bravo!*)

#### Presentazione di una relazione.

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

**Guicciardini, presidente della Giunta Generale del bilancio.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stazioni climatiche nell'Appennino toscano.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

**Presidente.** Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Cantarano:

« La Camera:

considerando che con la legge 20 luglio 1888 si assegnavano 14 milioni per la costruzione della Terracina-Formia da coordinarsi alla direttissima Roma-Napoli;

considerando che con l'altra legge 10 aprile 1892 fu fatto il primo stanziamento di lire 1,675,000 per il primo tronco di congiungimento Terracina-Formia dell'altra linea Roma-Napoli;

considerando che con la legge 27 giugno 1897 non furono abrogate le cinque leggi a favore della direttissima, ma solo si stabilì

che per ogni nuovo stanziamento fosse necessaria una legge speciale;

riconosciuta la necessità di un'altra comunicazione ferroviaria tra le due più grandi città del Regno;

invita il Governo a presentare infra l'anno 1901 i provvedimenti necessari per congiungere Terracina a Formia a completamento della seconda linea Roma-Napoli. »

L'onorevole Cantarano ha facoltà di svolgerlo. Raccomando la brevità.

**Cantarano.** Accettando la raccomandazione dell'onorevole presidente, prometto alla Camera che è stata forse più lunga la lettura del mio ordine del giorno che lo svolgimento che farò dello stesso, quindi sarò breve, anzi brevissimo.

Io mi sono compiaciuto, a differenza di altri oratori, che, a proposito di questo bilancio, si sia riportata alla Camera la questione delle ferrovie complementari.

A questo modo il Governo può avere il convincimento sicuro che da tutte le parti della Camera vi è una forte volontà che non deve rimanere inane, ma deve trasformarsi presto in azione decisa del Governo, perchè finalmente il programma delle ferrovie complementari sia eseguito. E io ho fiducia intera sulle dichiarazioni così esplicite e di carattere così preciso fatte oggi dall'onorevole ministro, di portare qui alla riapertura dei lavori parlamentari una legge che risolva finalmente questo problema.

Per quanto riguarda il mio ordine del giorno, fu necessità presentarlo ed è necessità svolgerlo, nonostante il momento di stanchezza della Camera.

Nientemeno che ci sono cinque leggi che provvedono alla seconda ferrovia Roma-Napoli del luglio 1879, 1882, 1887 e 1888 e dell'aprile 1892. E proprio nel 1888 furono stanziati quattordici milioni per il congiungimento fra Terracina e Formia della Sparanise-Gaeta e della Velletri-Terracina e nel 1892 si fece il primo assegno annuale di lire 1,675,000. Ma nonostante questo stanziamento preciso per un congiungimento ritenuto necessario da tante leggi precedenti, anche per esso venne la legge demolitrice del 1897 e, poichè lo stanziamento non era stato impegnato da contratti, fu applicato diversamente e del congiungimento Terracina-Formia non si parlò più.

Ma io sostengo che la legge del 1897 non

ha abrogato alcuna legge antecedente, onde il Governo, per l'importanza di questa linea, da me reclamata, il cui stato di diritto è indiscutibile, e la cui necessità fu da me dimostrata a proposito della mozione Lucchini, e la cui urgenza fu dimostrata ancora una volta nella recente interruzione per lo scontro di Cajanello, per la quale per quattro o cinque giorni, tutto il movimento dei treni merci fu sospeso fra Napoli e Roma, il che vuol dire fra tutta l'Italia meridionale e la settentrionale, ha l'obbligo di provvedere a seconda del mio ordine del giorno, o per lo meno dare al congiungimento Terracina-Formia una preferenza al progetto di esecuzione delle complementari, e che si è impegnato di presentare.

