

## CLXVII.

## 2ª TORNATA DI VENERDÌ 28 GIUGNO 1901

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

## INDICE.

**Comunicazioni** della Presidenza. . . . . Pag. 6014-76**Disegni di legge (Presentazione):**

Istituzione di ginnasi (Nasi) . . . . .	6074
Bilancio dei lavori pubblici ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ) . . . . .	6024
ABIGNENTE . . . . .	6024
BARZILAI . . . . .	6050
BIANCHERI . . . . .	6068-71-72
CABRINI . . . . .	6049
CAMAGNA . . . . .	6045-62
CARCANO ( <i>relatore</i> ) . . . . .	6026-31-37
CATANZARO . . . . .	6042-65
CHIMIENTI . . . . .	6073
COMPANS . . . . .	6069-71
D'ALIFE . . . . .	6056
DANEO GIAN CARLO . . . . .	6044
DE RENZIS . . . . .	6060
FEDE . . . . .	6056
FRACASSI . . . . .	6046-48
FURNARI . . . . .	6027
GATTONI . . . . .	6036
GATTORNO . . . . .	6039
GIUSSO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6026-27-31-34-36-37
6039-40-47-49-50-51-52-54-55-56-57-60-65-66-68-70-73	
LANDUCCI . . . . .	6034
LAZZARO . . . . .	6045
LUZZATTO A. . . . .	6044
MANGO . . . . .	6035
MARAINI . . . . .	6035
MASCIANTONIO . . . . .	6030
MATTEUCCI . . . . .	6059
MAURIGI . . . . .	6041
MAZZA . . . . .	6051-52
MEL . . . . .	6053
MEDICI . . . . .	6068
MIRABELLI . . . . .	6038
MONTAGNA . . . . .	6043
NUVOLONI . . . . .	6070
PALA . . . . .	6055
PANTANO . . . . .	6032
PAVIA . . . . .	6045

PINNA . . . . .	Pag. 6039-49
PIPITONE . . . . .	6038-40-66
PISTOJA . . . . .	6043
RICCIO . . . . .	6028
SINIBALDI . . . . .	6037
SOMMI-PICENARDI . . . . .	6041
TICCI . . . . .	6028

**Interrogazioni:**

## Fatti di Troina:

APRILE . . . . .	6014
RONCHETTI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	6014
Sussidio a una guardia municipale di Agira:	
APRILE . . . . .	6015
RONCHETTI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	6015
Diritto elettorale (militari congedati):	
AGNINI . . . . .	6017
RONCHETTI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	6016
Militari iscritti alla prima categoria:	
APRILE . . . . .	6019
PONZA DI SAN MARTINO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6018

## Cattedra di storia antica nell'Università di Pisa:

NASI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6020-21
PANTALEONI . . . . .	6020

## Porto di Riposto:

GIUSSO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6077
PERROTTA . . . . .	6077

**Osservazioni e proposte:**

## Lavori parlamentari:

BARZILAI . . . . .	6075-76
MARAZZI . . . . .	6075
PRESIDENTE . . . . .	6076
SINIBALDI . . . . .	6075
ZANARDELLI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	6074-76

**Relazioni (Presentazione):**

Uscieri giudiziari (Pozzi) . . . . .	6034
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato TODESCHINI (CIRMENI) . . . . .	6040

**Votazione segreta:**

Canale Primaro . . . . .	6076
Alluvioni e frane . . . . .	6076
Policlinico e Palazzo di giustizia in Roma . . . . .	6076
Stipendi e assegni fissi per il Regio esercito . . . . .	6076

La seduta incomincia alle ore 14.20.

**Ceriana-Majneri segretario**, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Cao-Pinna, di giorni 4; Sani, di 4; Facta, di 4; Edoardo Daneo, di 3; Pivano, di 3; Gorio, di 5; Rocca Fermo, di 5; Brunicardi, di 5; Bergamasco, di 5; Marsengo-Bastia, di 5; Costa-Zenoglio, di 5; Bonardi di 8. Per motivi di salute, l'onorevole Vollaro-De Lieto, di giorni 10. Per ufficio pubblico, gli onorevoli: Credaro, di giorni 2; Pinchia, di 3.

(Sono conceduti).

### Comunicazioni.

**Presidente.** Annunzio alla Camera che circa la proposta di legge per la costituzione in Comune autonomo di Bagno in Romagna, la Commissione ha subito delle variazioni: in quanto che l'onorevole Cirmeni, presidente della detta Commissione, e l'onorevole De Seta hanno domandato di dimettersi, e perchè manca un altro commissario.

Quindi, valendomi della facoltà che mi concede il regolamento, trasmetto di nuovo questa proposta di legge agli Uffici II, IV e VI, perchè completino questa Commissione.

### Interrogazioni.

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

L'onorevole Aprile ha chiesto d'interrogare il ministro dell'interno « sui provvedimenti che ha preso riguardo al contadino che restò gravemente ferito, ed agli altri che esposero la propria vita in un conflitto con quattro banditi di cui uno riuscirono ad arrestare in territorio di Troina, tenuta San Cristofaro, nei primi del corrente mese. »

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

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Il 9 maggio, quattro malandrini armati si presentarono, nel territorio di Troina, alla casina del dottor Natale Monastra, e chiesero

danari e viveri. Parecchi contadini, che erano presenti, s'affrettarono ad armarsi alla loro volta, e fecero fuggire i malandrini; i quali, accortisi che l'inseguimento era persistente, fecero sosta e spararono contro i loro persecutori, ferendone uno, un tal Monastra Giuseppe, in un modo abbastanza grave. Ma non per questo i contadini si sgomentarono; continuarono ancora ad inseguire i malandrini, tanto che riuscirono ad afferrarne uno e a consegnarlo al delegato di pubblica sicurezza di Troina, che era accorso sul luogo. Degli altri, due vennero arrestati più tardi, ed uno si consegnò spontaneamente, mercè i buoni uffici del benemerito sindaco di Adernò.

Appena il Ministero ebbe notizia di questo fatto, chiese immediatamente al prefetto di Catania le sue proposte per premiare le benemeritenze acquistate dai contadini col loro coraggio nel fatto ora esposto. Il prefetto di Catania, quantunque sollecitato a comunicarle, non ha ancora presentato al Ministero proposte di sorta; ed il Ministero ha anche testè, eccitato il prefetto a dare il suo avviso. Frattanto lo ha incaricato di rendere a quei contadini che avevano così nobilmente cooperato alla tutela della pubblica sicurezza i dovuti encomi in nome dell'autorità. Quando il prefetto avrà fatto le sue proposte relative ai compensi da darsi ai contadini dei quali ho parlato, il Ministero sarà ben lieto di accoglierle come uno dei suoi più cari doveri. (Benissimo!)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Aprile per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Aprile.** Ho poco da aggiungere: solamente mi limito ad affermare questo che il contadino il quale arrestò uno dei banditi fu colui che era stato ferito e che, disarmato, inseguì gli aggressori e i malandrini. Mi duole che il prefetto di Catania fino ad oggi, cioè dopo due mesi non abbia fatto ancora i suoi rapporti e le sue proposte al Ministero.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha detto che vedrà quali proposte del prefetto di Catania si debbano accogliere. Mi pare che l'onorevole sotto-segretario di Stato pensi ad onorificenze (*Denegazioni del sotto-segretario di Stato*), ma intanto c'è un ferito gravissimo che ha avuto rotto un braccio! Ora onorevole Ronchetti, se voi guardate il problema della

pubblica sicurezza in Sicilia, che è un problema gravissimo perchè nelle spopolate campagne tanto i contadini, quanto i proprietari per paura di piaghe maggiori sono costretti spessissimo a dare risposta ai delinquenti non trovandosi difesi dalla pubblica autorità, voi vi troverete nella condizione necessaria di dover spendere molto denaro, di dovere aumentare la forza pubblica in Sicilia per arrivare ad ottenere scarsissimi risultati. Ora io credo che il Governo potrà sbarbicare il malandrino in Sicilia quando la polizia potrà avere il concorso od il consenso della popolazione siciliana. Ora per ottenere questo bisogna approfittare di ogni condizione favorevole e bisogna remunerare quel contadino di cui ho parlato e gli altri magari con menzioni onorevoli. Quando si vedrà colà che coloro i quali feriti dai malandrini hanno fatto nondimeno fronte ad essi e che non furono dimenticati dal Governo, il quale così non si presenta soltanto come agente delle tasse ma come giusto remuneratore anche in maniera sensibile e tangibile, creda pure, siccome il fondo della popolazione rurale siciliana è onestissimo, i contadini saranno quelli che aiuteranno la pubblica sicurezza in modo da far sparire i malandrini.

Ora io prego l'onorevole ministro di tenere in considerazione quanto ho detto perchè in tal modo il Governo spenderà meno, pur pagando bene questi contadini ed otterrà risultati più rapidi, più sicuri e più economici. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni.*)

**Presidente.** Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Aprile al ministro dell'interno, « per sapere se intenda accordare pensione o sussidio a Gaetano Mazzaglia, guardia municipale di Agira, licenziato perchè impossibilitato a camminare altrimenti che con le grucce, in seguito a frattura della gamba cagionata dall'aiuto prestato ai carabinieri nell'arrestare il latitante Manceri Filippo. »

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

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** La sera del 5 giugno dell'anno passato il comandante della stazione dei carabinieri di Agira, volendo circondare una casa ove si trovava, dicesi, un latitante accusato di mancato omicidio, richiese il concorso delle guardie municipali della città. Le guardie si prestarono, ed una di esse, Gaetano Maz-

zaglia, nel recarsi a compiere la propria missione, essendo la notte oscura ed imperversando un violento temporale, incespì, cadde in un fossato e si ferì gravemente ad una coscia. La ferita produsse funeste conseguenze per lui, perchè ebbe accorciato un arto e rimase per sempre inabile a poter prestare il suo servizio di guardia municipale.

Non appena fu data notizia di questo fatto al Ministero dell'interno, si affrettò a chiedere alle autorità locali i maggiori particolari del fatto per accertare la circostanza che il Mazzaglia, nel prestare aiuto ai carabinieri, aveva riportato così grave ed irreparabile danno.

Indi, su istanza dello stesso Mazzaglia, il Ministero concesse un primo soccorso, non grande, ne convengo, ma quale era consentito dalle somme per questo titolo iscritte nel bilancio.

Il municipio di Agira del resto, ha conservato in servizio per il 1901 il Mazzaglia il quale è così ancora alle dipendenze del Comune.

Quanto a me, presa cognizione di queste circostanze, ho subito dato al Mazzaglia un sussidio alquanto più notevole di quello concesso una prima volta, e avanti che scada l'anno, riprendendo in esame la situazione di quel poveretto, vedrò di provvedere affinché nella sua vita avvenire, non gli manchi qualche aiuto dal Governo.

Non debbo tacere però, all'onorevole interrogante, che nel bilancio non c'è modo di soccorrere con una vera e propria pensione il Mazzaglia; ma lo assicuro che si provvederà perchè egli possa avere un assegno continuativo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Aprile per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Aprile.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato specialmente per le sue ultime assicurazioni; osservo che questo Mazzaglia per dare man forte alla pubblica sicurezza è rimasto completamente zoppo e deve servirsi delle grucce.

Il Ministero precedente credette di provvedere all'infermità continua di questo disgraziato mandando, malgrado speciali lettere di raccomandazione da me dirette, la irrisoria somma di lire 50 che depurata dalla ric-

chezza mobile si ridusse a lire 46. Si sarebbe pagato di più la gamba di un cane!

Il municipio di Agira, composto di miei avversari, lodevolmente ha tenuto il Mazzaglia in servizio benché non potesse più far nulla, ma la Giunta provinciale amministrativa ha ora nuovamente tolta la spesa relativa dal bilancio municipale trovando che il Mazzaglia è un soprannumero e non può essere mantenuto in servizio senza prestare opera alcuna, cosicché il Municipio sarà costretto a licenziarlo. Così mentre da un lato il Comune non può più tenerlo, il Governo dice che il bilancio non gli dà modo di provvedere; ma io però confido nel sentimento di giustizia, più che nel cuore dell'onorevole Ronchetti...

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Un po' nell'uno e un po' nell'altro! (*Si ride*).

**Aprile**. ... nella speranza che il Governo trovi modo di soccorrere quei cittadini che come il Mazzaglia prestarono a rischio della vita, e rimanendo deformati, il loro aiuto alla polizia.

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Chiedo di rispondere anticipatamente alla seguente interrogazione rivoltami dall'onorevole Agnini, che riveste carattere di urgenza, « per conoscere se approva la circolare del prefetto di Torino alle Commissioni elettorali di quella Provincia, che stabilisce non doversi ritenere validi per il diritto elettorale i congedi da caporale e caporal maggiore anteriori alla legge 11 luglio 1894; e se non consideri necessario ed urgente di provvedere per l'interpretazione logica e uniforme della legge elettorale nei riguardi dei militari congedati prima della legge suddetta. »

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

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. La legge elettorale 24 settembre 1882 al n. 5 dell'articolo 2, attribuiva il diritto elettorale a coloro che servirono effettivamente sotto le armi per non meno di due anni e che, per il grado della loro istruzione, vennero esonerati dalla frequentazione delle scuole reggimentali o le frequentarono con profitto.

Sorse disputa intorno alla prova di questo grado di coltura designata dal numero 5 del detto articolo 2. Ma poichè il ministro della guerra, d'accordo col ministro dell'interno,

con circolare 4 febbraio 1882 stabilirono che per l'applicazione di quella disposizione dovevansi esaminare i congedi rilasciati ai militari e dove risultava che i congedati sapevano leggere e scrivere, dovevasi intendere che vennero esonerati per sufficiente istruzione dalle scuole reggimentali oppure le frequentarono con profitto; si ritenne generalmente che bastasse la presentazione del congedo militare con l'annotazione che il congedato sapeva leggere e scrivere, perchè l'ex-militare potesse essere iscritto nelle liste elettorali politiche.

È in questo senso che, essendosi presentata la risoluzione della questione anche innanzi all'autorità giudiziaria, essa fu risolta con decisioni del 1º maggio e del 6 giugno 1894, della Corte Suprema di Cassazione.

Se non che sopravvenne la legge 11 giugno 1894, la quale ha devoluto a Commissioni provinciali straordinarie la revisione delle liste elettorali, onde eliminarne gli indebitamente iscritti. Ora queste commissioni si sono trovate di fronte ad un'altra legge dello stesso giorno, con la quale veniva modificato il disposto del n. 5 dell'articolo 2 della legge del 1882, e veniva detto all'articolo 19 che la prova del titolo all'iscrizione nelle liste elettorali da parte degli ex-militari doveva derivare da una espressa attestazione firmata dal comandante del corpo e rilasciata insieme col foglio di congedo.

Che cosa ne è avvenuto? Che molte di quelle Commissioni provinciali hanno radiato tutti gli ex-militari che erano stati iscritti nelle liste elettorali in forza del n. 5 dell'articolo 2º della legge del 1882.

Ma con ciò venivano privati ingiustamente del diritto elettorale tutti questi cittadini. Difatti si esigeva da loro per l'iscrizione, ciò che non potevano dare: l'attestazione della quale si tratta, non era data col foglio di congedo prima del luglio 1894; e il Ministero della guerra aveva anzi disposto con sua circolare che non fosse rilasciata se non ai militari che andavano in congedo dopo l'11 luglio 1894.

In questa condizione di cose, il collega Agnini nella tornata del 23 novembre 1895, interrogava il ministro dell'interno per ottenere che provvedesse a restituire il diritto elettorale a tanti cittadini ai quali per le cose dette era stato tolto.

E il sotto-segretario di Stato per l'in-

terno di allora, onorevole Galli, convenendo nella opinione dell'onorevole Agnini, diramava una circolare ai prefetti in cui avvertiva che il congedo doveva bastare per gli ex militari congedati prima dell'undici luglio 1894 per essere iscritti nelle liste elettorali politiche.

In quella circolare si legge infatti quanto segue:

« Preme di avvertire che l'attestazione dei comandanti di Corpo, riguardante l'istruzione, occorre soltanto per i militari che sono stati congedati dopo la legge undici luglio 1894, n. 286. Invece basta la dichiarazione esistente nel congedo che i militari sanno leggere e scrivere, quando sieno stati congedati nel tempo nel quale funzionavano le scuole reggimentali. »

Ma la voce del sotto-segretario di Stato non è stata raccolta in tutte quante le regioni del nostro Paese. Ed allora l'onorevole Agnini formulava un progetto di legge per togliere di mezzo la questione, progetto del quale fu dettata la relazione favorevole dall'onorevole Tecchio, con l'unanime consenso dei commissari scelti fra le diverse parti della Camera, e fu presentata il 27 giugno 1896. Ma il progetto non poté essere votato dalla Camera, e le cose rimasero come prima.

Ora il prefetto di Torino ha diramato una circolare in data dell'undici dicembre 1900, nella quale è detto chiaramente, senza distinzione fra militari congedati prima o dopo il 1894 persino, ancorchè trattisi di ex militari congedati prima del 1894 col grado di caporale o caporale maggiore, che il congedo non basta per sé a dimostrare il concorso delle qualità necessarie per essere iscritto nelle liste elettorali. E l'onorevole Agnini presenta alla sua volta un'altra interrogazione al ministro dell'interno, tenace nel suo proposito, per sapere se il Governo creda di approvare quella circolare; e se non lo creda, se voglia provvedere anche con una nuova legge a togliere di mezzo l'ingiustizia che da quella circolare e da chi condivide l'opinione ivi espressa, deriva.

Ora piacemi innanzi tutto di affermare che non posso dichiarare che la circolare è illegale; perchè non è coercitiva, ma è una circolare che viene diramata per guida nella compilazione delle liste, ai diversi sindaci; e perchè poi conviene riconoscere, trattandosi di interpretazione di legge, che l'inter-

pretazione data alla legge dal prefetto di Torino ha il suffragio di qualche sentenza di magistrato.

Quanto alla nostra opinione mi pare di averla già espressa in modo chiarissimo: essa è conforme a quella del mio predecessore, l'onorevole Galli. Qui si tratta di evidente giustizia da rendere. Se non si può avere, dagli ex militari congedati prima dell'11 luglio 1894, il certificato che è richiesto dalla legge di quella data, per potere essere iscritti nelle liste elettorali; come non iscriverli in base solo a quelle prove di capacità elettorali richieste anteriormente a tale legge? Tanto più quando si tratta di ex militari, caporali o caporali maggiori, che ben si può presumere che abbiano appreso almeno a leggere e scrivere?

Ci si domanda di prendere un provvedimento per togliere di mezzo questa ingiustizia. Se non è soverchia audacia, esprimiamo la speranza che queste nostre dichiarazioni abbiano una fortuna maggiore di quelle che ebbero fin quialtre fatte dal Governo; ma se non l'avessero, non saremmo alieni dal presentare al voto del Parlamento un progetto di legge che assicuri il diritto elettorale a chi ne fu a torto privato.