Si potrà obiettare, come altre volte, che i tronchi già costruiti della seconda linea Roma-Napoli sono passivi. L'onorevole Biancheri bene osservò a proposito della mozione Lucchini la inopportunità di questa osservazione. Io non starò a ripetere le buone ragioni addotte da tanto stimato collega, per dire che in qualunque modo il congiungimento dovrebbe eseguirsi. Anzi credo che se il reddito della seconda linea Napoli-Roma si coacervasse col reddito dell'attuale le due linee prese insieme darebbero un reddito molto remuneratore dei capitali impiegati.

E davvero l'attuale linea Napoli-Roma, ha il quinto posto, quanto al reddito, tra tutte le ferrovie della Mediterranea che superano i cento chilometri ed il dodicesimo tra tutte le linee della Rete istessa.

Uniti così i 253 chilometri della linea attuale con una resa chilometrica di lire 39,675 ai 160 chilometri circa della nuova linea l'interesse del capitale resterebbe sempre molto alto facendo attive le due linee, prese insieme, tra le due più grandi città del Regno.

Dunque per ragioni di diritto, per ragioni di fatto e per ragioni di convenienza economica, io confido che il Governo dovrà tenere particolare considerazione di quanto chiedo col mio ordine del giorno. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Sono stati presentati altri due ordini del giorno prima della chiusura della discussione.

Il primo è quello dell'onorevole Toaldi:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad estendere anche al

personale delle Ferrovie Venete secondarie, complementari e d'interesse locale i vantaggi che la legge n. 102, 29 marzo 1900 concede al personale delle grandi reti Adriatica, Mediterranea e Sicula. »

L'onorevole Toaldi mi ha dichiarato che non intende di svolgere quest'ordine del giorno. Ad ogni modo gli chiedo se intenda di svolgerlo.

**Toaldi.** Se il ministro lo accetta, rinuncio a svolgerlo.

**Presidente.** Allora domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

Dunque, onorevole Toaldi, intende Ella svolgere questo suo ordine del giorno?

**Toaldi.** Ripeto che se il ministro l'accetta rinuncio a svolgerlo, perchè è cosa che si capisce subito. (*Interruzioni — Conversazioni*).

**Presidente.** Va bene; il ministro dei lavori pubblici dirà più tardi se l'accetta.

L'altro ordine del giorno presentato è dell'onorevole Podestà, ed è il seguente:

« La Camera, considerando che l'allacciamento al Sempione è di un interesse vitale ed urgente pel Paese, invita il Governo ad una pronta e razionale decisione. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

L'onorevole Podestà ha facoltà di svolgerlo.

**Podestà.** Onorevoli colleghi! Le osservazioni dell'onorevole De Seta mi hanno determinato a presentare un ordine del giorno. Sarò breve.

Stando alle recenti dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro al Senato del Regno, le domande di concessione degli accessi al Sempione dovrebbero trovarsi tuttora, coi relativi progetti, all'esame tecnico degli Uffici e del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Oggi però l'onorevole ministro, se non ho mal compreso, ci ha detto che alla ripresa dei lavori parlamentari annunzierà alla Camera le decisioni del Governo circa gli allacciamenti al Sempione.

Il Paese, che naturalmente si interessa di questo gravissimo problema ferroviario,

non sa darsi la ragione dell'indugio a provvedere, specie di fronte al pericolo, che taluno si affaccia, che all'apertura della grande galleria non sieno pronte all'esercizio almeno le principali linee di accesso.

Ma, per quanto io sia pessimista, confido che il Governo, supremo tutore degli interessi nazionali, saprà raddoppiare in sollecitudine per non esporre sè stesso, e noi tutti alla più grave delle censure.

Io voglio anche ammettere che in linea tecnica, e soltanto in linea tecnica, i progetti in esame possano dar luogo a discussioni.

Ma ciò non potrà influire sulle determinazioni del Governo per quanto si riferisce alle due linee: Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero, che sono le principali; le quali, come è noto, dovranno essere concesse dal Governo in osservanza dell'articolo 5 della legge 3 agosto 1898, n. 297, che ne prevede la costruzione, disponendo persino che ove alla data dell'apertura della grande Galleria, dette linee non fossero ancora aperte all'esercizio, si terrà conto dei rispettivi abbreviamenti nelle tariffe dei trasporti.

Questa osservazione vale a giustificare il Governo in quanto riguarda la presa in considerazione delle domande di concessione presentate dalla provincia di Milano e dalla città di Torino... (*Interruzioni — Commenti — Conversazioni*).

**De Seta.** Lei così vuol combattere le idee esposte da me...

**Podestà.** Io non combatto nulla, parlo colla legge alla mano (*Conversazioni generali*)... nè potranno legittimamente essere respinte sotto l'aspetto delle osservazioni fatte dall'onorevole De Seta in ordine alle linee complementari di cui la costruzione fu sospesa, perchè mentre per le linee di accesso al Sempione la legge del 1898 rende obbligatorio per il Governo di concedere e sussidiare le linee in parola, un'altra legge dello Stato a cui non si è tolto mai effetto, e cioè la legge 27 giugno 1897, n. 228, ha stabilito che non si possa provvedere alla continuazione dei lavori delle ferrovie complementari se non intervengono provvedimenti legislativi speciali che forniscano i mezzi finanziari all'uopo occorrenti.

Quanto alla questione sollevata della concorrenza delle nuove linee d'accesso, ed alle perdite che potrà subire l'erario, basta osser-

vare che facendone la concessione alla Società mediterranea, anzitutto il Governo si riserverà il diritto di provvedere al relativo riscatto in ogni tempo, per includere le linee medesime alla rete principale.

E devesi inoltre osservare che anzitutto la linea Gozzano-Domodossola, che taluni ritengono possa servire, stante le sue condizioni tecniche non si presta assolutamente ad un servizio celere internazionale; nè è a credersi che, per effetto dell'apertura all'esercizio delle nuove linee, la Gozzano-Domodossola possa subire la perdita del traffico, mentre essa conserverà certamente il traffico locale.

E concludo: concludo raccomandando fervorosamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di affrettare il più presto possibile la soluzione di questa grave questione, la quale è, sotto ogni rapporto, la più importante e la più urgente fra tutte quelle che preoccupano il Governo e agitano la Camera.

Epperò confido che, dopo tanti anni, il periodo degli studi avrà finalmente raggiunto il suo termine, per lasciar luogo senz'altro alle concessioni chieste dalla provincia di Milano e dalla città di Torino, qualora il Governo non reputi più conveniente di far costruire esso stesso gli accessi alla grande galleria del Sempione per conto ed a spese dello Stato. (*Bravo! Bene!*)

**Presidente.** Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, invito l'onorevole ministro di dichiarare quale intende di accettare.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò con la massima brevità.

Prego gli onorevoli Celli, Rocca e Cao-Pinna di prendere atto delle mie dichiarazioni e di ritirare i loro ordini del giorno, perchè, come io ho detto nel mio discorso accetto tutto quello che essi propongono. Avverto soltanto che, stante la gravità del lavoro, non sarà possibile entro sei mesi di fare l'elenco di tutte le cave di prestito esistenti nel Regno. Dichiaro pure che non mancherò di occuparmi anche del personale tecnico.

Accetto pure pienamente, come ho detto prima, i concetti dell'onorevole Fasce, e quindi non vedo la necessità che egli mantenga il suo ordine del giorno; uguale dichiarazione faccio all'onorevole Sanarelli ed altri firmatari del suo.

Anche all'onorevole Rocca debbo far preghiera che si contenti di prendere atto delle mie dichiarazioni, perchè appunto quello che egli domanda, come ho detto nel mio discorso, sarà fatto.