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

**Agnini.** Prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole sotto-segretario di Stato, che veramente mi soddisfano, e spero che il Governo riconoscerà la necessità di presentare apposito disegno di legge; giacchè è indubitato — e l'esperienza di questi ultimi anni lo prova — che una dichiarazione per quanto esplicita fatta da un ministro, come pure una circolare esplicativa della legge, non sono, nè possono essere sufficienti ad indurre le Commissioni provinciali e i magistrati, ad una liberale e logica interpretazione della legge. Commissioni e magistrati dicono (e con ragione) che una circolare ministeriale non fa testo di legge. Quindi è evidente la necessità di un provvedimento legislativo, che venga a togliere l'inconveniente che si deplora e che si risolve in una restrizione del diritto elettorale.

Altro non avrei da dire, ma mi si permetta di rettificare un'affermazione dell'onorevole sotto-segretario di Stato. Egli accennò a sentenze contraddittorie. Ed è vero che vi sono, ma riguardano i soldati semplici. Ora

ciò che v'è di assurdo nella circolare del prefetto di Torino, la quale ha motivato la mia interrogazione, è, che secondo essa, la prova di aver frequentato la scuola reggimentale dev'esser richiesta anche ai caporali e caporali maggiori congedati anteriormente alla legge 11 luglio 1894.

Quando si rifletta che, anche prima del luglio 1894, per essere promossi al grado di caporale e caporale maggiore bisognava saper leggere e scrivere, avere frequentata la scuola reggimentale, od esserne stato esonerato per riconosciuta idoneità. Quando si rifletta inoltre che la maggior parte dei caporali maggiori, erano incaricati di fungere da maestri nelle scuole reggimentali; è evidente l'assurdità della circolare del prefetto di Torino, la quale non era la espressione di una opinione personale, ma bensì una norma direttiva per le Commissioni provinciali e comunali di revisione delle liste elettorali.

La Commissione comunale di Torino non ne tenne conto, e fece benissimo: non così altre Commissioni.

Quella provinciale poi seguì pedissequa la traccia segnata dal prefetto e cancellò tutti gli ex caporali e caporali maggiori.

Io confido, ripeto, che il Governo sentirà la necessità di presentare un disegno di legge che porti rimedio all'anormalità derivante dalla strana interpretazione che in qualche Provincia si dà alla legge 11 luglio 1894, per quel che riguarda i militari congedati prima di quella data, e dichiaro che qualora il Governo non lo presentasse, lo presenterò io alla riapertura della Camera.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Aprile, Pais-Serra, Galletti, Pullè, Miniscalchi al ministro della guerra, « intorno ai provvedimenti che intende prendere, anche in vista di una prossima amnistia, per rimettere nella loro condizione giuridica i militari iscritti alla prima categoria per avere ommesso di presentare al Consiglio di leva, prima della chiusura della Sessione i documenti legali comprovanti il loro diritto di essere assegnati alla terza categoria. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** Ho esaminato e fatto esaminare se fosse possibile di prendere un provvedimento nel senso indicato dagli onorevoli interroganti. Ma io

stesso ho dovuto convincermi che oggi ciò non può farsi; non è possibile un provvedimento del genere in sede di amnistia, perchè, anche secondo l'avviso dell'avvocato generale militare, da me interrogato, estinguendo l'azione penale si presuppone un reato che nella specie non esiste.

**Aprile.** Ed è un avvocato fiscale?

**Ponza di San Martino, ministro della guerra.** Sicuro; e credo pur io che per un fatto in cui non vi è reato non vi possa essere amnistia. Voler dimostrare, come si è tentato di fare, che l'assegnazione alla prima categoria, di quelli che non hanno presentato le carte a tempo, sia una pena, è una tesi che non può essere difesa, perchè offenderebbe tutti i principii su cui si basa il reclutamento dell'esercito; difatti è obbligo di ogni cittadino di fare il soldato e di concorrere alla leva, ed il fare il soldato è un onore e non una pena.

Posta la questione sotto quest'aspetto, è facile scorgere come qui si tratti di una perenzione di diritto per inosservanza dei termini stabiliti dalla legge per esercitare il diritto stesso. Quando in tutta la nostra legislazione si riscontrano moltissimi altri casi di perenzioni di diritti, non si comprende come solo per questo si dovrebbe invocare un provvedimento, che non potrebbe poi essere esteso a tutti gli altri. Ad ogni modo nella questione di principio io posso dire agli onorevoli interroganti che sono della loro opinione e lo fui da un pezzo.

Appena assunto a questo ufficio ho trovato sul tavolo un disegno di legge sul reclutamento, che io non ho presentato ancora perchè non sarebbe stato facile portarlo in discussione, ma che presenterò quest'autunno; nel quale progetto questo inconveniente è corretto. Questo però senza dare al provvedimento nessun effetto retroattivo, perchè questo effetto retroattivo avrebbe la conseguenza di diminuire subito di 12,000 uomini il contingente di prima categoria. Ora, siccome noi non possiamo accettare questa diminuzione, occorre che al nuovo provvedimento ne faccia riscontro un altro di qualche restrizione nelle esenzioni, in cui del resto noi siamo più larghi di qualunque altro paese. Perchè dobbiamo notare che mentre da noi il figlio unico di madre vedova è dispensato dal servizio, in Francia, in Germania ed in Austria-Ungheria fa bensì un servizio di pace mi-

nore, ma in caso di guerra marcia con la classe. Ora io mi domando se nel nostro sistema di esenzione sia giusto, per esempio, che questo figlio unico di madre vedova che è dispensato dal servizio a 20 anni, e che arrivato ai 30 può essere scapolo, abbia diritti maggiori di un altro qualunque che, dopo aver fatto il servizio, prende moglie, e, se è prolifico, a 30 anni può avere 7 figli in bassa età. (*Si ride*).

È così.

Concludendo dunque, io m'impegno nella nuova legge di reclutamento di correggere l'inconveniente notato dagli interroganti, ma non prendo alcun impegno per dare a questa disposizione un effetto retroattivo, perchè esso avrebbe sul nostro contingente una conseguenza che non possiamo accettare. (*Bene!*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Aprile, per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro della guerra.

**Aprile.** Mentre sono lieto dell'opinione del ministro riguardante il futuro, non posso affatto dichiararmi soddisfatto delle sue opinioni riguardanti il passato.

La questione che si discute in una modestissima interrogazione è questione grossa e, ha rilevato lo stesso onorevole ministro, tanto grossa che più di 12,000 cittadini italiani sono colpiti da questa disposizione di legge. Non è il caso di esaminare minutamente se si tratti qui di perenzione di diritto o se si tratti di una vera e propria pena....

**Ponza di San Martino,** ministro della guerra. Pena no.

**Aprile.** Perdoni, onorevole ministro, Ella ha detto che il fare il soldato è un onore e non una pena. Io non ho detto che sia una pena; e non discuto che sia un onore; nei paesi liberi è un obbligo. Certamente però in Italia la legge ha stabilito che alcuni cittadini i quali si trovano in determinate condizioni non siano di prima categoria, e cioè in considerazione di rapporti e di doveri di famiglia.

Ora che cosa avviene? L'articolo 598 del testo unico della legge sul reclutamento dice che quando non si denunciano al Consiglio di leva o durante il tempo della sessione le qualità che ha un cittadino per essere ascritto in terza categoria, si perde questo diritto;

e all'articolo 18 si dice che contro tutte le decisioni del Consiglio di leva è ammesso il ricorso al ministro, e all'articolo 474 si dice che per tutti gli altri casi è ammesso il ricorso al ministro, ma per il caso in cui non si sia presentata in tempo la prova che si deve appartenere alla terza categoria anziché alla prima, non è ammesso il ricorso.

Ora quale sia stato il criterio del legislatore ministro (perchè qui si tratta non di una legge, ma di un regolamento) per escludere dal ricorso questo caso, è certo che noi abbiamo 12,000 individui i quali o perchè sono ignoranti o perchè hanno avuto delle malattie in famiglia, o perchè in un dato momento, molto breve, non si sono trovati in grado di dimostrare che essi appartengono per legge alla terza categoria anziché alla prima, sono stati iscritti alla prima e non possono essere iscritti ad altra categoria.

Ora, onorevole ministro, senta: che di prima categoria debbano essere tutti gli italiani senza distinzione di classe in caso di guerra, io a questo batterei le mani; ma che dei cittadini debbano essere esclusi dagli uffici pubblici e perdano il pane anche nelle amministrazioni private semplicemente per una negligenza dei Consigli di leva o dei sindaci (perchè dovrebbero essere questi obbligati a dare gli elementi all'Autorità per provvedere ad inscrivere in terza categoria), ciò mi pare supremamente ingiusto.

Onorevole ministro, io spero che ritornerete sul vostro pensiero e troverete maniera di poter far sì che questi 12 mila individui si possano mettere nella condizione giuridica naturale. Io ve lo consiglio non solo nell'interesse di molti contadini della mia Sicilia che si trovano in questa condizione (perchè questa sarebbe una preghiera personale che non avrebbe nessun valore presso di voi); ma io ve lo consiglio anche nell'interesse delle istituzioni e del Paese. Si tratta di 12 mila individui, i quali si trovano privati, e forse non per colpa loro, del loro diritto; mettendoli nell'esercito voi create un elemento di scontento e forse di ribelli che in un determinato momento voi non potrete avere sotto le mani ubbidienti ai vostri ordini.

Io quindi insisto e faccio vivi voti perchè d'accordo tutti, l'onorevole Afan De Rivera e l'onorevole Marazzi e tutti gli altri militari che qui si trovano, cerchi il modo per il futuro e anche per il passato di eli-

minare le difficoltà per adottare un equo provvedimento.

Onorevole ministro, noi ci troviamo in condizioni di fare le amnistie a rovescio. Si dice, per esempio, ai cittadini i quali fino al giorno d'oggi hanno pagato: la cosa è fatta, ed essi non possono reclamare nulla; a quelli che non hanno pagato anche ingiustamente, anche subdolamente, si dice: voi potete non pagare più. Ora avviene che in Italia proprio per queste amnistie così fatte, i cittadini vengono indotti a non pagare perchè tanto si sa che il Governo troverà poi modo di condonare tutto; e così i più puntuali, quelli che obbediscono alla legge si trovano in condizioni peggiori di quelli che non hanno fatto il proprio dovere, mentre voi stessi inducete tanti a trasgredire alla legge.

È questione di moralità ed io spero che il ministro della guerra si vorrà compenetrare delle ragioni da me addotte e provvedere anche per il passato mettendo questi cittadini sia pure in grado di restare nella prima categoria; ma che non siano obbligati a prestare questo servizio quelli che effettivamente ne debbono essere per legge esentati perchè in questo caso ne vanno di mezzo e una grave questione morale ed anche il pane di intere famiglie.

**Nasi, ministro dell'istruzione pubblica.** Onorevole presidente, chiederei di rispondere subito alla interrogazione degli onorevoli Pantaleoni e Fortunato in ordine a concorsi per cattedre di storia antica.

**Presidente.** Se la Camera non si oppone, si tratterebbe di questa domanda degli onorevoli Pantaleoni e Fortunato al ministro dell'istruzione pubblica « sulle ragioni per cui viene impedito di proposito l'apertura di un concorso alla Cattedra di storia antica pur essendo vacante a Pisa dal 1897 e altrove da tempo anche più remoto. »

L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

**Nasi, ministro dell'istruzione pubblica.** Gli onorevoli Pantaleoni e Fortunato mi domandano per quali ragioni venne impedita, di proposito, l'apertura del concorso alla cattedra di storia antica nell'Università di Pisa. Io non so le ragioni e le notizie in base alle quali l'onorevole Pantaleoni ha potuto formulare in quel modo la sua domanda. Comunque, mi limito a rispondergli che l'apertura dei con-

corsi è regolata da norme stabilite nel regolamento universitario. È la Facoltà che propone il modo di provvedere alle cattedre vacanti; il ministro, s'intende, risolve poi le varie questioni, dopo aver inteso il Consiglio superiore dell'istruzione pubblica.

Ora, l'Università di Pisa ha fatto più volte domanda per l'apertura del concorso alla cattedra di storia antica, ma sempre per professore straordinario. E siccome c'è aperto il concorso per straordinario di storia antica nella Università di Pavia, così il Ministero rispose che non gli pareva il caso di bandire un nuovo concorso, potendo con quello provvedere anche alla cattedra di Pisa. Ricordo, così a memoria, non avendo qui alcun riassunto dei precedenti, che nel mese di gennaio di quest'anno la Facoltà di Pisa fu interrogata intorno alla convenienza di fare il concorso piuttosto per ordinario che per straordinario. La Facoltà rispose che insisteva nella sua domanda, e la pratica si fermò a questo punto. Io non ho davvero alcuna responsabilità intorno a questa situazione, che forse non piace agli onorevoli interroganti.

**Presidente.** L'onorevole Pantaleoni ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro della istruzione pubblica.

**Pantaleoni.** Io ringrazio l'onorevole ministro di aver voluto rispondere con sì cortese sollecitudine alla interrogazione del mio collega Fortunato e mia, giacchè egli avrebbe potuto, volendolo, anche sfuggire all'onere di una risposta, essendo trascorso il tempo utile per rispondere. Anzi il fatto che egli ha voluto dare a noi una risposta, è quello per cui specialmente io posso dargli lode, perchè mi dimostra che il ministro ha questo convincimento: che nel suo Dicastero, più che in qualunque altro, l'amministrazione procede con l'impiego di due capitali di natura molto diversa; un capitale, che consiste in denaro, e che è scarso, perchè purtroppo noi non possiamo dare al ministro della pubblica istruzione somme maggiori di quelle che gli diamo; e un altro capitale, con cui pure si amministra e si può riformare, e che più utilmente serve in questo Dicastero dell'istruzione che in qualunque altro, che dicesi capitale morale e che consiste principalmente nell'avere una visione netta degli scopi e l'energia e il co-

raggio occorrenti affinché questi scopi vengano raggiunti.

Ora, onorevole ministro, Ella mi domanda da qual fonte io sappia che da molto tempo non si mettono a concorso le cattedre di storia antica, e ciò in odio di una persona, che è poi il nostro collega Ciccotti, non già in odio di lui personalmente, ma di lui come socialista. La risposta è semplice. Consideri: Ella non ha in tutto il Regno che undici cattedre di storia antica, un numero minore di quello che Lei abbia per le altre materie che appartengono ad altre Facoltà che non sia quella di lettere. Ora in cinque non c'è professore.

Figuratevi, egregi colleghi, che a Padova dal 1895 a questa parte è incaricato di fare il corso di storia antica un professore di geografia: a Pisa, dal 1897, è incaricato un professore di storia moderna, e notate che il concorso di storia antica, oggi, è da noi già eccessivamente ampio, poichè comprende la storia romana e la storia greca, che altrove sono divise: a Genova, dal 1892, è incaricato della storia antica un professore di storia della filosofia, a Pavia la cattedra è vacante dal 1898, ed è incaricato un professore di storia moderna. Ora in quanto a Pisa, la notizia che colà non si voglia il concorso per professore ordinario, e che il motivo sia proprio quello di escludere il collega Ciccotti, ci è fornita prima di tutto da membri di quella Università, fra gli altri dal nostro collega Battelli, il quale, non avendo potuto venire, ha scritto una lettera per affermare che si teme che, mettendo a concorso la cattedra di storia antica, questo sarà vinto dal Ciccotti. Ciò si teme con ragione perchè il Ciccotti fu il secondo, dopo il De Santis, con un solo punto di differenza, nell'ultimo concorso di Torino. La stessa notizia è confermata dallo stesso sotto-segretario di Stato onorevole Cortese, il quale lo ha detto presenti gli onorevoli Berenini e Ciccotti... (*Oh! Oh!*)...

Constato un fatto notorio... che non vogliono Ciccotti perchè è socialista.

Ora, onorevole ministro, l'Università di Pisa aprendo un concorso per straordinario, opera gesuiticamente, perchè sa benissimo che non vi può concorrere un deputato. L'Università di Pisa ha tanto maggior torto, in quanto che per essa non vale nemmeno il

limite imposto dalla legge Casati al numero degli ordinari, perchè è regolata dalla legge Ridolfi.

E a Pisa non c'è nemmeno la scusa di non voler danneggiare le promozioni degli straordinari, e per la ragione già detta, che il numero degli ordinari non è limitato, e per la condizione speciale in cui si trovano gli straordinari, dei quali uno è stato trovato insufficiente l'anno scorso, e un altro non ha nemmeno compiuto il triennio, sicchè due, comunque sia, non sono promovibili.

Non ci sarebbe che un terzo, il quale, ancorchè fosse promosso, non impedisce che Ella possa mettere a concorso per ordinario la cattedra di storia antica.

Io vorrei che i colleghi si persuadessero di questo, che qui non si tratta di una questione limitata ai diritti ed agli interessi del Ciccotti, ma di una questione assai più elevata.

Le nostre Università non possono essere grandi se diventano chiese chiuse, se diventano corporazioni, se diventano cricche.

Ora le Facoltà, come tutti i corpi, hanno questa tendenza, e sta a Lei, ministro, di impedire che ciò accada, valendosi della legge.

Ora che cosa le dice la legge riguardo ai concorsi? Le dice che il parere delle Facoltà circa l'apertura dei concorsi, non è che consultivo.

Quindi è Lei il padrone (questa parola non piaceva stamattina in altra discussione, per altre ragioni (*Rumori*)), è Lei il padrone della situazione, coll'aprire o non aprire il concorso.

Ciò posto, Lei, ministro, rimane il responsabile, qualunque sia il voto delle Facoltà.

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

**Pantaleoni.** Ho bell'e finito. È contento? (*ilarità*).

**Nasi, ministro dell'istruzione pubblica.** Mi dispiace, ma non posso fare a meno di rispondere qualche cosa.

L'onorevole Pantaleoni ha detto che al ministro della pubblica istruzione si possono offrire due specie di capitali; ed io non potrei, in verità, accettare, nè da lui nè da altri, l'offerta del capitale morale e del coraggio civile.

Io tengo a fare una dichiarazione, che

mi sembra essenziale di fronte ai giudizi espressi dall'onorevole Pantaleoni, ed è, che il ministro dell'istruzione non può decidersi ad aprire un concorso per considerazioni di carattere personale.

Io non devo sapere se ad un concorso, che conviene aprire, possa concorrere l'onorevole Ciccotti, o chiechessia.

Ma se a lei, onorevole Pantaleoni, fu detto che il concorso di Pisa non si apre in odio all'onorevole Ciccotti, fece assai male chi pronunziò questa affermazione. (*Commenti*).