Si farà un altro elenco delle opere di bonifica che non sono state comprese nella tabella A della legge. Già ho detto che non basta fare l'elenco ma bisogna presentare una legge per lo stanziamento di nuovi fondi, perchè, come l'onorevole Rocca sa, quelli finora stanziati in bilancio, sono tutti impegnati per le bonifiche già elencate.

Anche l'onorevole Visocchi spero vorrà ritirare i suoi due ordini del giorno, perchè il primo ha concetti troppo larghi, e credo che egli non vorrà insistervi; ed in quanto all'altro gli ho risposto esaurientemente.

Vengo all'ordine del giorno degli onorevoli De Seta, Licata ed altri. Qui debbo mio malgrado dichiarare che non posso accettarlo: e le dichiarazioni che io ho fatto, sono state così franche, che credo che essi potrebbero non insistere.

All'onorevole Fulci Ludovico debbo confessare che mi troverei molto imbarazzato ad accettare il suo ordine del giorno tranne che come raccomandazione.

Poi viene l'ordine del giorno dell'onorevole Fili-Astolfone cui rivolgo invito di prendere atto delle mie parole, poichè il suo ordine del giorno è meno esplicito di quello che io ho dichiarato: e poi, anche perchè intorno a queste ferrovie complementari mi dorrebbe di vedere un ordine del giorno accettato ed un altro no, invito tutti ad aver fede nelle mie parole e nelle mie assicurazioni.

L'ordine del giorno dell'onorevole Chiamenti è stato rimandato ai capitoli. Quello dell'onorevole Licata ho già detto nettamente che non lo posso accettare: ma credo che l'onorevole Licata ed i suoi colleghi proponenti dovrebbero contentarsi delle molto esplicite dichiarazioni che ho fatto.

Viene in ultimo l'ordine del giorno dell'onorevole Pantano.

L'onorevole Pantano ha fatto uno splendido discorso; ma indiscutibilmente la questione che egli pone non può essere risolta oggi alla Camera.

In quanto al merito debbo dire che il signor Centurini ha fatto richiesta di altri 1333 cavalli di forza idraulica: e il ministro

ha dato il nulla osta alla concessione perchè questa forza idraulica non serve alle strade ferrate per la trazione elettrica: quindi la pratica è stata affidata al prefetto affinchè compia l'istruttoria ordinaria.

L'onorevole Pantano però domanda di più. Egli dice: voi non dovete consentire una concessione d'acqua a chi non adempie ai suoi doveri come uomo di cuore verso i propri operai.

Non le pare, onorevole Pantano, che Ella domandi qualche cosa a cui non posso rispondere?

Come vuole che il Governo, in tesi, non *de lege condenda*, ma *de lege condita*, venga a dire: io concedo questa derivazione d'acqua a Tizio e non a Caio, perchè Caio si conduce in questo od in quest'altro modo?

Come vede l'onorevole Pantano, il suo ordine del giorno non può essere accettato dal Governo.

La questione è però della più alta importanza.

Ho già rilevato la difficoltà di stabilire il minimo del salario. Ora come si fa, dopo questo, a consentire o non consentire una derivazione d'acqua secondo il modo come un industriale paga i suoi lavoratori? L'onorevole Pantano comprende che questa distinzione, se si dovesse fare, condurrebbe a disquisizioni assai difficili per ogni concessione d'acqua: quindi la invito vivamente a non insistere nel suo ordine del giorno e a ritirarlo.

Viene poi l'ordine del giorno dell'onorevole Brunialti. A lui dirò che io ho risposto proprio in modo esauriente; cioè che cercherò di fare quanto è possibile in conformità dei suoi desiderî. Lo prego quindi di volersi dichiarare soddisfatto e di voler ritirare il suo ordine del giorno. Quanto a quello dell'onorevole Vallone dirò che il Governo crede necessario di tornare sulla questione delle strade obbligatorie, come delle strade vicinali.

È mio intendimento di studiare la questione, ma il formulare una legge circa le strade vicinali, possibilmente coordinata con un progetto di codice agrario, implica una questione così complessa che io francamente non posso dare alcuna assicurazione. Studierò l'argomento, e intanto prego l'onorevole proponente di ritirare il suo ordine del giorno, contentandosi delle mie dichiarazioni. Quanto

all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Toaldi, dopo quanto ho detto precedentemente, spero che egli vorrà consentire a ritirarlo. Non arrivo poi a comprendere veramente l'onorevole Podestà! Non è più di un'ora che io, senza che ne fossi richiesto, ad un semplice accenno, ho detto che, appena si riaprirà il Parlamento, la Camera sarà chiamata a deliberare. Come vede, l'onorevole Podestà, il suo ordine del giorno è quindi completamente inutile. A furia di volere approvati ordini del giorno di qua e di là, si rendono difficili anche le cose facili! Dopo le mie dichiarazioni parmi che egli si potrebbe dichiarare soddisfatto e ritirare il suo ordine del giorno. Uguale preghiera rivolgo per l'ordine del giorno dell'onorevole Cao-Pinna.

**Presidente.** Veniamo ora alla votazione sugli ordini del giorno.

Onorevole Celli, Ella ha inteso che l'onorevole ministro la prega di ritirare il suo ordine del giorno, prendendo atto delle sue dichiarazioni.

**Celli.** Sono felice di ritirare il mio ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro; ma poichè Ella mi ha ricordato la cortese preghiera dell'onorevole ministro, permetta che un'altra preghiera io rivolga a lui, e cioè che voglia studiare un disegno di bonifica per l'Agro romano, come pure che voglia emanare disposizioni per la tutela della salute degli operai addetti alle bonifiche.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Accetto la preghiera.

**Presidente.** Onorevole Fasce, mantiene il suo ordine del giorno?

**Fasce.** Prendendo atto delle dichiarazioni franche ed esplicite dell'onorevole ministro ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Sanarelli...?

*(Non è presente.)*

S'intende ritirato l'ordine del giorno dell'onorevole Sanarelli.

Onorevole Rocca...?

**Rocca.** Prendo atto delle promesse dell'onorevole ministro, e ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Visocchi...?

**Visocchi.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole De Seta...?

**De Seta.** Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, cioè, che non sarà provveduto alla costruzione delle nuove linee ferroviarie per conto dello Stato finò a che non saranno compiuti gli studi della Commissione che l'onorevole ministro nominerà, confidando che questi studi della Commissione saranno compiuti prima della ripresa dei lavori parlamentari, ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Fulci Ludovico?

**Fulci Ludovico.** Anche io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Fili-Astolfone?

*Voci.* Ritiri, ritiri!

**Fili-Astolfone.** Lasciatemi spiegare. *(Oh! oh!)* Io mi conformo alle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha conoscenza dell'ordine del giorno approvato dalla Camera nell'anno scorso; egli non ha fatto opposizione, anzi è nell'ordine delle idee che io ho esposto, e se sono in errore l'onorevole ministro me lo dica.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Ha ragione.

**Fili Astolfone.** Ad ogni modo, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, non insisto. *(Bene!)*

**Presidente.** Onorevole Licata?

*(Non è presente.)*

S'intende che ritira il suo ordine del giorno.

Onorevole Pantano?

*(Non è presente.)*

Anche l'ordine del giorno dell'onorevole Pantano s'intende ritirato.

Onorevole Brunialti...?

**Brunialti.** Io considero il mio ordine del giorno come compreso nelle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, ma siccome però egli ha tante altre cose da studiare, per la questione dell'Ispettorato lo prego di tener conto degli studi fatti dal suo predecessore.

**Presidente.** Onorevole Cao-Pinna...?

**Cao-Pinna.** Poichè l'onorevole ministro ha riconosciuto l'importanza del concetto contenuto nel mio ordine del giorno, lo ringrazio e ritiro l'ordine del giorno stesso.