Io non affermo, nè nego; dico solamente che la Facoltà di Pisa era nel suo pieno diritto di chiedere l'apertura del concorso per un professore straordinario. Il ministro mio predecessore non ha creduto di opporsi, ed io non ho creduto di fare diversamente.

Premure molteplici mi sono state fatte per l'apertura di un concorso di storia antica a titolo di ordinario, ed io mi sono occupato della questione, com'era mio dovere, ed ho visto che vi sono realmente cinque cattedre di storia antica scoperte, cioè date per incarico. Ma l'onorevole Pantaleoni doveva, da uomo esperto nella materia, aggiungere che talvolta non è possibile, a termine di legge, aprire il concorso alla cattedra di ordinario, perchè il numero degli ordinari è fissato in ciascuna Facoltà. A Padova, a Genova, a Pavia, a Milano, il numero è completo: quindi, il concorso non si poteva fare. Si poteva però fare, Ella ha detto, per Pisa. Ma la Facoltà di Pisa ha manifestato ripetutamente che non poteva, perchè avrebbe con ciò leso le legittime aspettative dei professori straordinari.

*Una voce.* Non è esatto.

Nasi, ministro dell'istruzione pubblica. Ora è bene considerare che il professore straordinario deve avere anche modo, indipendentemente dal concorso, di essere promosso; anche questo è un mezzo consentito dalla legge. Non è sempre necessario di aprire un concorso per coprire una cattedra; bisogna far diritto a chi ha l'anzianità accoppiata al merito.

Sotto questo rispetto, mi pare una ragione plausibilissima quella che si pone innanzi dalla Facoltà di Pisa, come da altre, e cioè che non si può aprire il concorso per ordinario, quando c'è la ragione ed il diritto degli straordinari. L'asserzione che qualcuno degli straordinari di Pisa non sia promo-

vibile, è un'asserzione che fino a questo momento io posso ritenere gratuita: il giudizio lo devono pronunziare i corpi competenti.

Pantaleoni. Uno non ha il triennio.

Nasi, ministro dell'istruzione pubblica. Va bene, uno non ha il triennio; ma ce ne sono altri due. Comunque, il giudizio d'incapacità non si può pronunziare nè da Lei nè da me: è il giudizio della Commissione che, a norma del regolamento, si richiede per la promozione.

A chi me ne ha parlato ho sempre detto che io non mi debbo occupare della questione di Pisa soltanto, ma della questione dell'insegnamento della storia antica, e trovar modo che queste cattedre vacanti siano coperte dai loro titolari. È uno studio che sto facendo, e, se non vi saranno ostacoli insormontabili, garantisco a Lei ed alla Camera che gl'incarichi saranno ridotti ai minimi termini possibili. Io non ho avuto bisogno di nessun eccitamento e tanto meno dei consigli di coraggio che Lei gentilmente mi ha offerto, per dichiarare alla Camera che il parere delle Facoltà è molto relativo, e che io non sono disposto a far subentrare il loro arbitrio al potere del Governo. Questa è la dichiarazione che ho fatto più volte, e che confermo ben volentieri.

#### Volazione segreta di alcuni disegni di legge.

Presidente. Così sono esaurite per oggi le interrogazioni.

Procediamo alla votazione a scrutinio segreto di alcuni disegni di legge, già approvati per alzata e seduta.

Si faccia la chiama.

Ceriana Mayneri, segretario, fa la chiama.

*Prendono parte alla votazione:*

Abignente — Agnini — Aguglia — Aprile — Arconati.

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

Cabrini — Calderoni — Caldesi — Callissano — Calleri Enrico — Calleri Giacomo

— Camagna — Cantalamessa — Caratti — Carcano — Catanzaro — Celli — Ceriana-Mayneri — Cerulli — Chimienti — Chimirri — Chinaglia — Ciccotti — Cimorelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Colonna — Compans — Coppinò — Cornalba — Cortese — Costa — Cottafavi — Curioni.

D'Alife — Daneo Gian Carlo — Danieli — De Amicis — De Bellis — Del Balzo Carlo — Del Balzo Gerolamo — De Marinis — De Martino — De Nava — De Renzis — De Riseis Giuseppe — Di Broglio — Di Scalea — Di Terranova — Donnaperina.

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

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

Imperiale.

Lacava — Landucci — Laudisi — Lazaro — Leali — Leone — Libertini Gesualdo — Lojodice — Lovito — Lucchini Angelo — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana — Malvezzi — Mango — Manna — Mantica — Maraini — Marazzi — Marcora — Maresca — Marescalchi Alfonso — Mascia — Masciantonio — Massimini — Matteucci — Maurigi — Maury — Mazza — Mazziotti — Medici — Mel — Mestica — Mezzanotte — Micheli — Mirabelli — Montagna — Morelli-Gualtierotti — Murmura.

Nasi — Niccolini — Nuvoloni.

Orlando.

Pala — Pantaleoni — Pantano — Papadopolis — Patrizii — Pavia — Perrotta — Personè — Picardi — Piccini — Piccolo-Cupani — Pinna — Piovene — Pipitone — Pistoja

— Pizzorni — Podestà — Pozzi Domenico — Prinetti.

Rava — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rizza Evangelista — Rizzetti — Rizzo Valentino — Romano — Ronchetti — Rosano — Roselli — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Salandra — Sanfilippo — Scaramella-Manetti — Serra — Sili — Silva — Sinibaldi — Socci — Sola — Solinas-Apostoli — Sommi-Picenardi — Sonnino — Sorani — Soulier — Spada — Spagnoletti — Stelluti-Scala.

Tedesco — Ticci — Tinozzi — Toaldi — Torlonia — Tornielli — Torraca — Tripepi.

Valeri — Valle Grogorio — Vallone — Vendramini — Veneziale — Vischi — Visocchi.

Wollemborg.

Zanardelli — Zannoni — Zeppa.

*Sono in congedo:*

Berenini — Bergamasco — Bertetti — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bonardi — Bovio — Brizzolesi — Brunicardi.

Callaini — Cao-Pinna — Carboni-Boj — Carugati — Chiappero — Cipelli — Civelli — Costa-Zenoglio — Crispi — Cuzzi.

Daneo Edoardo — Dell'Acqua — Di Bagnasco — Donati.

Facta.

Gorio.

Indelli.

Licata.

Marsengo-Bastia — Meardi — Menafo-glio — Miniscalchi — Morandi.

Noè.

Pais-Serra — Palberti — Pozzo Marco — Pullè.

Rampoldi — Resta-Pallavicino — Rocca Fermo — Romanin-Jacur.

Sani — Santini — Silvestri.

Testasecca.

*Sono ammalati:*

Alessio.

Capoduro.

De Cristoforis — De Riseis Luigi.

Farinet Alfonso.

Vollaro-De Lieto.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Credaro.  
Martini.  
Pinchia.

**Presidente.** Lascerneremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

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

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901 902.

Esaurita la discussione generale, passeremo alla discussione dei capitoli.

**TITOLO I. Spesa ordinaria.** — Categoria I. *Spese effettive - Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 740,790.

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

**Abignente.** L'onorevole Giusso nel suo diffuso discorso di ieri promise molte leggi, e tutte gravi ed importantissime; ma, per attuare un così largo programma, io penso sia necessario che il suo dicastero possieda organi atti a preparare gli elementi, e ad esplicare le leggi da lui ideate e promesse nonché ad attuarle con la massima precisione.

Ora questi organi, o meglio quest'organismo importante, qual'è l'organismo burocratico, il quale spesso trova critici severi, critici i quali qualche volta cessano d'esser tali se passano dai banchi nostri a quel banco (*Accenna al banco dei ministri*); quest'organismo burocratico, dico, per me in Italia rappresenta una delle forze più importanti, rappresenta una delle forze più vive, e cioè: quella forza di resistenza e di ponderazione, che, in un popolo troppo immaginoso come il nostro, attratto fra le spire di frettolosi desideri, spessissimo è coefficiente di progresso ordinato e sicuro.

Ed è appunto per questo merito grandissimo che io attribuisco all'organismo burocratico, che debbo deplorare l'organismo del Ministero dei lavori pubblici non sia posto in tali condizioni da rispondere, come me-

riterebbe, ai fini che gli sono stati assegnati.

Quali sono le ragioni per le quali, a me pare che l'organismo del Ministero dei lavori pubblici non risponda ai fini medesimi?

Sono due. L'una è purtroppo quella cappa di piombo, la quale incombe su tutta la vita nostra, anche politica, e cioè l'ambiente dei sospetti. L'ambiente dei sospetti, per il quale tutti diventano critici, tutti hanno paura, tutti sono o diventano più premurosi di non soffrire maldicenze che di compiere il proprio dovere, checchè avvenga. È questo ambiente di sospetti che spessissimo rende impotenti gli organismi dello Stato, come rende spessissimo timidi perfino i ministri. Questo ambiente di sospetti non può cessare da un giorno all'altro, nè la mia parola sarà quella che lo farà modificare.

Del resto è vizio antico. Io ricorderò un solo aneddoto.

Il conte di Cavour, difendendo la concessione della linea Torino-Cuneo, siccome gli erano state rivolte critiche amarissime, acerbissime da tutti, pronunciò alcune parole che mi piace di ricordare, perchè sono un vero ammaestramento. Egli disse: « invero vedendo che tutti i contratti da me e dai miei colleghi stipulati non hanno mai potuto non che avere una parola di encomio, sfuggire al biasimo più o meno severo delle Commissioni, avrei dovuto concludere che io era assolutamente inetto a simili faccende. Vedendo che ad ogni contratto mi si ripeteva lo stesso, avrei dovuto esclamare: per bacco, in verità io non sono nato per contrattare; sarà forse necessario che mi si metta un curatore anche per i miei affari privati! » (*Si ride*).

Ripeto, credo che nè la mia parola nè quella de' colleghi possa valere a dissipare questo ambiente di sospetti; ma certamente, affermo, questo è uno degli elementi più deleteri atto ad impedire che l'amministrazione dello Stato proceda per la sua via rettamente e rapidamente.

Ma vi è un altro difetto nella compagine del Ministero dei lavori pubblici e cioè il difetto di organizzazione. Sono tutti responsabili, i funzionari del Ministero dei lavori pubblici, e sono troppi i responsabili. Ed essendo troppi, non ve ne è alcuno! Manca quindi quello spirito d'iniziativa, necessario, indispensabile in quel Ministero, che deve

riflettere il movimento degli interessi più vitali, più urgenti del paese. Conseguentemente a me pare che questo vizio vada corretto.

L'onorevole Branca industremente, mi permettano la frase, studiò questo problema, e cercò di correggere il regolamento interno sui servizi del Genio civile e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ed io che ho davanti questo documento, devo dire che, avendolo studiato con amore e ponderazione, ho trovato che il proseguire gli studi compiuti dall'onorevole Branca, sarebbe una vera fortuna.

Ricorderò all'onorevole ministro ed alla Camera un solo esempio per far rilevare quale sia il grave difetto del regolamento vigente: vi è l'articolo 10, ad esempio, dal quale risulta che gli ingegneri capi del Genio civile debbono esercitare la loro vigilanza sulle diverse parti di servizio affidate ai loro dipendenti, ed informarne l'ispettore bimestralmente, trasmettendo il quadro Modello I.

Ora questo invio di rapporti non è che il modo più efficace affinché i funzionari mandino pure i rapporti ed i quadri e i modelli, ma facciano poi nulla, e si scarichino di responsabilità. Rapporti, modelli, quadri girano per gli uffici; ma le cose vanno come vanno. Ripeto: non posso qui annoiare la Camera chiosando e ripetendo tutti gli articoli; dico però che l'onorevole Branca, con norme speciali, aveva fissato le attribuzioni di ciascun funzionario, con molta precisione, in guisa che ciascuno dovesse restare nella sua orbita e fare il suo dovere, senza occuparsi troppo d'inutili e vacui controlli; ed aveva formulato il nuovo regolamento, ispirandosi a quattro concetti. In primo luogo, stabiliva un nuovo ufficio che manca: quello di architettura e d'elettro-tecnica. La Camera comprenderà che, in questo momento in cui tutte le forze vive del Ministero dei lavori pubblici possono dirsi, in buona parte, assorbite dal problema della elettricità e della trasmissione della forza elettrica, la mancanza di un ufficio dell'elettro-tecnica, è un vero non senso. Noi che dobbiamo incamminarci per la via della trazione elettrica delle ferrovie, non abbiamo un ufficio d'elettro-tecnica, e questa incongruenza è grave ed imperdonabile! In secondo luogo, negli articoli 4 e 5, stabiliva, con molta precisione, il modo di nominare il personale; di guisa che non fosse possibile, nè da parte dei funzionari,

nè da parte del Ministero, alcun arbitrio ed alcuna deroga a queste precise statuizioni. In terzo luogo, stabiliva le attribuzioni di ciascun ufficio, e, soprattutto, nei casi di urgenza per disastri, alluvioni e simili, dava una grande latitudine ai funzionari che dovevano recarsi sopra il luogo. Tutto ciò manca nell'attuale regolamento: perchè si dice che i funzionari debbono recarsi sopra luogo; ma poi, debbono riferire all'ispettore; questo deve riferire al Ministero; il Ministero, con tutti i suoi molteplici congegni, deve riferire al ministro, e così non si arriva mai in tempo.

Da ultimo, stabiliva, con l'articolo 59, il concetto della responsabilità; concetto che assolutamente manca nell'attuale regolamento. A me piace a questo punto di leggere l'articolo 59. Questo articolo che, ripeto, è nuovo, diceva:

« Nei limiti delle proprie attribuzioni, ogni ufficiale del Genio civile è personalmente responsabile degli atti da esso compiuti o dei provvedimenti adottati. Il relatore di un affare al Consiglio superiore risponde del rigoroso esame dei documenti comunicatigli e della precisa e completa esposizione dei fatti da questi resultanti. »

E poi: « Sono personalmente responsabili gli ingegneri capi, della regolare redazione dei progetti muniti del loro visto, ecc. »

Ora la Camera comprenderà quale era il concetto dell'onorevole Branca. Era questo: di dare maggior latitudine agli impiegati; di rendere le loro attribuzioni precise e chiare, ma, nello stesso tempo, di conferire loro quella responsabilità che oggi non hanno e che spessissimo grava non pure il volenteroso e buon ministro, ma anche i direttori generali, i quali diventano poi i capri espiatori, essi che lavorano da mane a sera con tanto zelo e buona volontà; essi che umanamente non possono essere resi responsabili di tutti quanti gli atti dei loro dipendenti; perchè, se dovessero soltanto studiare l'immane monumento di carte che loro si presenta ogni giorno dinanzi, dovrebbero essere più che poveri mortali.

Ora richiamo l'onorevole Giusso a considerare che nel suo Ministero occorre l'organismo il quale funzioni agilmente, così come deve funzionare un organismo di Stato pei fini moderni: poichè, altrimenti, tutte le

belle idee che ha esposte, non potranno essere messe in atto, ed egli non potrà tener fede a quelle promesse alle quali noi ieri applaudimmo.

Io mi congratulo di vedere a quel posto (*accenna al banco dei ministri*), credo per la quarta o quinta volta di seguito, un ministro meridionale: perchè i ministri meridionali si sono addimostrati custodi vigili dell'erario affidato alle loro mani molto caute; ma in pari tempo si sono dimostrati assai volenterosi, assai equanimi per tutti, e desiderosi di condurre quel Ministero a quella altezza di finalità cui deve essere condotto. Mi auguro dunque che l'onorevole Giusso risponda alle nostre speranze.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Carcano, relatore.** L'onorevole Abignente, all'importante discorso pronunciato nella discussione generale, ne ha aggiunto ora un altro, trattando più specialmente un argomento che è meritevole di ogni considerazione, ma che è anche assai delicato.

L'onorevole Abignente sa che la Giunta generale del bilancio, nella sua relazione, ha richiamato vivamente l'attenzione del ministro, come egli ha fatto or ora, su questo bisogno del riordinamento dei servizi e delle modificazioni agli organici, perchè i servizi abbiano a procedere sollecitamente e regolarmente.

Il ministro ieri ha dimostrato di accogliere queste raccomandazioni e di riconoscere tutta l'importanza della questione, e ha pur dichiarato che si propone di provvedervi sollecitamente.

Io spero che anche l'onorevole Abignente e gli altri colleghi, che si interessano dell'argomento, vorranno tenersi soddisfatti di quelle dichiarazioni del ministro, e quindi permettere che si proceda avanti, con l'approvazione degli stanziamenti proposti in questo stato di previsione della spesa.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Posso assicurare l'onorevole Abignente che consento interamente in parecchi desiderii suoi, e quindi farò del mio meglio affinché la compagine amministrativa dei lavori pubblici possa procedere più speditamente per raggiungere quegli alti fini che tanto l'onore-

vole Abignente quanto io ci proponiamo. Lo ringrazio poi delle cortesissime parole che mi ha rivolto.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 1.

**Capitolo 2.** Ministero - Spese per trasferte e per indennità diverse al personale dell'Amministrazione centrale, lire 5,000.

**Capitolo 3.** Compensi e gratificazioni al personale dell'Amministrazione centrale, lire 16,000.

**Capitolo 4.** Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'Amministrazione centrale e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, lire 30,000.

**Capitolo 5.** Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione e loro famiglie, lire 67,000.

**Capitolo 6.** Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 8,500.

**Capitolo 7.** Spese d'ufficio, lire 73,860.

**Capitolo 8.** Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 15,000.

**Capitolo 9.** Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 3,000.

**Capitolo 10.** Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative, lire 27,800.

**Capitolo 11.** Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 17,950.

**Capitolo 12.** Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

**Capitolo 13.** Spese casuali, lire 39,500.

**Capitolo 14.** Spese giudiziali in dipendenza di liti e vertenze coll'Amministrazione (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

**Capitolo 15.** Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 500.

*Debito vitalizio.* — **Capitolo 16.** Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 2,075,000.

**Capitolo 17.** Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col Regio Decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 39,000.

*Genio civile.* — Capitolo 18. Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 3,350,570.

Su questo capitolo 18 ha facoltà di parlare l'onorevole Furnari.

**Furnari** Questo capitolo del bilancio parmi sede opportuna per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una preghiera a favore degli assistenti del Genio civile.

È un lato della questione degli impiegati straordinari i quali premono, non a torto, e deputati e ministri, e fanno giungere i loro plati sino a Sua Maestà, affinché nel quadro del loro avvenire si cancellino le tinte grige dell'incertezza e della instabilità.

Assunti in servizio temporaneamente, costoro vi si sono lasciati per molti e molti anni. Ciò, mentre prova l'utilità del loro servizio e l'indole permanente di esso, ha fecondata ed alimenta la speranza del loro collocamento in pianta stabile.

E questa loro speranza è onesta e legittima, perchè sorretta da una legge che, se non è stata ancora scritta per loro, è tuttavia scolpita nel cuore di tutti: la legge dell'equità, che è il vero fondamento della umana giustizia.

Questa ragione, che dovrebbe valere per tutti gl'impiegati, in generale, i quali non sono in pianta, e che non possono abbandonarsi al capriccio degli uomini e della sorte, viene corroborata, in quanto agli assistenti del Genio civile, da un altro ordine di idee.

Nello svolgimento dell'azione dei pubblici servizi ci sono alcune funzioni di natura accidentale, temporanea, precaria. Per queste funzioni si capisce che gli agenti preposti a compierle cessino con esse. Ma ci sono d'altra parte funzioni normali, organiche, insite all'azione di certi dati Corpi od Istituti creati dallo Stato per lo svolgimento dell'azione amministrativa.

Una delle funzioni insite al Corpo del Genio civile è quella della vigilanza, della assistenza alla costruzione delle opere dello Stato.

Una tale assistenza, che deve essere continua, permanente, che deve accompagnare e seguire in tutti i singoli momenti la costruzione delle opere, non può essere disimpegnata dagli ingegneri; essa deve essere devoluta ad un altro personale più modesto.

Ora questa funzione che completa ed integra il Corpo del Genio civile, non può es-

sere che permanente. Essa non può sottrarsi, senza mutilare il Corpo del Genio civile. Questa è la funzione che compiono gli assistenti. Non si capisce come funzione, talmente ordinaria, possa creare impiegati, agenti straordinari od eventuali.

Confido, pertanto, ch' Ella, onorevole ministro, che è così egregia e tanta parte di un Governo al quale la forza della pubblica opinione darà vita lunga e feconda di bene, confido, dico, ch' Ella, con un disegno di legge speciale, addurrà in porto la navicella delle speranze di una classe laboriosa e benemerita dei pubblici servizi, la quale deve aver nella legge adeguato compenso al presente e conforto all'avvenire. (*Bene!*)

**Giusso**, ministro dei lavori pubblici. Assicuro l'onorevole Furnari che terrò conto della sua raccomandazione. Ho già detto che bisogna riordinare il Regio Corpo del Genio civile; e in quell'occasione spero che il desiderio possa essere soddisfatto.

**Furnari.** La ringrazio.

**Presidente.** Non essendovi osservazioni in contrario, s'intende approvato il capitolo 18.

Capitolo 19. Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 121,240.

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

Capitolo 21. Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 62,000.

Capitolo 22. Spese per indennità di visite e di traslocazione, lire 500,000.

Capitolo 23. Spese diverse pel Genio civile, lire 50,000.

Capitolo 24. Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874, e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 16,000.

Capitolo 25. Compensi per maggiori servizi resi dal personale del Genio civile e personale straordinario in servizio, sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario, lire 15,000.

*Strada.* — Capitolo 26. Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie

franate o trasportate dalle piene, lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali, e spese per provvedere a tutto quanto concerne il servizio delle regie Trazzerie, lire 4,200,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ticci.

**Ticci.** A proposito di questo capitolo che si riferisce alla manutenzione delle strade, debbo fare una speciale raccomandazione all'onorevole ministro, perchè si occupi della manutenzione delle strade comunali.

È un male la trascurata manutenzione delle strade che si è riconosciuto anco nel passato ed ha occupato e preoccupato ministri e Parlamento. A me piace di ricordare un ordine del giorno proposto dall'onorevole Fortunato ed approvato dalla Camera, nella seduta del 26 giugno 1896, con cui si invitava il ministro dei lavori pubblici a proporre un disegno di legge per riparare agli inconvenienti che derivavano dalla trascurata manutenzione delle strade comunali in varie provincie d'Italia.

E il male è grave, perchè non è possibile il progresso economico del paese senza una viabilità regolare e perfetta, e perchè la trascurata manutenzione delle vie disperde il capitale grandissimo che si è speso per costruirle in un paese come il nostro dove il mediocre sviluppo della vita industriale rende sì lenta la formazione del capitale.

Ora, ad ovviare a questi inconvenienti, il ministro avrebbe una via già tracciata da alcune Provincie che hanno avvocato a sè il mantenimento delle vie comunali. Infatti la provincia di Benevento nel 1872 avvocò a sè la manutenzione delle vie comunali, così pure le provincie di Novara, Alessandria, Torino e Campobasso, e recentemente la rappresentanza della provincia di Basilicata deliberò di assumere l'esercizio di queste vie comunali, purchè i Comuni le consegnino, in stato di perfetta viabilità.

Ora io raccomanderei al ministro di volersi occupare di questa questione di gravissimo momento, e più presto che sia possibile, perchè il ritardo non fa che peggiorare le condizioni della viabilità, e perchè vediamo che alcuni paesi, dopo avere erogato vistosissime somme nella costruzione di queste vie obbligatorie, che furono l'incubo e la rovina dei Comuni, hanno le loro strade

nello stato in cui erano prima, ed i proprietari hanno rioccupato quei terreni che dovevano servire per le strade.

Io confido nello zelo intelligente del ministro ed in quell'attività che egli porta nel disimpegno delle funzioni del suo Ministero, che io chiamerei il vero Ministero dell'economia nazionale. (*Benissimo! Bravo!*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

**Riccio.** Io avrei voluto iscrivermi su vari capitoli di questo bilancio riguardanti le strade, ma, per amore di brevità, cumulo le varie osservazioni su questo capitolo 26. Vedrà il ministro, come il risultato delle poche cose che io dirò e dei ricordi del passato, sarà questo, che noi, rappresentanti di alcune Provincie meridionali, dobbiamo provare un senso, non dico d'invidia, ma certo di amarezza, quando vediamo, che mentre parecchi nostri colleghi combattono per strappare al bilancio alcune somme per la costruzione di nuovi tronchi ferroviari, o per abbreviare alcuni percorsi, o per affrettare la costruzione di ferrovie lungamente promessa e mai mantenuta, vi sono intere regioni che non hanno un chilometro solo di strade nazionali, vi sono mandamenti che hanno poche strade provinciali, vi sono paesi (l'onorevole Giusso certamente lo sa) che si trovano adesso nelle condizioni in cui erano un secolo fa, senza nulla che li avvicini al mondo civile, in modo che la posta vi arriva dopo tre o quattro giorni. Nelle difficili stagioni invernali, vi sono paesi dell'Abruzzo, della Basilicata, della Calabria, nei quali le lettere arrivano dopo sette o otto giorni, e nei quali non è possibile commercio alcuno di prodotti.

Questo stato di cose così anormale dovrebbe richiamare l'attenzione della Camera e del ministro. Io non voglio ricordare qui gli sforzi che sono stati fatti varie volte per cercare di rimediare, e le promesse dei ministri, che volta a volta si sono succeduti al Governo, assicuranti che si sarebbe messo fine a questo isolamento veramente deplorabile, nel quale si trovano moltissime regioni d'Italia.

Fino dal 1865, e posteriormente con la legge del 1868, furono stanziare grosse somme, che dovevano avere lo scopo di risolvere il problema stradale. Altre somme vennero stanziare dopo. Ma alcune delle strade designate

con la legge del 1869 non sono ancora compiute, e quasi tutte quelle stabilite con la legge del 1875 non sono finite. Il problema fu ripigliato al 1881, quando si fece un vasto piano stradale. Si disse che nel 1894 l'Italia avrebbe dovuto avere completato il suo sistema stradale secondo quel piano. Siamo nel 1901, e molto cammino v'è ancora da percorrere!

Numerose furono le promesse e le assicurazioni. Per dire delle più recenti, ricorderò che nel 1900, quando, con la legge del quadriennio, si cercò di assegnare i mezzi per la costruzione di alcune strade stabilite con la legge del 1896, la Camera votò il seguente ordine del giorno proposto dalla Giunta del bilancio:

« La Camera, convinta della necessità di proseguire la costruzione delle strade provinciali in modo da trarne nel più breve tempo possibile i maggiori benefici economici, confida che il Ministero porrà ogni cura per condurre a compimento le strade, i cui lavori siano più avanzati e per attuare il proposito da esso manifestato alla Giunta generale del bilancio, ripartendo in equa proporzione, giusta i limiti della legge, i lavori nelle Provincie più deficienti di viabilità. »

Ordine del giorno di grande equità fu questo, proposto dalla Commissione del bilancio, accettato dal ministro, votato alla unanimità dalla Camera, che doveva servire come impegno per la pronta esecuzione del problema. Difatti l'onorevole Lacava, ministro dei lavori pubblici, assicurò che gli studi erano avanzati, che questo problema delle strade di serie sarebbe stato presto risoluto. È inutile dire che sono passati circa due anni, ed il disegno di legge non è stato ancora presentato! Ma l'anno scorso, ad iniziativa di un nostro collega defunto, ma la cui memoria è cara ancora a tutti, dell'onorevole Sciacca Della Scala, il problema risorse in questa Camera, e l'onorevole Di Sant'Onofrio, allora sotto-segretario, (ed è importante seguire quella discussione) il sotto-segretario Di Sant'Onofrio disse:

« Il Ministero ha già dato disposizioni perchè si prepari un disegno di legge, ma nello stesso tempo devo dire all'onorevole Sciacca Della Scala, che il Governo è vincolato dai fondi votati per il quadriennio. »

Al che l'onorevole Sciacca Della Scala ri-

spose: Presentate un disegno di legge. E l'ex ministro Lacava replicò che il disegno di legge era già quasi pronto. E il Di Sant'Onofrio riprese che sarebbe stato presentato.

Ebbene, onorevole Giusso, da questa nuova promessa è passato ancora un altro anno (siamo proprio ad un anno di distanza da quel tempo) ed il progetto non si è visto.

Quello però che è più grave è che in quel tempo, appunto per preparare la compilazione del disegno di legge, l'onorevole Branca mandò una circolare alle varie Provincie, perchè indicassero le strade che esse reputavano più urgenti.

Il ministro comprenderà quante speranze sorsero da questa circolare. Parve che si fosse già in porto; ma un po' la crisi ministeriale, un po' forse le difficoltà del bilancio, un poco quelle altre ragioni che non devo esaminare ma che l'onorevole ministro dirà, il fatto è, che non ostante la circolare, non ostante la risposta dei Consigli provinciali, non ostante le promesse, non ostante l'invito formale della Camera con un ordine del giorno votato ad unanimità, il problema rimase insoluto.

Io vorrei perciò un affidamento sicuro dall'onorevole ministro, tanto più che la legge del 1896, la quale stabiliva le strade da costruire fino al 1902, sta per avere completo esaurimento. Noi dobbiamo avere pronto il nuovo piano stradale.

Vi sono intere regioni che sono prive di comunicazioni, vi sono paesi nei quali, ripeto, la posta arriva dopo tre o quattro giorni, nei quali manca qualsiasi comunicazione; e questo è uno stato di cose che assolutamente non può continuare. Mentre che le promesse dei ministri, i voti della Camera, la circolare dell'onorevole Branca, le deliberazioni dei Consigli provinciali, hanno fatto nascere tante speranze, sarebbe crudele farle seguire da amari disinganni ritardando ancora per anni l'esecuzione di lavori ordinati per legge.

Pensi l'onorevole Giusso alle condizioni in cui si trovano quelle disgraziate popolazioni; consideri che esse hanno ragione di vive lagnanze, quando pensano che altre popolazioni invece si agitano per abbreviare le distanze ferroviarie di qualche ora, quando pensano che vi sono regioni fortunate, le quali sono coperte da ferrovie, da canali, da strade ordinarie, mentre esse, che pure hanno scritto tante pagine nella storia del patriottismo italiano, che hanno tanta parte nei sacrifici

comuni dei contribuenti, vengono ad essere completamente trascurate.

Io non voglio citare questa o quella regione, non voglio insistere sulla necessità di questa o quella strada. Sarebbe rimpicciolire un problema che riguarda tutto il Mezzogiorno; ma l'onorevole Giusso, che più volte in questa Camera ha saputo rendersi interprete degli interessi, dei bisogni, delle aspirazioni del Mezzogiorno, sa che vi sono intiere regioni che hanno assoluto bisogno di uscire dal triste stato di isolamento in cui sono.

E intorno ad un'altra parte di questo problema stradale io vorrei pure avere una risposta dall'onorevole ministro, ed è sul passaggio nelle strade nazionali di molte fra quelle strade che hanno ora carattere di provinciali.

L'onorevole ministro sa meglio di me che vi è l'obbligo della presentazione di un disegno di legge col quale si stabilisca quali sono quelle strade che, udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, si riconosce che hanno il carattere di strade nazionali.

**Presidente.** La prego di non rientrare nella discussione generale.

**Riccio Vincenzo.** Non lo farò, onorevole Presidente.

Dal 1884 finora, vari ministri sono stati richiamati al mantenimento dell'obbligo imposto da questa legge, e se ne sono sempre schermiti, dicendo che avevano nominato una Commissione che doveva risolvere il problema. Questa Commissione studia da circa 20 anni! L'onorevole Lacava, due anni fa, quando era ministro, ci assicurava che la Commissione era alla fine dei suoi lavori. Io non so se essa li abbia compiuti o no; però credo che questa Commissione consultiva non abbia origine dalla legge e che se ne potrebbe fare a meno.

La legge obbliga solamente che siano uditi il parere del Consiglio di Stato e quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Io so, per esempio, che una delle strade, l'Istonia, fino da molti anni, ha avuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici per essere dichiarata nazionale; perchè non vi si è provveduto? Quando è che si risolverà questo problema? Ecco la seconda domanda che rivolgo all'onorevole ministro, ed io spero che a novembre

ci porterà anche la risoluzione di questo problema.

Oramai il Ministero attuale, dopo il voto di sabato scorso, ha una larga base e quindi una vita che appare lunga. Esso è fuori del periodo delle asprezze e delle violente lotte parlamentari, è fuori dei pericoli imminenti. Proffitti l'onorevole Giusso di questo tempo, per fare cosa veramente utile al paese e per risolvere questi che sono i veri problemi dell'economia nazionale, e sia sicuro che avrà la lode anche di coloro che parlamentariamente sono oppositori del Ministero.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Masciantonio.

**Masciantonio.** Mi associo alle osservazioni già fatte sullo stato deplorabile della viabilità nelle Province meridionali, e sarò brevissimo per il resto.

Così, rimanendo negli stretti limiti della materia segnata per il capitolo delle strade nazionali, aggiungerò alle raccomandazioni del collega Riccio, qualche altra speciale.

Dunque, nessun nuovo elenco di strade nazionali è stato pubblicato dopo quello del 1884, e soltanto furono apportate modifiche in applicazione dell'articolo 11 della legge 1865, ogni volta che una strada veniva a perdere i caratteri di nazionalità. E per tali caratteri vige sempre la vecchia legge del 1865, la quale stabilisce criteri, che, se furono buoni e sufficienti in quell'epoca, certo non rispondono più alle esigenze presenti.

Ora, il bisogno assoluto di riformare la classificazione delle strade fu sentito già da molti anni, quando un ministro dei lavori pubblici istituì una speciale Commissione, la quale, nulla di concreto avendo compiuto, venne richiamata in vita da altro ministro con Decreto del 15 aprile 1898. Essa ebbe espresso incarico di esaminare e proporre se e quali modificazioni occorresse introdurre nell'elenco delle strade nazionali, designando quelle che debbono esservi incluse od escluse.

E quella medesima Commissione, con altro provvedimento ministeriale del dicembre 1898, ebbe anche incarico di esaminare la convenienza di passare dallo Stato alle Province il servizio di manutenzione delle strade nazionali e comunali.

Ebbene, io domando che cosa abbia fatto codesta vecchia Commissione, due membri della quale sono pure morti, a quale punto

sieno i suoi lavori, e quanto conto si vorrà tenere di una sommaria relazione da essa presentata, la quale conclude per un aumento delle strade nazionali, e porta uno spostamento d'interessi per le strade che dallo Stato debbono passare alle Provincie, e le altre che dalle Provincie debbono passare allo Stato.

Io so che il problema, per sè stesso molto complesso, va studiato nell'insieme di tutte le questioni inerenti alla viabilità ordinaria dello Stato; ma so pure che una riforma della legge 1865 è più che necessaria, urgente, e che in Abruzzo, la mia Provincia, già tanto misera per ferrovie, non ha nemmeno un chilometro di strada nazionale. Ed io ne conosco tre di strade in provincia di Chieti, le quali hanno tutti i caratteri per diventar nazionali, e quindi esigono al più presto un trattamento giusto da nuova legge.

Però io confido nella buona e forte volontà dell'onorevole ministro Giusso. Egli saprà certamente rimuovere gli inconvenienti da me lamentati, subito presentando speciali disegni di legge, i quali modifichino la classificazione delle strade nella legge del 1865, l'elenco delle nazionali nel Decreto Reale del 1884, e affidino agli uffici delle Provincie anche la manutenzione delle strade nazionali e comunali.

Al problema ferroviario, che l'onorevole De Nava chiamava ieri il più importante dell'ora presente, io aggiungo il problema delle strade carreggiabili, poichè ritengo inscindibili i due vasti problemi, nella cui soluzione definitiva sta grande parte dello sviluppo della ricchezza nazionale. (*Approvazioni*).

**Carcano, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Carcano, relatore.** I colleghi che hanno discusso su questo capitolo non hanno proposto nessuna variazione di stanziamento; quindi la Giunta del bilancio potrebbe anche tacere; tuttavia a me è grato rispondere una parola agli onorevoli Ticci, Riccio e Masciantonio.

Essi hanno illustrato maggiormente argomenti già svolti nella discussione generale; e l'onorevole Riccio più particolarmente si è intrattenuto su di un punto sul quale ha pure fermata la sua attenzione la Giunta generale del bilancio, come leggesi a pagine 7 e 8 della sua relazione. Ivi sono ricordati tutti i

precedenti e sono riferite le dichiarazioni fatte in proposito dal ministro alla Giunta; la quale conchiuse con prendere atto delle dichiarazioni stesse, augurando che ad esse corrisponda la realtà delle cose e che la sollecita presentazione del disegno di legge metta il Parlamento in condizione di poterlo esaminare con cura e con ponderazione.

Vedono dunque gli onorevoli colleghi che nessun dissenso esiste tra il pensiero loro, che è pur quello della Giunta generale del bilancio, e il pensiero dell'onorevole ministro.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Dopo quanto ha detto l'onorevole Carcano non avrei nulla da aggiungere. Tuttavia io mi sento in dovere di rispondere poche parole agli onorevoli Riccio e Masciantonio.