**Presidente.** Onorevole Vallone...?

*(Non è presente.)*

L'ordine del giorno dell'onorevole Valone s'intende ritirato.

Onorevole Cantarano?...

**Cantarano.** Avrei desiderato che per lo meno l'onorevole ministro avesse accolto il mio ordine del giorno come una raccomandazione, e non fosse stato così sdegnoso per una linea, per la quale ci sono cinque leggi che la riconoscono come necessaria.

**Presidente.** Onorevole Toaldi?...

**Toaldi.** Io non ho potuto intendere l'apprezzamento dell'onorevole ministro intorno al mio ordine del giorno.

**Presidente.** Ha detto che non poteva accettarlo.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Io credeva di aver risposto, anzi ho risposto certamente, alla interrogazione, dicendo che si trattava di una questione da doversi prendere in considerazione dopo averla studiata, perchè da un lato ci sono società che domandano di essere esonerate dalle tasse, dall'altra parte vi sono queste proposte colle quali s'invita il Governo ad imporre altre tasse per le Casse patrimoniali; quindi è evidente che non c'è accordo, ed è una questione da studiarsi.

**Toaldi.** Allora converto il mio ordine del giorno in una raccomandazione.

*Voci.* Lo ritiri, lo ritiri.

**Podestà.** Lo ritirerò, ma lasciatemi dire una parola. (*Si ride*).

Poichè l'onorevole ministro ha riconosciuto l'importanza e l'urgenza di provvedere alle linee d'accesso al Sempione, ritiro il mio ordine del giorno; ma rinnovo la raccomandazione in esso contenuta perchè sono persuaso che questo provvedimento non ha niente a che fare con i provvedimenti che sono stati invocati relativamente alle linee complementari.

**Presidente.** Il seguito della discussione di questo bilancio è rimesso a domani.

### Risultamento di votazioni.

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Partecipo alla Camera il risultamento delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Esercizio provvisorio a tutto luglio 1901 di quegli stati di previsione dell'entrata e

della spesa per l'esercizio finanziario 1901-902 che non fossero ancora tradotti in legge entro il 30 giugno 1901.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	128
Voti contrari . . . . .	38

(*La Camera approva*).

Spesa straordinaria di lire 151,000 per la posa di un nuovo filo telegrafico da Genova e da Milano pel Fréjus e di lire 51,000 per la costruzione di una linea telefonica internazionale fra l'Italia e la Svizzera.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	204
Voti contrari . . . . .	32

(*La Camera approva*).

Concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	200
Voti contrari . . . . .	36

(*La Camera approva*).

Sistemazione dei crediti del Tesoro per contributi nelle spese dello Stato.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	193
Voti contrari . . . . .	43

(*La Camera approva*).

Modificazioni alla tabella A della legge 30 giugno 1896, n. 266, e trasporti di residui fra alcuni capitoli della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici 1900-901.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	203
Voti contrari . . . . .	33

(*La Camera approva*).

Anticipazione di lire 800,000 al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno.

Presenti e votanti . . .	236
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	190
Voti contrari . . . . .	46

(*La Camera approva*).

## Presentazione di relazioni.

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

**Sorani.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti.

**Presidente.** Onorevole Pantaleoni, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Pantaleoni.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Trasformazione di trenta milioni di monete di bronzo in monete di nichelio.

**Presidente.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**Pantano.** Domando di parlare per una dichiarazione.

**Presidente.** La farà domani.

**Pantano.** So che non avrei diritto, perchè non mi sono trovato presente, ma ho bisogno di fare solo una dichiarazione.

**Presidente.** La farà domani.

**Pantano.** Mi riservo di farla nel processo verbale di domani.

**Presidente.** La farà quando il presidente le darà facoltà di parlare, secondo il regolamento.

Se tutti vogliono fare i presidenti qua dentro, io non so più che cosa sto a fare. *(Bene! Bravo! — Vice approvazioni)*.

## Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

**Ceriana-Mayneri, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, per sapere per qual motivo non si provvede nello importantissimo mandamento di Guglionesi alla nomina del vice-pretore, del vice-cancelliere e dell'alunno, a detrimento esiziale della bene intesa amministrazione della giustizia.

« Leone. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare gli onorevoli ministri del tesoro, delle finanze, della guerra e della marina per sapere se

non credano opportuno di accordarsi per un identico trattamento di pensione e di invalidità a favore di tutti gli operai addetti ad opifici e stabilimenti governativi, allo scopo di togliere le attuali disuguaglianze e i non ingiustificati lamenti che ne derivano.

« Ferrero di Cambiano, Biscaretti. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro della istruzione pubblica sui criteri giuridici e didattici che possono avere determinato la nomina del direttore del Regio Istituto dei *sordo-muti* in Roma.

« Gaetano Falconi, Credaro. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole guardasigilli per sapere quali provvedimenti intenda adottare per regolare lo stato civile dei militari che presero parte alla battaglia di Adua e per la sorte dei quali non ci sono ufficiali notizie.

« Ludovico Fulci. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sui propositi e sull'indirizzo che si intende di far prevalere nel prossimo Congresso storico internazionale in Roma, di cui testè fu pubblicato il programma.

« Galli. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri del tesoro e della pubblica istruzione, sulla negata pensione e sull'arresto e conseguente condanna per accattonaggio della maestra settantaquattrenne Vincenza Garibaldi, avvenuto a Roma.

« Credaro. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, secondo l'ordine della presentazione.

Quanto alle interpellanze, il Governo dirà, in altra seduta, se e quando intenda di rispondervi.

## Sull'ordine dei lavori parlamentari.

**Socci.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Socci.** Pregherei l'onorevole presidente di voler mettere fra i disegni di legge che saranno discussi prima delle vacanze, quello



che porta il numero 144, e che è intitolato: Modificazioni al ruolo organico del personale delle delegazioni del tesoro.

È un disegno di legge che da tanto e tanto tempo si attende.

**Presidente.** L'inscriveremo nell'ordine del giorno insieme con gli altri: perchè non posso alterare l'ordine del giorno che è stato stabilito.

**Mel.** Chiedo di parlare, sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Parli.

**Mel.** A nome anche degli onorevoli Tecchio e Pozzo, debbo pregare l'onorevole presidente della Camera ed il Governo di voler consentire che il disegno di legge da essi proposto, ed intitolato: Disposizione interpretativa od aggiunta all'articolo 116 della legge sulle pensioni civili e militari, e che si trova nell'ordine del giorno, sia trasportato fra i disegni di legge che si discutono nelle sedute mattutine: perchè non darà luogo a nessuna discussione...

*Voci.* E chi lo sa?

**Mel.** È concordato col ministro! (*Rumori*).

**Presidente.** Onorevole Mel, io non posso alterare l'ordine del giorno, che è stato prescritto. Se vuole appellarsi alla Camera, la Camera è padrona d'accogliere la sua proposta. (*No! no!*)

**Mel.** Non mi appello alla Camera; soltanto chiedo che il presidente del Consiglio...

**Presidente.** Se la Camera, in questi giorni, sarà in numero, e vorrà lavorare, quel che Ella chiede sarà fatto. (*ilarità*).

**Pivano.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Pivano.** Per esaurire l'ordine del giorno, pregherei l'onorevole presidente della Camera di cominciare le sedute, fino da domani, alle 9. (*No! no! — Clamori vivissimi*).

**Presidente.** Vede l'accoglienza che è stata fatta a questa proposta? (*Viva ilarità ed approvazioni*).

Gli onorevoli Mel e Credaro hanno presentato una mozione che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne ammettano la lettura.

La seduta termina alle 19,40.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10.*

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge sugli stipendi ed assegni fissi per il Regio Esercito. (85).

*Discussione dei disegni di legge:*

2. Sui segretari ed altri impiegati comunali e provinciali. (191)

3. Aggiunte e modificazioni alla legge 17 luglio 1898, n. 350, che ha istituito la Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai. (269)

4. Maggiore spesa per il monumento in Roma a Giuseppe Mazzini. (244)

5. Seguito della discussione sul disegno di legge: Acquisto della Galleria e del Museo Borghese. (186)

6. Espropriazione di Villa Borghese. (190)

7. Pareggiamento della Università di Macerata alle Università indicate nell'articolo 2 lettera A della legge 31 luglio 1862, n. 719. (145)

8. Disposizioni relative al personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie. (218)

9. Soppressione del comune di San Giovanni Battista ed aggregazione a quello di Sestri Ponente. (97).

10. Costituzione in Comune autonomo delle frazioni di Nardodipace, Ragona e Santo Todaro in provincia di Catanzaro. (294)

11. Approvazione di due Atti addizionali agli accordi internazionali per la tutela della proprietà industriale firmati a Bruxelles fra l'Italia e vari altri Stati il 14 dicembre 1900. (234)

12. Collocamento a disposizione dei prefetti del Regno. (265)

13. Sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione. (164)

14. Conto corrente fra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione militare. (202)

15. Nomina dei professori straordinari delle Università e degli Istituti superiori. (239)

16. Tombola telegrafica a favore dell'opera pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della pia Casa di Patronato per minorenni e della pia Casa di rifugio per le

minorenni corrigende di S. Felice a Ema. (94)

17. Riforma del casellario giudiziale. (270)

18. Provvedimenti economici e finanziari. (219-223)

*Alle ore 14.*

1. Interrogazioni.

2. votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Cancellazione dall'elenco delle opere idrauliche di 2ª categoria di un tratto del Canale Primario in provincia di Ferrara. (301)

Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e primo semestre 1901. (211)

Modificazioni nelle assegnazioni dei fondi stabiliti per l'esercizio 1901-902 con la legge 25 febbraio 1900, n. 56, per il Policlinico Umberto I ed il Palazzo di Giustizia in Roma. (212)

3. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-902. (128)

*Discussione dei disegni di legge:*

4. Revisione generale del reddito dei fabbricati e modificazioni alla legge della relativa imposta. (192)

5. Modificazioni al ruolo organico del personale di segreteria e d'ordine della Corte dei conti. (76)

6. Modificazione al ruolo organico del personale delle delegazioni del Tesoro. (144).

7. Estensione del servizio economico, attuato sulla ferrovia Bologna S. Felice, al

tronco S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco (302).

8. Approvazione della spesa straordinaria di lire 200,000 per la rinnovazione delle matricole fondiarie. (291)

9. Disposizione interpretativa od aggiunta all'articolo 116 della legge sulle pensioni civili e militari, » (274)

10. Provvedimenti a favore dei Comuni di Acerenza e Colliano danneggiati dalle frane. (311) (*Urgenza*)

11. Modificazioni alle disposizioni della legge 30 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. (194)

12. Modificazioni al testo unico delle leggi postali approvato con Regio Decreto 24 dicembre 1899, n. 501 ed alla legge 27 maggio 1875, n. 2779 sulle Casse di risparmio postali. (312) (*Urgenza*)

13. Approvazione dell'atto di transazione 29 marzo 1900 coll'Amministrazione degli Istituti ospitalieri di Milano relativo alla vertenza per l'interramento del laghetto di S. Stefano in Broglio e per il rimborso delle spese di gestione delle Pie Case di S. Caterina della ruota e della Senavra. (300)

14. Modificazioni alla legge 8 luglio 1883, n. 1496, concernente i provvedimenti pei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane. (313) (*Urgenza*)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'ufficio di revisione.*