All'onorevole Riccio il quale si duole che molte Provincie non abbiano ancora strade carrozzabili, mentre altrove si disputa non solamente per avere ferrovie ma anche perchè su quelle esistenti si possa accelerare di qualche ora il traffico, dirò che egli ha ragione. Pur troppo ci sono ancora in Italia Provincie intere le quali difettano grandemente di strade rotabili. Ora a questo stato di cose io credo si debba in tutti i modi provvedere, come credo pure si debba provvedere ad un altro bisogno urgentissimo che si riconnette col problema delle strade; cioè quello dei ponti. Vi sono Provincie nelle quali esistono le strade, ma dove i ponti difettano: per guisa che quando si deve traversare un corso d'acqua, che per lo più è un torrente, bisogna che i carri e le vetture passino per il letto di esso. D'estate la cosa non reca grande incomodo; ma quando viene l'inverno la cosa diventa molto difficile, di modo che, specialmente in Calabria ed in Basilicata, molte volte accade che carri e carrozze vengono travolti dalle onde originando anche dolorosi episodi di vittime umane.

Di fronte a questi gravi inconvenienti, lo Stato non può a meno di provvedere. (*Benissimo! Bravo!*)

Comprenderanno però gli onorevoli Riccio e Masciantonio che la difficoltà maggiore è nella spesa. Studierò nondimeno con amore la cosa.

In quanto al portare nella categoria delle strade nazionali alcune strade provinciali,

gli oratori hanno detto tutto quanto si poteva dire circa tale argomento. Ognun sa che fu nominata una apposita Commissione la quale ha compiuto il suo lavoro e che vi sono ormai lunghi elenchi di queste strade già compilati.

Ora bisognerà vedere in qual modo la cosa potrà concretarsi: forse non tutti i desideri esposti sono stati accettati da quella Commissione; ma io vedrò quello che c'è da fare, col più vivo proposito di far ragione a tutti i legittimi desideri. Così spero che gli onorevoli Riccio e Masciantonio si potranno dire soddisfatti.

**Riccio.** Sì, sì.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Ticci vorrebbe che la manutenzione delle strade comunali fosse affidata alle Provincie e che all'uopo fosse presentato un disegno di legge.

Io ricordo in proposito un ordine del giorno dell'onorevole Fortunato, ed altresì quello che vanno facendo alcune Provincie, assumendosi la manutenzione delle strade comunali. L'onorevole Ticci comprende che una legge di questa natura non è facile, perchè naturalmente il bell'esempio dato da alcune Provincie è collegato alle buone condizioni finanziarie in cui esse si trovano. Ma potrebbero tutte le Provincie nostre darsi il lusso di una simile spesa di mantenimento? Nondimeno io studierò la cosa, e porterò dinanzi alla Camera il risultato dei miei studi. Spero che anche l'onorevole Ticci sarà soddisfatto.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 26.

**Capitolo 27.** Salario ai cantonieri delle strade nazionali (*Spese fisse*) - Indennità diverse ai detti cantonieri, lire 1,420,000.

**Capitolo 28.** Indennità a diversi Comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 144,000.

**Capitolo 29.** Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

**Capitolo 30.** Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 15,000.

**Capitolo 31.** Lavori eventuali in conse-

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

**Capitolo 32.** Sussidi ai Comuni e Consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 150,000.

*Acque.* (Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria). — **Capitolo 33.** Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione, lire 790,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano; ma gli raccomando la brevità.

**Pantano.** Non essendomi ieri trovato presente quando l'onorevole ministro mi invitò a ritirare il mio ordine del giorno, son tornato a ripresentarlo non già perchè io intenda che la Camera possa oggi come oggi, pronunciarsi su di esso, parendomi chiaro che ciò potrà e dovrà avverarsi soltanto quando, presentata la nuova legge sulla derivazione di acque pubbliche se ne dovranno discutere i criteri informativi, ma per provocare da parte del Governo qualche dichiarazione più esplicita, e per rispondere brevemente a qualcuna delle obiezioni contrapposte dall'onorevole ministro alle osservazioni mie.

Io non posso infatti consentire nel criterio da lui espresso, che nulla o quasi nulla possa farsi nel senso da me indicato; che se già difficile è la materia della fissazione dei salari minimi, difficilissimo o quasi impossibile sia l'antivedere nelle concessioni di acque pubbliche, quali fra gli industriali concessionari si condurranno bene o male di fronte ai loro operai. Un vincolo siffatto equivarrebbe, per la sua inattuabilità, a non far dare alcuna concessione di acque.

Io credo invece il contrario. Credo che come voi potete mettere, e mettete negli atti di concessione, condizioni tassative circa l'uso, la durata, le trasformazioni industriali della forza motrice, sotto pena di decadenza in caso di trasgressione, così il legislatore può benissimo subordinare le concessioni stesse al rispetto di certe altre condizioni che rispondano ai principii più elementari di umanità e di equità sociale, su cui riposa la vita civile di un paese.

Del resto il caso non sarebbe nuovo dal punto di vista amministrativo. In certe licitazioni per appalti di lavori pubblici, da qualche tempo in qua, e senza darne ragione ad alcuno, il Ministero esclude dal concorrervi

appaltatori notoriamente litigiosi o che delle concessioni dello Stato hanno fatto illecito uso. Perchè nella concessione delle acque del pubblico demanio non si potrebbe, non si dovrebbe sancire che coloro, i quali, dal punto di vista sociale, hanno fatto indebito uso delle concessioni anteriormente avute, non hanno più il diritto di potervi concorrere?

Forse che chi, sfruttando l'operaio, manca ai principii della più stretta equità, è meno colpevole di chi specula poco coscienziosamente alle spalle dello Stato? Nell'un caso e nell'altro è lo Stato che concede e che è arbitro dei patti tutelatori della collettività. Non si tratta d'impedire le concessioni, ma di concederle a chi se ne mostri industrialmente e socialmente più degno.

Con la circolare del 17 giugno 1898, e con la nuova legge approvata dal Senato, voi avete cercato di premunirvi contro i monopoli industriali a difesa della libera concorrenza. O perchè non potreste premunirvi contro gli sfruttamenti umani e sociali a difesa del lavoro? Io non so assolutamente spiegarcelo.

Aggiungo qualche cosa di più...

**Presidente.** ... No, onorevole Pantano, non posso permetterlo.

**Pantano.** Ella deve permettermi di svolgere il mio ordine del giorno.

**Presidente.** No, onorevole Pantano, abbia la bontà di concludere. Ella deve parlare sul capitolo.

**Pantano.** Precisamente. Parlo sul capitolo il quale tratta delle opere idrauliche di prima categoria.

**Presidente.** Precisamente, Ella invece parla di tutt'altro.

**Pantano.** Allora dovrò riparlare su ciascuno dei capitoli. È Lei che mi fa perdere tempo.

**Presidente.** Onorevole Pantano, Ella comprende che io debbo osservare il regolamento. Abbia la bontà di riepilogare.

**Pantano.** Riepilogo.

Noi abbiamo veduto accolta con viva simpatia da questa Camera la geniale proposta affacciata dal nostro egregio collega l'onorevole Luigi Luzzatti, che cioè nei nuovi patti internazionali, accanto ai trattati di commercio, prendano posto i trattati di lavoro, a mutua garanzia degli operai di tutti i paesi contro gli sfruttamenti iniqui, le ingiustizie e le sperequazioni sociali cui possono andar soggetti all'estero. E nel concedere l'uso delle

vive sorgenti della ricchezza industriale, che sono proprietà collettiva del paese, non avremmo noi il diritto di circondarci di cautele tali che quelle ingiustizie, quelle sperequazioni, e quegli sfruttamenti impediscano nell'ambito stesso del territorio nazionale?

Epperò, come nel giugno del 1898, con semplice circolare ministeriale, senza esserne ancora abilitati dal legislatore, prendeste misure preventive al fine di impedire che le nuove concessioni defraudassero lo Stato dei suoi più vitali interessi, così voi potete provvedere con tassative disposizioni ai prefetti perchè, in attesa della nuova legge, sappiano regolare le concessioni in modo da sottrarle al pericolo che vadano a servire i fini opposti a quelli che la legge stessa si propone di raggiungere.

E il pericolo c'è. Infatti l'onorevole ministro disse: che nel caso speciale di Terni, il Governo centrale non può far nulla, perchè la domanda del Centurini è già presso il prefetto cui spetta fare l'istruttoria e provvedere.

Non credo per questo il Governo centrale disarmato. Se lo fosse, procurerei d'iniziare qualche cosa di nuovo per venire in suo aiuto. Se il Governo centrale e la Prefettura si dichiareranno, per esempio, impotenti addirittura a tutelare una causa così giusta ed equa, io vedrò, studierò se non possa per caso trovarsi un rimedio nella iniziativa popolare, pacifica e legale. Quando il prefetto, come di rito, annunzierà, per esempio, il giorno preciso, in cui gl'interessati hanno il diritto di presentarsi sul luogo per fare i rispettivi eventuali reclami, io vedrò, come rappresentante del paese, se non sia il caso di mettermi alla testa degli operai di Terni perchè, a nome e nell'interesse della collettività, si affacci una specie di veto popolare alla concessione di corsi d'acqua sacri all'economia del Paese, a chi di quella concessione farebbe, per dura prova, un uso non conforme agli interessi armonici dell'economia nazionale e delle classi lavoratrici.

E concludo, perchè odo l'appello disperato, più che della volontà del presidente, dell'ora che incalza...

**Presidente.** Del regolamento.

**Pantano** ...e del regolamento, che ho concorso a fare io stesso (*Si ride*); concludo con esprimere il voto che il Governo, in questa ora così triste e difficile pei lavoratori ita-

liani, trovi modo d'impedire che le agevolanze e le concessioni dello Stato si risolvano a danno delle classi proletarie.

E se il Governo centrale si crede impossibilitato a fare cosa alcuna, mi sia concesso almeno di sperare che al prefetto di Perugia, che è pure un membro del Parlamento e ha poteri e doveri politici ed amministrativi complessi, giunga da questa tribuna, per il tramite mio, la voce ed il monito della coscienza popolare la quale reclama imperiosamente che la ricchezza collettiva del paese non serva più ad alimentare esclusivamente ed impunemente gli avidi lucri della speculazione privata. (*Commenti — Approvazioni*).

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò brevemente all'onorevole Pantano che allo stato presente, non si potrebbero, anche volendo, attuare le sue idee. Forse di qualcuna si potrà tener conto nello studio della nuova legge; ma la cosa, per vero dire, non mi sembra facile; in ogni modo sarà quello il momento di discuterla.

**Presidente.** Rimane approvato il capitolo 33.

### Presentazione di una relazione.

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

**Pozzi Domenico** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge: Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari.

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

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

**Presidente.** Capitolo 34. Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 24,000.

Capitolo 35. Opere idrauliche di categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 130,920.

Capitolo 36. Opere idrauliche di 1ª categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 37. Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione, lire 4 milioni 700,000.

Intorno a questo capitolo 37 è iscritto a parlare l'onorevole Landucci. Ha facoltà di parlare; ma gli raccomando la brevità.

**Landucci.** Colgo l'occasione per raccomandare all'onorevole ministro di presentare un progetto di legge che dichiari di seconda categoria tre opere di vitale interesse per la provincia di Arezzo.

La prima concerne la sistemazione del Tevere nel tratto prossimo alla strada Emполitana.

Il Tevere rovina moltissimi ettari di terreno fertilissimi che ben presto diverranno sterili, con grandissimo, inestimabile danno di quelle popolazioni e con grande diminuzione di lavoro.

Questa opera è degna di essere considerata di seconda categoria non solo per sè, ma anche per le precise parole della legge del 1893 la quale dice che tutte le opere, le quali abbiano un grande interesse per le Province debbono essere incluse.

Ora se c'è opera che interessi grandemente una Provincia, il ministro ne converrà, è questa.

Io parlerò rapidissimamente, perchè sono sicuro che l'onorevole ministro lo conosce, anche di quel tratto della Chiana che non è in seconda categoria, mentre è in seconda il tratto superiore.

Il Governo sa che il lavoro che si fece nel tratto superiore ha infinitamente danneggiato quelli inferiori e, fra le altre cose, ha provocato la caduta di un ponte, che è di vitale interesse per quelle regioni.

Non si possono costituire consorzi perchè la spesa sarebbe così forte che i Comuni e la Provincia non potrebbero sopportarla.

Io mi limito quindi a pregare il ministro che voglia presentare presto una legge, perchè una legge è necessaria, la quale dichiari queste opere di seconda categoria. Per la prima, quella del Tevere, c'è un ostacolo, perchè una volta il Consiglio superiore dei lavori pubblici si dimostrò contrario: ma è un ostacolo, che sarà superabile, se il ministro vorrà nuovamente interrogarlo perchè io credo, che, meglio studiando la cosa, anche quell'alto consesso non si rifiuterà di approvarla.

Se questo intento si potrà ottenere, non soltanto ne verrà aumentata la ricchezza nazionale, ma la gratitudine di quelle popolazioni per il ministro Giusso sarà indubitabilmente indelebile.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maraini.

**Maraini.** Ho chiesto di parlare intorno a questo capitolo per fare una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro relativamente ai lavori dell'Adige nel basso Veronese. Sinistre vicende hanno causato anche quest'anno forti danni e posto in grave repentaglio importanti territori.

Le popolazioni dei Comuni situati lungo l'arginatura sinistra dell'Adige, si sono allarmate, e le autorità locali hanno dovuto insistere presso il Governo per la sollecita esecuzione di lavori di rinforzo delle sponde, al fine di allontanare i pericoli di ulteriori eventuali disastri.

Il sindaco di Legnago, in una memoria, aveva già dimostrato come alcuni lavori di arginatura da Albaredo d'Adige a Bonavigo fossero urgentissimi; e il ministro, riconoscendone l'urgenza, prese le necessarie disposizioni per dare in appalto i lavori riconosciuti necessari dalle competenti autorità tecniche, per quanto si aspetti il compimento degli studi, già commessi all'ufficio del Genio civile.

Inoltre, in conseguenza delle piene ultime dell'Adige causate dai forti nubifragi, avvenuti nella prima metà di questo mese nell'alto Tirolo, si sono verificate nella arginatura che attraversa il comune di Terrazzo, importanti infiltrazioni, le quali hanno causato gravi preoccupazioni, potendo essere causa di certo pericolo nella imminenza di qualche piena.

Il Genio civile ha fatto qualche lavoro preliminare per circoscrivere queste infiltrazioni, ed altri ne ha proposti al Ministero per assicurare maggiormente la difesa di quei territori.

Ora io rivolgo preghiera vivissima al ministro, del quale conosco l'energia e la solerzia, affinchè egli dia le opportune disposizioni per la sollecita esecuzione dei lavori di arginatura dell'Adige, creduti efficaci per la difesa del territorio di Legnago, specialmente di quelli indicati come necessari dallo stesso Genio civile e per i quali fu compilato un regolare progetto.

In fatto di corsi d'acqua, Ella sa, onorevole ministro, che il fare presto e bene costituisce la più grande delle economie. Pensi, onorevole Giusso, a queste popolazioni sempre allarmate dai sovrastanti pericoli, e provveda come le suggerisce il suo altissimo sentimento di giustizia.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Mango.

**Mango.** Intendo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera circa le opere idrauliche del fiume Carroso in agro di Lauria in Basilicata, per poter porre un riparo possibile alle gravissime frane che minacciano l'abitato di Lauria. Questa popolosa ed industriale città da anni assiste atterrita al movimento a valle della gran frana sulla quale posa il suo caseggiato.

Fin dal 1890 il ministro dei lavori pubblici del tempo, il Finali, in uno al ministro delle poste di allora, il Lacava, visitate le frane e spaventati dalle possibili conseguenze, fecero, in uno al ministro di agricoltura, eseguire un progetto in base di quanto aveva opinato la Commissione speciale istituita con decreto del 21 ottobre 1889.

Il Genio civile accertò che il movimento franoso è della lunghezza di ben 450 metri, e che minacciando la strada provinciale Tirrena mantiene in continuo pericolo l'abitato di Lauria. Il progetto fu preventivato per la sistemazione di quei luoghi di ben lire 538 mila circa, più lire 90 mila d'indennità ai proprietari dei terreni nei quali dovevano farsi le opere.

L'importanza della spesa purtroppo fece accadere ciò che suole avvenire a fronte di opere simili: non se ne fece nulla; e l'abitato di Lauria è sempre sotto la grave minaccia di completa distruzione!

Poche settimane fa appunto tutti ci sentimmo in questa Camera commossi da quanto, pure in Basilicata, erasi verificato con la disastrosa frana di Acerenza.

Un apposito disegno di legge è già pronto per la discussione a fine di portare un tenue sollievo a tante disgrazie colà deperate. Ma quanto non sarebbe stato più opportuno fare a tempo opere di prevenzione adatte ad evitare il disastro, e non venire qui alla Camera a deplorare troppo tardi la perdita di averi e di vite!

Che non avvenga lo stesso a Lauria; che

il Governo pigli conto del progetto suddetto: e se la esecuzione costa più di quanto è possibile spendere, si cerchi di fare eseguire un progetto ridotto, si facciano almeno per ora e subito tre o quattro briglie atte a riparare lo scolo delle acque, roditore del sottosuolo. Io ho fatto il mio dovere ricordando alla Camera questa grave jattura che minaccia Lauria, che pure ha dritto ad esser salvata da completa distruzione; al Governo la responsabilità se non se ne farà nulla!

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Rispondo brevemente ai tre interroganti e prima di tutto all'onorevole Landucci al quale posso dare assicurazioni che prenderò in serio esame quanto egli ha detto per la sistemazione di quel tronco del Tevere presso San Sepolcro. La questione è della più alta importanza, e bisogna fare quanto è possibile per evitare i danni che oggi si lamentano. Accetto pure con animo oltremodo benevolo l'altra sua raccomandazione.

Venendo all'onorevole Maraini, dirò che qualche cosa già si è fatto anche per l'Adige, ed egli stesso lo ha riconosciuto. Credo che bisogna fare qualche cosa di più ed io gli prometto che delle sue raccomandazioni terrò il massimo conto.

Quanto poi a ciò che ha detto l'onorevole Mango per quanto concerne il fiume Carroso e le gravissime frane che minacciano Lauria, dirò due parole soltanto.

La premura con la quale il Ministero ha presentato un disegno di legge per le frane di Acerenza e di Colliano, dimostrano all'onorevole Mango che il ministro non manca ai doveri suoi: essendo mio convincimento che meglio è provvedere prima ed impedire che il disastro avvenga (*Benissimo!*) piuttosto che fare dopo quanto occorre per ripararlo.

**Mango.** Grazie!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Quindi io manderò immediatamente una Commissione a Lauria per studiare e proporre quali provvedimenti siano da adottare salvo poi a portare la questione in Parlamento ove fossero indispensabili provvedimenti più gravi.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 37.

Capitolo 38. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria. Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

Capitolo 39. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria. Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 912,000.

Capitolo 40. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 45,000.

Capitolo 41. Servizio idraulico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 42. Casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinenti, lire 250,000.

Capitolo 43. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute ai termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia sui corsi di acqua. Sussidi e remunerazioni, lire 155,000.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattoni.

**Gattoni.** La custodia delle acque pubbliche e delle arginature è affidata ad un personale diviso in due categorie: custodi e guardiani. Queste due categorie di personale dipendono da un medesimo regolamento, quello del 7 marzo 1885, relativo alla polizia delle acque pubbliche: i loro diritti e i loro obblighi sono inseriti in questo regolamento. Ma vi è una vera e reale ingiustizia: mentre ai custodi è assegnato il diritto a pensione, i guardiani non hanno niente. Io sono persuaso, per pratica locale, che i guardiani sono quelli che vanno più soggetti a pericoli e a malattie che s'incontrano in servizio: e proprio quella categoria che vi è più soggetta è quella che, a termini del regolamento, non ha diritto a pensione.

Conosco un fatto di un guardiano il quale, nella inondazione del 1879, ebbe il coraggio di farsi calare con una delle corde in una chiavica che era in pericolo, al fine di otturare con dei sacchi di terra quella paratoja. Questo atto di coraggio che salvò tutto il territorio di Maccastorna, Meleti e Comuni vicini fu portato all'ordine del giorno dal ministro Baccarini, non solo, ma fu anche inserito il suo nome (certo Gaboardi Giuseppe) nella relazione *omnibus* del 1879, che il ministro conosce molto bene, *omnibus* di opere idrauliche e stradali, ecc. ecc. dell'onorevole Baccarini. Ebbene, dopo quel fatto (ed io

credo anche in conseguenza di quel fatto) fu reso inabile al lavoro, ed oggi quel guardiano domanda l'elemosina ed è mantenuto dalla pubblica carità.

Io mi limito a raccomandare all'onorevole ministro che questa ingiusta differenza di trattamento fra custodi e guardiani abbia a cessare.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Una sola parola all'onorevole Gattoni a proposito delle due categorie dei custodi e dei guardiani idraulici. Esaminerò con tutta benevolenza la questione, per vedere se sia possibile presentare qualche provvedimento che soddisfi l'onorevole Gattoni.

**Carcano, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Carcano, relatore.** L'onorevole ministro ha risposto all'onorevole Gattoni, per quanto concerne il personale dei custodi e dei guardiani delle acque; io sarei in dovere di dire una parola di altro più grave argomento che sta molto a cuore ad altri colleghi nostri, specialmente a quelli delle Province montuose, per esempio, all'onorevole Marcora, che ho qui vicino.

Essi vedono la grande importanza delle opere idrauliche di quarta e quinta categoria a cui si riferiscono i capitoli in discussione, e in particolar modo essi si occupano della necessità di provvedere alla sistemazione idraulica e forestale dei bacini montani.

Nella relazione del bilancio, l'argomento è posto in luce; si richiamano i precedenti, si fa cenno di progetti già presentati al Parlamento, e si conchiude col voto che sollecitamente si arrivi a dare le occorrenti disposizioni di legge intese specialmente ad agevolare la costituzione dei consorzi per l'attuazione delle opere di sistemazione idraulica e forestale dei bacini montani.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà, con la cortesia che gli è abituale, confermare quella dichiarazione che già fece alla Giunta generale del bilancio; cioè, che è nei suoi propositi sollecitare la discussione delle proposte già formulate, affinché anche questo importante argomento, che già da molto

tempo si agita, abbia ad avere presto una conveniente soluzione.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Sono lieto di poter dare una esaurientissima risposta agli onorevoli Marcora e Carcano. Il loro desiderio è già una realtà perchè la legge sta innanzi al Parlamento; e se domani la Camera vorrà avere la cortesia di discuterla, sarà presto un fatto compiuto. E poichè la legge è precisamente fatta nel senso in cui ebbe altra volta a votarla il Senato, sono sicuro che, con poca discussione, si potrà condurla in porto.

Come vedono, io non ho mancato all'obbligo mio.

**Presidente.** Resta così approvato il capitolo 43: Opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria.

Capitolo 44. Opere idrauliche di terza categoria - Concorso dello Stato, giusta gli articoli 96 e 97 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 80,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sinibaldi.

**Sinibaldi.** Mi ero iscritto, unicamente per raccomandare al ministro ed alla Camera che la legge per le opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria fosse discussa immediatamente dopo il bilancio dei lavori pubblici.

Siccome apprendo che questo è il desiderio del ministro, così non c'è più ragione che io insista.

**Presidente.** Il capitolo 44 è dunque approvato.

Capitolo 45. Opere idrauliche di quarta categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 15,000.

Capitolo 46. Opere idrauliche di quinta categoria - Sussidi giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 150,000.

Capitolo 47. Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria, e al buon

regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa, lire 25,000.

*Bonifiche.* — Capitolo 48. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 125,600.

Ha facoltà di parlare intorno a questo capitolo 48 l'onorevole Pipitone.

*Pipitone.* Dopo le assicurazioni date dal ministro quando rispose, nella discussione generale, ad alcuni colleghi che presentarono ordini del giorno, cioè che proporrà una legge per altre bonifiche, io non ho più nulla da dire intorno a questo capitolo.

*Presidente.* Allora s'intende approvato il capitolo 48.

Capitolo 49. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (*Spese variabili*), lire 8,000.

Capitolo 50. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi, indennità diverse (*Spese fisse*), lire 33,000.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — Capitolo 51. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,695,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mirabelli.

*Mirabelli.* Due parole, soltanto.

Ricordo il linguaggio, che il ministro de' lavori pubblici tenne qui nella seduta del 3 giugno su la sistemazione del portodarsena di Ravenna: ricordo, con piacere, come a lui non fosse ignoto nessun lato del problema, e come anzi questo problema fosse penetrato nell'animo suo di ministro e di italiano.

Dopo pochi giorni dalla mia interpellanza, il 9 giugno fu convocato in Ravenna un comizio pubblico: e rammento l'impressione profonda, che la risposta dell'onorevole Giusso aveva prodotto in quella terra gagliarda e riconoscente: rammento le speranze concepite e la mirabile armonia di tutti i partiti politici, di tutti i cittadini, nell'aspirazione cocente e comune che il problema — cui è collegato l'avvenire non solo di Ravenna e della Romagna, ma di una gran parte dell'Italia centrale — sia risolto presto e bene.

Io porto qui la voce solenne del comizio pubblico di Ravenna: il quale ringraziò il ministro — protestando contro le passate inframettente burocratiche — ed espresse il voto che i nuovi studi siano ispirati al concetto

informatore del progetto precedente, accolto dalla Commissione Governativa e da' rappresentanti il ceto commerciale di Ravenna — e che, per conseguenza si voglia:

1° Approfondire a metri cinque i fondali per rendere possibile l'accesso a piroscafi e velieri di maggior portata;

2° Sistemare la bocca del canale di Porto-Corsini, per facilitare ed assicurare gli approdi;

3° Sollecitare l'ampliamento della stazione ferroviaria, per renderla atta ad accogliere il maggior traffico che affluisce al Porto di Ravenna;

4° Migliorare tutti i servizi ferroviari e doganali, che si appalesano tanto inferiori alle esigenze moderne, e alla importanza dello scalo.

Il Comizio manifestò la più viva e sincera fiducia nella parola di un ministro — il quale aveva fatto suo il desiderio ardente che il porto di Ravenna diventi un grande emporio dell'Italia centrale: e promise risoluzioni degne, come disse il Giusso, dell'Italia e degne di Ravenna.

Tengo per fermo che gli studi siano già innanzi: in guisa che, quando ci raccoglieremo qui, dopo le vacanze parlamentari, il problema abbia avuto la soluzione che il ministro ha formalmente promesso. Ed io lo prego, intanto, caldamente di confortare, con una parola sicura ed onesta, le legittime impazienze di Ravenna — che, per le nuove energie e per le gloriose sue tradizioni storiche, ha diritto di partecipare a tutti i benefici della civiltà moderna, ed ha ragione di confidare nella giusta considerazione del potere centrale e nella benevola solidarietà nazionale. (*Bravo!*)

E — poichè ho facoltà di parlare — consentite che io mi associ di gran cuore alle parole che il mio collega ed amico Celli, con affetto pari all'autorità sua, disse ieri l'altro circa le zone paludose, che circondano Ravenna.

Nella tabella III, fra le bonifiche di prima categoria da intraprendersi, è contemplata la bassa pianura Ravennate e Bolognese ed è segnata nella competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1901 al 20 giugno 1902 per lire 180 mila: ora io prego il Giusso di affrettare questa bonifica — ch'è importantissima.

Ma altre zone ed ampie nella provincia di Ravenna furono dimenticate nella legge

per le bonifiche: ed è giusto, come mi pare che il ministro abbia detto ieri, che la lacuna sia colmata.

Anche queste zone hanno diritto ad essere redente dalla malaria e restituite alla libera e feconda attività del lavoro.

È questa una funzione altissima d'una politica sociale dello Stato: perchè la redenzione igienica, per il tramite legislativo e scientifico, entra nella grande orbita de' problemi contemporanei — come redenzione economica, morale e civile. (*Bene! Bravo!*)

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Ringrazio l'onorevole Mirabelli delle sue cortesi espressioni e lo assicuro che tra pochi giorni il progetto che doveva essere fatto per la darsena di Ravenna sarà spedito alla Commissione.

Per quanto riguarda la questione delle bonifiche di cui ha parlato, dirò all'onorevole Mirabelli che fu per mia iniziativa che nell'ultima legge fu posta l'affermazione che, qualora vi fossero state altre bonifiche da fare, si sarebbe presentata una modificazione alla legge medesima. Tale assicurazione detti ieri, ed ho ripetuto anche oggi; di essa l'onorevole Mirabelli spero rimanga soddisfatto come ne è rimasto soddisfatto l'onorevole Pipitone. Io farò fare lo elenco; e quando esso sarà compiuto, per il che mi occorre tempo perchè purtroppo le bonifiche da farsi sono numerose, lo porterò innanzi al Parlamento con la speranza che questo vorrà stanziare i fondi per attuarlo.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 51.

Capitolo 52. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,600,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pinna.

**Pinna.** Onorevoli signori, poichè in questa discussione ho visto rifiorire le liete speranze d'un vero risorgimento economico in Sardegna, e per l'autorevole e simpatico intervento dell'amico Brunialti, e per le confortanti dichiarazioni dell'onorevole ministro Giusso, mi permetto richiamare l'attenzione di quest'ultimo in una questione che per la Sardegna, e segnatamente pel Circondario di Nuoro, ha una importanza eccezionale.

I piroscafi della Navigazione Generale che dovrebbero fare il servizio postale lungo la costa orientale dell'isola Sarda, lo interrompono per quasi tutta la stagione inver-

nale, stante la difficoltà degli approdi nelle spiagge di Dorgoli, Orosei e Siniscola. È noto al Ministero, per denuncia da me fatta, che più di una volta le merci spedite da Cagliari, per la via di mare, non hanno raggiunto i Comuni suindicati prima di quattro mesi.

Ora a questo enorme inconveniente, che trae seco tanta somma di danni al commercio isolano, deve presto ripararsi, costruendo le banchine nei punti nei quali oggi si pratica il malagevole approdo, tanto più che se la produzione vinicola e granaria in quegli importantissimi centri riprenderà il suo sviluppo d'una volta, come pare accenni a fare, la facilità degli approdi si impone come necessità assoluta di cose, ed io ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà dare alla Sardegna questa nuova prova del suo sincero affetto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

**Gattorno.** Nel mese di gennaio a causa delle mareggiate l'acqua del torrente che si riversa nel porto-canale di Rimini lo aveva completamente ostruito, danneggiando gravemente i battelli che si trovavano in quel porto.

Il ministro fece cosa santa provvedendo con mezzi straordinari; ma è rimasta la cosa più importante a fare: quella di provvedere in guisa da prevenire il ripetersi di simili danni. E siccome non vedo punto ricordato in bilancio il porto-canale di Rimini, io prego il ministro di provvedere in tempo affinchè siano risparmiati altri danni a quei marinai che tengono viva la navigazione fra le coste nostre dell'Adriatico e Fiume e tutta la costa austriaca.

Confido che l'onorevole ministro vorrà accogliere questa raccomandazione e provvedere a colmare la lacuna che io vedo nel bilancio.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò brevemente all'onorevole Cao-Pinna, che per quanto riguarda il suo desiderio circa le banchine che egli ha nominato io studierò quanto egli disse e cercherò di fare il meglio che sia possibile, e se vedrò che ci sia veramente la necessità di provvedere, comincerò dal fare studiare i progetti; quanto a stanziare delle somme in bilancio sarebbe ora cosa troppo prematura, ma gli prometto che studierò la cosa, e lo ringrazio della sua cortesia.

Quanto all'onorevole Gattorno, nel ringra-

ziarlo per aver voluto ricordare che qualche cosa si è fatto secondo il suo desiderio, io prometto che vedrò di compiere l'opera, sebbene in bilancio non vi sia stanziata alcuna somma: ma se la spesa sarà limitata, cercherò di contentarlo.

**Presidente.** Con queste osservazioni il capitolo 52 s'intenderà approvato.

### Presentazione di una relazione.

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

**Cirmeni.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione circa la domanda di autorizzazione a procedere per eccitamento all'odio fra le classi sociali contro l'onorevole Todeschini.

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

### Seguita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Torniamo al bilancio.

Capitolo 53. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, e di escavazione ordinaria dei porti, lire 36,000.

Capitolo 54. Stipendi ed indennità fisse al personale ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 55. Pigionì pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 56. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 858,000.

Capitolo 57. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi, lire 53,000.

Capitolo 58. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 354,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

**Pipitone.** Consenta la Camera che io richiami l'attenzione del Governo circa una ingiustizia a danno dei poveri fanalisti avventizi.

Con decreto del 12 gennaio 1896 si approvava il regolamento per il servizio dei

fari e fanali, ed all'articolo 17 si stabilivano le condizioni di nomina pei fanalisti di terza classe. Fra queste condizioni alla lettera C, vi è quella di non avere oltrepassato l'età di 40 anni. All'articolo 67 poi vi è, come disposizione transitoria, che i fanalisti, i quali all'atto della proclamazione del presente regolamento si trovavano in servizio, potevano essere nominati quando anche non avessero i requisiti voluti dall'articolo 17 lettera C, vale a dire quello dell'età.

Pare a me che dopo l'approvazione di questo regolamento, non si sarebbero dovuti nominare più straordinari, perchè nominandoli, allora si deve ritenere che l'articolo transitorio 67 resta sempre in vigore. Altrimenti avviene questo: che si nominano gli straordinari, come è avvenuto, entro i limiti dell'età voluta dall'articolo 17; poi dopo tre o quattro anni, si nominano gli ordinari trascurando gli straordinari già nominati.

Questa mi sembra una stridente ingiustizia: e diventa più iniqua la cosa quando si pensa, che nel 1898 il ministro dei lavori pubblici emise un decreto ministeriale con il quale stabiliva che per un periodo di tre anni, nessuno aspirante di ruolo poteva giungere al posto di fanalista di terza classe, sicchè in questi tre anni molti degli straordinari che erano al limite di età di 40 anni, lo sorpassarono: e quando rientrò in vigore il regolamento, domandarono di essere passati a fanalisti di terza classe, e si oppose loro che già era trascorso il limite di età.

Onorevole ministro, mi pare che non sia questo lo spirito della disposizione dell'articolo 67. L'articolo 67 suppone che straordinari più non si debbono nominare. Se però si nominano, e nell'età della nomina essi hanno tutti i requisiti voluti dall'articolo 17, ne viene come conseguenza che nella nomina poi dei fanalisti ordinari, debbono essere preferiti gli straordinari che sono stati ammessi in servizio, dopo l'approvazione del regolamento del 1896. Così interpretando, ci sarebbe da riparare parecchie ingiustizie che attualmente si verificano, perchè molti avventizi aspettano una disposizione da parte del ministro, al fine di poter rientrare nel ruolo ordinario.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Quanto ha detto l'onorevole Pipitone mi pare che ab-

bia un grande fondamento di verità; quindi prometto di studiare la cosa, e cercherò di provvedere.

**Presidente.** Rimane approvato il capitolo 58.

**Capitolo 59.** Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 19,000.

**Capitolo 60.** Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 35,000.

**Capitolo 61.** Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

*Strade ferrate.* — **Capitolo 62.** Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 867,518.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

**Maurigi.** La Camera ed il Senato in questi giorni sono stati spesso interessati a proposito della classe degli ufficiali subalterni dell'esercito; ed io oggi vengo a rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici che si riattacca all'interesse di questa classe di ufficiali, e che fortunatamente non presenta l'ostacolo ordinario di tutte le altre proposte: cioè una questione di spesa, ma invece sarà occasione di maggiori proventi indiretti per lo Stato. Voglio dire che io rivolgo preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè voglia far sì che nei treni diretti e direttissimi, siano ammessi a poter prendere posto nei compartimenti di prima classe a tariffa militare questa categoria d'ufficiali. Non occorrono molte parole per far vedere che non si tratta di fare un favore ad una classe di persone, ma di provvedere a gravi inconvenienti che facilissimamente saranno apprezzati dalla Camera. Mentre nei treni ordinari si permette a questa categoria di ufficiali di poter prendere posto nei compartimenti di prima classe, ciò è vietato nei treni diretti e direttissimi dove precisamente manca la terza classe, e la seconda classe è obbligata a far funzione di terza per coloro che hanno bisogno di utilizzare questi treni. Talchè ar-

riva che spessissimo ufficiali che viaggiano in uniforme si trovino in compagnia di loro subalterni d'infimo grado, con grave incomodo per gli uni e per gli altri, e qualche volta si trovino anche in compagnie che non sono decorose per chi veste l'onorata divisa di ufficiale dell'esercito. Per queste considerazioni, sia d'indole morale che d'indole disciplinare, ed in vista anche che la proposta, che io sottometto al ministro dei lavori pubblici, non costituisce in nessuna maniera un onere per lo Stato, ma invece un eventuale beneficio, voglio sperare che la risposta dell'onorevole ministro sarà tale da mostrare, almeno per questa parte dove non vi sono gravi difficoltà da sormontare, la buona volontà del Governo, già tante volte espressa a parole, ma questa volta spero sanzionata dal fatto, di interessarsi a questa numerosissima e interessante classe degli ufficiali del nostro esercito e della nostra armata.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta. Dò facoltà di parlare all'onorevole Sommi-Picenardi.

**Sommi-Picenardi.** Io mi sono iscritto su questo capitolo solo per pregare l'onorevole ministro a voler sollecitare presso l'Ispettorato governativo la soluzione di una questione che interessa molto da vicino un importante Comune del mio collegio: il comune di Casalbuttano, che è senza dubbio il centro industriale più importante del circondario di Cremona.

Per dimostrare l'importanza commerciale di questo paese, mi basterà citare soltanto che in esso esistono sei o sette filande, una ragguardevole fabbrica di aste per cornici, un caseificio dove si lavorano cento quintali di latte al giorno, ed altri opifici importanti.

Orbene, questo Comune è servito da una stazione ferroviaria dove l'ingombro dei carri è talmente rilevante che le merci debbono rimanere parecchi giorni giacenti prima di essere caricate o scaricate. Da parte della Società delle ferrovie fu fatto un progetto per l'amplificazione del magazzino merci per la piccola velocità, e per l'allungamento dei binari ad esso relativi.

Oggi, dopo un recentissimo cambiamento di orario che stabilisce l'incrocio di due treni in quella stazione, non si possono più tratte-

nere i carri sul binario di corsa, come si doveva fare per necessità in questi ultimi tempi: cosicchè anche quest'ultima, per quanto irregolare risorsa, è svanita, ed il magazzino della piccola velocità diventa ancor più insufficiente di quello che era poche settimane or sono. Credo che l'Ispettorato non abbia ancora dato il suo parere per questo progetto; ed io mi auguro che l'onorevole ministro vorrà tener conto di questa raccomandazione che faccio ora solennemente, tanto più che si è fondata recentemente ad Acqualunga sull'Oglio una importante fabbrica di concimi chimici la quale costruirà un ponte sul fiume per allacciare alla vicina Casalbuttano dove farà capo per ritirarvi le piriti, i fosfiti e tutti gli altri prodotti chimici di cui abbisogna una simile industria.

La sistemazione definitiva di questa stazione è quindi importantissima, ed io ho avuto occasione a tale scopo di presentare all'onorevole ministro una importante petizione firmata da tutti i commercianti di Casalbuttano.

Non faccio che aggiungere una calda raccomandazione a quella petizione, affinchè la questione sia risolta nel minor tempo possibile.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pavia.

*(Non è presente).*

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Catanzaro.

**Catanzaro.** Ieri l'altro, nella discussione generale, l'onorevole Cao-Pinna lamentava come lo Stato si trovasse in una condizione d'inferiorità di fronte alle Società ferroviarie. A me sembra che questa condizione d'inferiorità si espliciti in ogni ramo, ad ogni passo dello svolgimento del problema ferroviario.

È un fatto che le Società concessionarie delle ferrovie, forse per l'avvicinarsi della scadenza delle Convenzioni, si sono date ad un enorme sfruttamento tanto del materiale ferroviario, quanto del personale.

A questo sistema di sfruttamento certo ha contribuito in parte il regolamento 10 giugno 1900 il quale, mentre nella parte dispositiva sembrerebbe appositamente creato per difendere i diritti degli operai ferroviari stabilendo norme precise per la durata

del lavoro, nella parte generale, invece, e precisamente agli articoli 19 e 21, è appositamente ideato per distruggere quanto di buono esiste a favore dei ferrovieri e lega questi completamente senza difesa alle esigenze e agli arbitri delle Compagnie ferroviarie.

È un fatto che, in nome di tale sfruttamento, le Società ferroviarie hanno adottato come regola generale la parte del regolamento che doveva invece essere adottato nei soli casi di urgenza e di forza maggiore; e così gli impiegati ferroviari, e più specialmente i macchinisti, si trovano costretti a fare normalmente orari faticosissimi, unicamente possibili in casi straordinari e d'urgenza.

E questo non basta: siccome l'appetito vien mangiando, le Società concessionarie hanno finito per non accontentarsi più del vantaggio arrecato loro dalle disposizioni generali dell'articolo 19, e si sono indotte a superarle stabilendo orari assolutamente capricciosi e insopportabili, causa principale, se non unica, dei frequentissimi disastri che si verificano sulle nostre linee ferroviarie. E quando gli impiegati, vistisi nell'impossibilità di eseguire un orario superiore alle loro forze e incompatibile con la grave responsabilità del servizio a loro affidato, si sentano in dovere e in diritto di protestare e di rifiutarsi ad un servizio che nessuna parte del regolamento giustifica o ammette, allora le Società ferroviarie completano l'arbitrio, traslocando i ferrovieri da un punto all'altro d'Italia. E la palese infrazione alle norme precise sulle quali avvenne il contratto delle Convenzioni ferroviarie fra lo Stato e le Società concessionarie, come si è verificato per ciò che ha tratto al personale, così si verifica anche per il materiale che è tenuto in modo veramente indecente e indecoroso.

Io prego quindi l'onorevole ministro di voler provvedere a questi gravi inconvenienti, che sono la causa fondamentale di tutte quelle irregolarità che si verificano sulle nostre linee ferroviarie.

Mi permetto ancora di raccomandare all'attenzione dell'onorevole ministro quegli impiegati ferroviari che poi fatti del 1898, unicamente perchè facenti parte dei così detti partiti sovversivi, furono in parte traslocati in lontane regioni, con grave scapito

loro e delle loro famiglie, e in parte dispensati definitivamente dal servizio. Ora che l'ultimo voto della Camera ha fatto giustizia delle tendenze reazionarie che imperavano in quell'epoca, sarebbe logico e doveroso che questi impiegati ritornassero ciascuno alla loro sede, e fossero riammessi nuovamente in servizio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pistoja.

**Pistoja.** Procurerò di essere brevissimo perchè debbo rivolgere una sola raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

È noto che la ferrovia Mantova-Cremona appartiene ad una Società la quale, prima delle Convenzioni ferroviarie, aveva ceduto l'esercizio della ferrovia alla Società dell'Alta Italia in forza di un contratto nel quale esistono due articoli che esimono in modo assoluto la Società concessionaria da qualunque concorso di spese che si presentassero necessarie per l'aumento del traffico o per necessità crescenti dell'esercizio. Questo contratto è stato incluso implicitamente nelle Convenzioni ferroviarie; di modo che è avvenuto che d'allora in poi, di mano in mano che si è presentata l'urgenza, per il crescente traffico, di fare qualche opera, e la Società esercente si è rivolta alla concessionaria per avere un concorso nella spesa, questa ha sempre risposto negativamente in base a quei due articoli: e così si sono via via accumulati bisogni che oggi reclamano addirittura una soddisfazione.

Ne citerò due: da anni ed anni l'Ispettorato ferroviario e la Società esercente hanno riconosciuta la necessità dell'impianto del servizio di piccola velocità nella stazione di Torre dei Picenardi.

Per l'accresciuta produzione agraria ed industriale, specialmente di generi molto pesanti come le barbabietole, il servizio di piccola velocità in quella stazione riuscirebbe di grandissimo vantaggio alle popolazioni agricole che si trovano attorno a quella stazione. Ma un altro provvedimento ancora più urgente è quello che concerne la stazione di Piacenza.

Sulla linea Mantova-Cremona è andato sempre crescendo il traffico; ma da quando poi si è costruita la Parma-Brescia che appunto a Piacenza attraversa la linea Mantova-Cremona il bisogno dell'allargamento di que-

sta stazione si è fatto veramente imperioso: mancano i binari per le manovre di smistamento come per i servizi della piccola velocità in genere, e soprattutto poi manca un fabbricato sufficiente per i passeggeri.

E la mancanza di binari fa sì che, dato il continuo ingombro dei veicoli nella stazione, si deve soltanto sulla prudenza del personale fidare perchè non avvengano continue disgrazie; ma tutto ciò naturalmente porta un ritardo nel movimento dei treni e delle merci.

Oltre a ciò nella stazione, per esigenze di servizio, si sono occupati i locali che una volta servivano per i passeggeri; sicchè, in quella stazione frequentatissima (e potrebbe attestarlo anche il presidente del Consiglio che la conosce benissimo), una sola e piccola sala serve per tutte e tre le classi; è quindi una condizione di cose che non può durare più a lungo.

Di progetti se ne sono fatti molti, ma le solite piccole astuzie dell'Amministrazione dello Stato, quando si tratta di questioni che importano spesa, impediscono da anni ed anni ora per una variante ed ora per un'altra che questi progetti arrivino in porto e così la questione non si risolve mai anche perchè la Società concessionaria si rifiuta assolutamente di concorrere nelle spese le quali non sono certamente lievi.

Comprendo che il fabbricare in casa altrui a proprie spese non sia consigliabile, ma quando si tratta di un servizio pubblico (mi consenta l'onorevole ministro di dirlo) quando si tratta di soddisfare a bisogni sentitissimi, l'Ispettorato potrebbe obbligare le due Società, la concessionaria e l'esercente, a provvedere, salvo poi a risolvere giuridicamente la questione. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Montagna.

**Montagna.** Due parole soltanto per sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici un quesito nell'interesse di una categoria di ferrovieri che è trascurata nel momento in cui diventa inabile al lavoro; intendendo parlare del personale ormai diventato numeroso, che presta servizio presso la Società internazionale dei vagoni di lusso.

Questo personale, che, ripeto, è ormai abbastanza numeroso e tutto composto di italiani, contribuisce con l'opera sua a quei

larghi lucri che la Società internazionale fa in Italia.

Ora prego l'onorevole ministro di invitare la Società a studiare e provvedere alle sorti di questo personale, il giorno in cui sia reso incapace al lavoro.

L'onorevole ministro, che è uomo di cuore, vorrà esaurire la mia calda preghiera.

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

**Luzzatto Arturo.** Mi debbo unire al collega De Nava per raccomandare caldamente all'onorevole ministro la completa riorganizzazione del personale dell'Ispettorato, che oggi è assolutamente inadeguato al suo ufficio.

Confido molto nella giovanile energia del collega Tedesco, ma non si può dimenticare quello che è sempre avvenuto. Da quando furono votate le Convenzioni, le Compagnie si sono affrettate ad eseguire tutti quei lavori che servivano specialmente all'economia dello esercizio ed hanno esaurito rapidamente tutti i fondi. In quel periodo l'azione dell'Ispettorato è stata assolutamente nulla, e finito questo periodo, esauriti i fondi, ha risposto sempre negativamente a qualunque richiesta, anche quando si trattava di lavori indispensabili, e di lavori che, procrastinati, portavano una perdita al patrimonio, che è dello Stato.

Peggioro è stata l'azione dell'Ispettorato riguardo all'esercizio. Qui alla Camera si è largamente e molto spesso discusso dei ritardi dei treni, ma potrei accennare anche a quello che è l'azione dell'Ispettorato rispetto all'applicazione delle tariffe. Se la Camera lo permette, vorrei ricordare a questo proposito un aneddoto che è proprio divertente. (*Mormorio*).

**Presidente.** Lo riservi per un'altra volta. (*ilarità*).

**Luzzatto Arturo.** È cosa brevissima.

Alcuni anni or sono, una Società ebbe una contestazione con le ferrovie per l'applicazione di una tariffa, ed aveva una ventina di vagoni fermi in una stazione. Reclamò all'Ispettorato, il quale rispose: mandiamo subito un ispettore per verificare. Passati due o tre giorni, non vedendosi l'ispettore, la Società dovette accomodarsi alla meglio con la ferrovia e ritirò i vagoni. Passati due o tre mesi, credè opportuno di ricorrere di nuovo all'Ispettorato per la soluzione della

vertenza. Si rispose che l'ispettore era in permesso, ma che appena tornato si sarebbe mandato sul posto. Si credeva che quella Società avesse tenuto fermi per quattro mesi i vagoni nella stazione, dietro pagamento, per attendere l'ispettore.

Da questo aneddoto vede la Camera come l'Ispettorato funzioni male, e meriti di essere riformato, soprattutto nel ruolo.

Ho qui un memoriale che credo sia stato presentato anche all'onorevole ministro, il quale contiene cose che mi paiono molto giuste.

Secondo questo memoriale nelle classi inferiori, su 115 posti, ve ne sono 39, ossia il 34 per cento, assegnati al grado di ispettori allievi, i quali, per undici o dodici anni non possono assolutamente fare carriera, mentre presso il Genio civile la carriera sarebbe molto più rapida. In tal modo non potremo mai avere un personale che possa rispondere alle gravi esigenze del momento. Ora, domandando provvedimenti per questo personale, so che non si domanda poco, perchè il problema è dei più difficili, specialmente nell'imminenza dello spirare delle Convenzioni: ma ho fiducia nell'onorevole Giusso e gli dico:

Qui si parrà la tua nobiltà.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Gian Carlo.

**Daneo Gian Carlo.** Mi consenta la Camera di fare brevissime raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima riguarda la stazione al piano orizzontale dei Giovi. È inutile ricordi all'onorevole ministro come questa stazione venisse riconosciuta possibile e legittima; senonchè, dopo che i Consigli comunali di Mignanego e di Serra Riccò ebbero approvato lo schema di contratto mandato dalla Società esercente, non se ne fece più nulla. Ora, come comprende l'onorevole ministro, questo stato di cose produce un malcontento straordinario negli abitanti di quei Comuni e non mi pare, che per cose giuste, la Società esercente e il Governo debbano accrescere il numero dei malcontenti, già abbastanza numerosi.

Raccomando poi all'onorevole ministro varie stazioni, quelle di Pontedecimo, di Busalla e dell'Isola del Cantone, le quali si trovano precisamente nelle stesse condizioni ricordate or ora dall'onorevole Sommi-Pice-

nardi, di modochè potrei ripetere le stesse cose che egli ha detto intorno alla stazione di cui ha parlato.

Raccomando, eziandio, all'onorevole ministro il servizio viaggiatori tra Busalla e Genova, servizio che è fatto con vetture (veramente questa è la parola) indecenti. E termino raccomandando al ministro che, quando si tratterà di esaminare il progetto della linea Genova-Piacenza, voglia tener conto anche degli studi compiuti dal Comitato di Torriglia.

Ed ho finito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

**Lazzaro.** Desidero di sapere perchè siano interrotti i lavori della ferrovia Bari-Lecorotondo, la quale è in esercizio fino a Castellano e se saranno continuati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pavia.

**Pavia.** Domando all'onorevole ministro quali siano le sue intenzioni sull'organico del personale amministrativo e tecnico dell'Ispettorato. Ad altra interrogazione simile ho sentito sempre rispondere che l'organico si sarebbe presentato. Sono passati molti mesi e siamo ancora al punto di prima.

Capisco che l'onorevole ministro, essendo da poco tempo a quel posto, non avrà potuto far niente ed io non voglio domandare a lui conto di questa inerzia. Gli domando quali siano le sue intenzioni e se finalmente questi impiegati, che hanno avuto tante promesse, troveranno presso l'onorevole ministro quella accoglienza a cui credono di aver diritto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna.

**Camagna.** Vorrei pregare l'onorevole ministro di porre un termine ad uno stato di cose veramente intollerabile per il servizio ferroviario lungo la linea Jonica.

Altra volta nella Camera da voce molto autorevole fu rilevato che il non avere la linea Jonica un treno diretto è semplicemente non solo un danno per quelle popolazioni e pel commercio di esse, ma è anche qualche cosa, che offende la suscettibilità ed urta la dignità di quelle popolazioni. Specialmente se si considera che quel treno congiunge per la via più breve la Sicilia con Taranto e Brindisi, non vi può essere alcun ministro, il quale non veda la necessità di dare almeno

un treno diretto per queste comunicazioni. Oggi dalla Sicilia a Brindisi e viceversa si trova, per la mancanza del treno diretto, la utilità di andare fino a Napoli, o almeno fino a Battipaglia, e di là tornare indietro per raggiungere la destinazione.

Il ministro credo vorrà compiacersi di rendere giustizia alle popolazioni Joniche, di Brindisi e di Taranto.

Mi sia concesso di richiamare su questa linea l'attenzione del ministro, ove esiste un servizio impossibile, il servizio di comunicazione con Cosenza, che è pure un centro di lavoro e di industria e che si trova segregato assolutamente dal Consorzio umano.

Per andare da Cosenza a Napoli occorre un giorno, mentre con un servizio rapido e conveniente si potrebbe impiegare tutto al più la metà. Mi sia lecito aggiungere una parola per quanto riguarda i ferrovieri.

Fino a che non verrà il giorno della rendizione per questa benemerita classe, il giorno cioè del riscatto delle ferrovie, fino a che questa gente, che fu, mani e piedi legati, venduta alle Società, non sarà riscattata, il Ministero dei lavori pubblici deve preoccuparsi e, senza dubbio, se ne sarà preoccupato, della condizione di alcuni di questi impiegati. Non parlo di tutti, ma, dico solo che fra gli impiegati ferroviari alcuni, cioè i deviatori, non solamente hanno diritto per il loro lavoro e per la loro abnegazione...

**Presidente.** Ma ciò non ha a che fare col capitolo!

**Camagna.** Sì!

**Presidente.** No! no!

**Camagna.** Del resto ho finito. Mentre obbedisco all'onorevole presidente non manco al mio dovere. Ma Ella, onorevole presidente, mi deve consentire che quando un oratore si iscrive nella discussione generale, e non può parlare perchè la discussione è stata chiusa, può parlare sui capitoli.

**Presidente.** Non può parlare.

**Camagna.** Io credo così!

**Presidente.** Ma Ella crede male, e, se continua, le tolgo la facoltà di parlare.

**Camagna.** Mi lasci dire! Io credo che il ministro deve occuparsi di questa questione, in quanto che i deviatori hanno in mano la salute del pubblico...

**Presidente.** Non ha più facoltà di parlare.

**Camagna.** Se permette...!

**Presidente.** Non le permetto niente!

**Camagna.** Sono nei limiti del capitolo. I deviatori...

**Presidente.** Le ho detto che non può parlare!

**Camagna.** Degli straordinari...

**Presidente.** Non è questo il capitolo!

**Camagna.** Degli straordinari del Ministero dell'Ispettorato non ho diritto di parlare?

**Presidente.** Quando saremo al capitolo! Questo concerne il personale di ruolo.

**Camagna.** Allora chiederò di parlare a quel capitolo.

**Presidente.** L'onorevole Fracassi ha presentato a questo capitolo due ordini del giorno. Do facoltà all'onorevole Fracassi di parlare per svolgere i seguenti ordini del giorno:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a voler eccitare la Società Mediterranea ad organizzare per la linea Chivasso-Casale un servizio che meglio corrisponda alle esigenze del commercio ed alle giuste richieste delle popolazioni. »

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a far completare gli studi che rendano possibile per il 1° gennaio 1902 la istituzione dei biglietti chilometrici di circolazione sulle ferrovie. »

**Fracassi.** Quest'ordine del giorno rappresenta un supremo appello al ministro dei lavori pubblici per ottenere per la linea Torino-Chivasso-Casale un miglioramento di servizio indispensabile e che è reclamato da due anni da tutti i paesi tra Chivasso e Casale. Il rappresentante di Casale ha voluto aggiungere al mio ordine del giorno la sua firma, perchè quest'ordine del giorno, che come raccomandazione almeno sarà, spero, accettato dall'onorevole ministro, abbia maggiore efficacia.

Da due anni noi insistiamo perchè, su quella linea venga ritardato il treno che parte da Torino per Casale alle ore 4.25 pomeridiane. Essendo Torino il centro maggiore di affari per il commercio di quei paesi, l'onorevole ministro capisce come sia assurdo che i commercianti debbano perdere due giorni solo perchè l'ultimo treno parte alle 4.25 ora in cui tutti gli uomini d'affari lavorano. A tutte le insistenze da noi fatte per ottenere un treno che partisse alle ore 7 pomeridiane od almeno alle 6, si rispose sempre negati-

vamente. Il Ministero in verità promise che avrebbe fatto il possibile per accordarlo ma rimandò l'effettuazione del provvedimento dall'orario invernale a quello estivo e viceversa, e così non si è ottenuto mai nulla. Io mi sono recato dal direttore generale delle ferrovie e da lui seppi che la difficoltà vera per effettuare il mutamento consisteva in ciò: il treno al quale si sarebbe potuto attaccare il treno Chivasso-Casale, come si faceva anni addietro, ha già due sezioni una per Milano ed una per Ivrea, ed è troppo pesante; essendo aumentato il traffico sulle due linee di Milano e di Ivrea, si sono dovuti aumentare i vagoni di merci e viaggiatori per quelle due città e non era possibile, per ragioni tecniche, di aggiungere una terza sezione destinata a Casale. Naturalmente risposi al direttore generale: visto che c'è l'aumento di traffico, fate un treno indipendente, un piccolo treno apposito per la linea di Casale il quale si ridurrebbe poi a percorrere in più il percorso da Torino a Chivasso, perchè da Chivasso a Casale il treno è già indipendente. La risposta del direttore delle ferrovie fu questa: noi facciamo già migliaia e migliaia di chilometri di più di quelli che siamo obbligati a fare per le Convenzioni; non siamo obbligati a farne altri e il Governo non può pretenderlo.

Alle mie vive insistenze soggiunse: potrei anche cedere quanto al maggior percorso chilometrico, ma mi manca il materiale, mi mancano i vagoni e soprattutto le macchine. Ora a me pare assolutamente intollerabile, questo, che l'aumento del traffico invece di portare aumento di servizio debba far mancare il servizio sopra una linea, meno importante forse di quelle alle quali si allaccia, ma che pure ha la sua importanza; nè si può procedere in questo modo fino allo spirare delle Convenzioni.

Ora poichè, con la legge dell'anno scorso sul materiale, si sono dati alle Società i mezzi di provvedere vagoni e macchine quanti sono necessari pel servizio, spero che l'onorevole ministro vorrà rivolgere alla Società Mediterranea tutte le raccomandazioni, tutti gli eccitamenti possibili per indurla a migliorare il servizio sulla linea Chivasso-Casale e ad effettuare un treno che parta da Torino verso le sette di sera.

Passo ora al secondo ordine del giorno che si riferisce alla istituzione dei biglietti

chilometrici, questione circa la quale mi fu risposto già che era stata studiata e che non si era potuta risolvere in senso favorevole, perchè vi erano grandi difficoltà per regolare la contabilità delle diverse Società ferroviarie fra di loro.

Non so come possano esservi coteste difficoltà poichè le contabilità che esistono ora fra le diverse Reti per i biglietti circolari ecc., ecc. sono di certo più complicate di quelle che potrebbero derivare dall'istituzione dei biglietti chilometrici, sui quali si dovranno notare i chilometri percorsi coll'indicazione della rete alla quale appartengono le linee percorse. Esaurito il percorso totale portato dal biglietto, non deve essere difficile stabilire il numero dei chilometri spettanti a ciascuna Rete e le somme dovute alle diverse Società.

Perciò raccomando vivamente all'onorevole ministro lo studio della questione.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò brevemente ai vari oratori che hanno parlato testè.

Anzitutto sono lieto di poter dire all'onorevole Maurigi che il suo desiderio sarà tra breve soddisfatto; poichè, avendo iniziato in questo senso le pratiche con le Società delle strade ferrate, queste si sono mostrate propense ad acconsentire, per quanto si riferisce all'autorizzazione ai militari di viaggiare nei treni diretti e direttissimi pagando la differenza....

**Maurigi.** In prima classe.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici...** in prima classe.

Veniamo ora alle domande dell'onorevole Sommi-Picenardi, per quanto concerne il Comune di Casalbuttano. L'onorevole Sommi-Picenardi desidera che la stazione ferroviaria sia resa più comoda, e principalmente che siano allargati i magazzini della Piccola Velocità. Io farò il possibile perchè questi desideri sieno soddisfatti, poichè veramente la stazione di Casalbuttano va diventando ogni giorno più importante.

Ed ora, venendo all'onorevole Catanzaro.

*Voci all'estrema sinistra.* Forte, forte!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Venendo all'onorevole Catanzaro, osservo che egli, con frase incisiva, ha detto che le Società ferro-

viarie sfruttano egualmente il materiale e il personale.

Io debbo ammettere, quantunque si possano trovare anche non poche attenuanti, che il materiale non è tenuto in quell'ordine in cui dovrebbe essere tenuto, e che anche quanto al personale, molte cose rimangano a desiderare.

L'onorevole Catanzaro non ignora che il Ministero cercò, l'anno scorso, d'accordo con le Società ferroviarie, di fare un regolamento che si sperava potesse soddisfare il personale ferroviario: invece appena attuato vi sono state lamentanze, e gravi, da parte del personale perchè certe disposizioni che hanno fatto buona prova altrove, specialmente in Francia, male si addicono alle abitudini dei nostri ferrovieri. Io ne seppi qualcosa venendo al Ministero; intrattenni di ciò le Amministrazioni ferroviarie ed ebbi per risposta che di mano in mano si sarebbe cercato di adattare questo regolamento alle condizioni reali del personale: e fino ad un certo punto questo è stato fatto.

La principale ragione dei reclami consiste nell'eccesso delle ore di lavoro, e per verità sta in fatto che molti ferrovieri, massime i macchinisti, sono stati assoggettati ad un lavoro straordinario. Io convengo che, in caso di bisogno, un ferroviere, come qualsivoglia altro impiegato o operaio, possa essere obbligato ad un orario straordinario, a lavorare anche tutta una notte. Ma questo si deve fare in circostanze eccezionali quando, si può dire, la cosa non era prevedibile, o almeno di tratto in tratto, ma non già quasi abitualmente. Le Società ferroviarie sono state richiamate in questo senso, e confido che vorranno ottemperare alle premure, ai desideri del Ministero.

Quanto poi all'ultima questione che ha toccato l'onorevole Catanzaro, sono dolente di non potergli dire che i suoi desideri saranno soddisfatti, per quanto ha tratto specialmente alla ripresa in servizio di alcuni ferrovieri licenziati dalle Società ferroviarie. Non poche premure furono già fatte da altissime persone e dal ministro, ma le Società non hanno ceduto; e poichè sono nel loro diritto, non si è potuto fare altro che rassegnarsi alla loro volontà. Aggiungo però che trattasi di pochissimi impiegati.

Veniamo ora all'onorevole Pistoja. Egli domanda che si impianti un magazzino di

piccola velocità alla stazione di Torre De Picenardi.

Io farò quanto mi sarà possibile affinché i suoi desideri siano esauditi.

Uguale risposta gli debbo dare per ciò che ha tratto all'allargamento della stazione di Piadena. Consta anche a me che sia necessario di fare questo lavoro, e spero che si potrà, fra non guari, contentare l'onorevole Pistoja.

Quanto all'onorevole Montagna, egli vorrebbe che il ministro si facesse interprete del desiderio che ha la classe dei conduttori delle carrozze di lusso d'essere migliorata nelle sue condizioni, e d'avere una pensione. Questo sarebbe un desiderio giustissimo; ma si tratta di Società forestiera, e di operai che, diciamolo pure, non sono di quelli che guadagnano meno.

Nondimeno si faranno le pratiche opportune, e speriamo che il desiderio dell'onorevole Montagna possa essere appagato.

L'onorevole Luzzatto domanda che sia riorganizzato il personale dell'Ispettorato, e riformato.

In generale, il personale fa il suo dovere; ma una riforma credo che occorra, e per questo mi riferisco alle dichiarazioni d'ieri.

L'onorevole Luzzatto ha parlato altresì dei ritardi dei treni, delle tariffe e di altre cose.

Non dubiti l'onorevole collega che io, appena potrò avere una tranquillità maggiore di quella che ho avuta finora, mi occuperò col massimo interesse anche dei ritardi dei treni che, per alcune linee, sono purtroppo abituali, quantunque si sia da un pezzo, per questa parte, migliorato notevolmente il servizio.

All'onorevole Giancarlo Daneo rispondo che per quanto si riferisce alla fermata al Piano Orizzontale dei Giovi e alle stazioni di Pontedecimo, Busalla ed Isola del Cantone, cercherò di fare in modo che i suoi desideri possano essere esauditi.

Riconosco che vi è stato un grande ritardo nella continuazione dei lavori per la strada Bari-Locorotondo, di cui si occupò l'onorevole Lazzaro. Per il tratto non ancora incominciato, sono sorte difficoltà circa l'ubicazione delle stazioni: e poichè ho l'abitudine di dire sempre francamente le cose, aggiungo che può sorgere un'altra difficoltà per dissidii fra i capi della impresa concessio-

naria. Io ho già fatto sentire la mia voce con la dovuta energia; quindi credo che la strada ferrata se non potrà essere compiuta nel termine stabilito, potrà essere almeno iniziata e condotta ad un punto soddisfacente.

Lazzaro. Ringrazio.

Giusso, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pavia chiede la riforma del personale amministrativo, ed io gli risponderò che non si possono riformare tutti gli organici! Ripeto che sarà il caso di correggerli: ma far tutto da capo, non è possibile.

L'onorevole Camagna si è occupato delle strade ferrate dell'estremo lembo della Calabria e principalmente di quella che va da Reggio a Brindisi e sulla quale osservò che non c'è neanche un treno direttissimo. Ora non bisogna farsi illusione: dacchè è stato aperto il tratto della linea Mediterranea che congiunge il Continente alla Sicilia, il tratto Jonico è stato abbandonato. Ma io credo che su quella linea si potrebbe introdurre l'esercizio economico, con un grande vantaggio di tutti.

Ad ogni modo spero di fare in guisa che l'onorevole Camagna possa rimanere contento. Ed ora non restano che i due ordini del giorno dell'onorevole Fracassi che io accetto in massima, quando però siano convertiti in raccomandazione.

Presidente. Onorevole Fracassi, mantiene o ritira i suoi ordini del giorno?

Fracassi. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e converto in raccomandazioni i miei due ordini del giorno.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane così approvato il capitolo 62 in lire 867,518.

Capitolo 63. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 100,000.

Capitolo 64. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie 3ª, lire 7,500.

Capitolo 65. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada

ferrata - Legge 15 dicembre 1892, n. 710 (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 66. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10 000.

Capitolo 67. Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 5,000.

Ha facoltà di parlare sul capitolo 67 l'onorevole Pinna.

**Pinna.** Onorevoli colleghi! Altra, e di ancor maggiore importanza, è la questione di cui dovrei ora intrattenere la Camera, se la urgenza del momento non mi imponesse di accennarla appena, fidente che l'onorevole ministro vorrà, con la sua cortese benevolenza di cui mi diè prova, maturarla ed affrettarne la esecuzione.

La legge del 1885, che ha provveduto alla costruzione delle ferrovie secondarie in Sardegna, non ha certo soddisfatto tutti i desideri; e, come avviene spesso, ne fu esclusa quella regione che, per giustizia distributiva, ne aveva maggiore diritto.

L'onorevole ministro sa che con la legge del 1863 fu imposto alla Sardegna il concorso di 200 mila ettari di terreno, rappresentanti un valore di oltre 50 milioni per le costruzioni ferroviarie nell'isola: e sa che di questi, 60 mila, valutati in circa 15 milioni di lire, sono posti nel mio collegio di Nuoro. Orbene, mentre la strada ferrata percorre l'isola in tutta la sua lunghezza, da Cagliari al Golfo Aranci, non l'attraversa in tutta la sua larghezza, perchè la traversale che dovrebbe congiungere i due litorali orientale e occidentale (Bosa-Orosei o Siniscola), si è fermata a Nuoro, lasciando incompiuto un percorso di circa 30 chilometri.

E così tutta la zona che da Dorgali corre sino a Siniscola è in istato di completo isolamento, e perchè, come ho dimostrato testè, non ha approdi per la via di mare, e perchè non è ancora allacciata alla ferrovia.

È necessario dunque, onorevole ministro, che Ella, in quest'ora in cui attorno al Governo si raccoglie la simpatia di così larga parte della Camera, e la completa fiducia della rappresentanza sarda, renda, in nome dell'Italia nuova, alla Sardegna, che sacrificò tutti i suoi privilegi alla causa della unità, questo atto di giustizia politica, che fu il sogno di Giorgio Asproni.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Convegno coll'onorevole Pinna che, dato lo stato della rete ferroviaria nella regione che ha ricordato, è pochissimo il vantaggio che quelle popolazioni ne possono trarre. L'onorevole Pinna però comprenderà che la questione da lui portata alla Camera è molto grave, e riconoscerà che ho il debito di studiarla prima di proporre al Parlamento una qualunque risoluzione.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, si intende approvato il capitolo 67 in lire 5 000.

*Tramvie.* — Capitolo 68. Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica, lire 12.000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Catanzaro.

**Catanzaro.** Rinuncio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

**Cabrini.** Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni in cui si trova il personale addetto alle tramvie.

Le violazioni all'articolo 31 della legge, che regola le concessioni delle tramvie, sono costanti. Anche qui si ripete lo stesso fatto che abbiamo deplorato discutendosi il bilancio di agricoltura, che cioè, mentre lo Stato stabilisce le norme a garanzia del personale, mancano poi i mezzi per far sì che le persone incaricate della vigilanza possano compiere interamente il loro dovere.

La pratica ha mostrato che le dodicimila lire destinate a questo scopo sono assolutamente insufficienti, perchè, mentre la rete tramviaria è aumentata sempre, lo stanziamento è rimasto lo stesso. Così sono innumerevoli le violazioni che si commettono.

Anche l'altro giorno un giornale di Verona pubblicava fatti e cifre gravissime, parlava, per esempio, di un impiegato della linea Verona-Albaredo che lavorava dalle tre e mezzo del mattino sino a sera inoltrata e deve disimpegnare tutti questi servizi: polizia dei carrozzoni e dei binari, servizio di segnalazione all'arrivo e alla partenza dei treni, scaricamento delle merci, trasporto dei sacchi dalle barche sino al tram. E poichè uno di questi cantonieri non poteva sottostare a tanta fatica, venne sostituito da un altro che è anche incaricato, nella stazione di Albaredo, di disimpegnare il servizio telegrafico!

Vegga l'onorevole ministro se non sia il

aso di preoccuparsi di questo personale, e di richiamare i signori azionisti delle Società tramviarie ad un più mite trattamento del loro personale.

Richiamo anche l'attenzione dell'onorevole ministro, e in altre condizioni della Camera avrei trattato la cosa a fondo, sopra le accuse circostanziate e documentate che un giornale di Milano, *La Folla*, diretto da un valente letterato, viene pubblicando contro il modo inumano ed iniquo col quale la Società delle ferrovie del Nord tratta il proprio personale.

Se quel trattamento risultasse conforme alle accuse, anche l'onorevole ministro dovrebbe convenire nel mio giudizio, che cioè quella è un'associazione di persone che ad ogni costo vogliono fare gli interessi propri.

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

**Giussò, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò brevemente all'onorevole Cabrini per quanto concerne le linee tramviarie ed il personale.

La cifra stanziata in questo capitolo è in verità troppo esigua per potere esercitare una sorveglianza veramente efficace ma se non è possibile poterla fare con un personale così ristretto, vedrò di aumentarlo, domandando alla Camera i fondi occorrenti.

Mi informerò poi degli inconvenienti che, a quanto l'onorevole Cabrini ha detto, si verificano sulle ferrovie del Nord, e prenderò quelle misure che saranno richieste dal bisogno.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 68 s'intende approvato in lire 12,000.

**TITOLO II. Spesa straordinaria. — Categoria prima. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 69.** Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,240.

**Capitolo 70.** Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (*Spese fisse*). Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale, lire 955,080.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Furnari. Non essendo presente, perde il suo turno.

**Opere in Roma — (Spese ripartite) — Capitolo 71.** Quota a carico dello Stato nella spesa per lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata

dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,275,000.

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

**Barzilai.** Prima che una raccomandazione dovrei rivolgere all'onorevole ministro un ringraziamento per il modo alto, elevato ed intelligente col quale ha trattata la questione del Tevere, dimostrando di intenderla non solo dal lato tecnico, ma anche dal lato economico nei rapporti avvenire della Capitale.

Ciò detto, proprio per obbligo di riconoscenza, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un'antichissima questione, che pure si riannoda allo sviluppo commerciale ed economico della capitale, la questione del collegamento ferroviario fra le due stazioni di Termini e di Trastevere.

Il ministro conosce la storia dolorosa di questa questione, sa che dieci anni or sono essa fu soffocata dal troppo bene che da diverse parti della Camera si diceva di volere e di voler fare a Roma, sa come la stazione di Trastevere abbia costato all'erario dello Stato nove milioni, come sia una stazione di primissima importanza, e come sia oggi quasi completamente abbandonata, non solo dal punto di vista del movimento ferroviario, ma anche dal punto di vista di una giusta ripartizione del movimento tra due quartieri opposti di Roma che hanno entrambi diritto di essere favoriti nei loro giusti interessi, specialmente un quartiere che ha nobilissime tradizioni e che si trova oggi proprio in uno stato di assoluto abbandono.

Anche il Comune, oltre le spese dello Stato, dedicava otto o dieci milioni per stabilire le vie di accesso a questa stazione, che è rimasta poi completamente resa inutile.

Spero che l'onorevole ministro vorrà portare la sua attenzione sopra questo problema: è questione che interessa non Roma soltanto, ma che riguarda l'interesse generale ferroviario di tutta Italia, come fu dimostrato, con grande eloquenza, quando la questione fu portata per la prima volta alla Camera.

Spero quindi che il ministro (che non può avere e non avrà oggi una risposta precisa da darmi) come ha mostrato tanta e così elevata buona volontà ed interessamento per la causa di Roma parlando dei lavori del Tevere, vorrà dedicare anche a questo problema il suo interessamento ed i suoi studi

che riusciranno, come mi auguro, proficui allo scopo.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Innanzi tutto ringrazio l'onorevole Barzilai delle cortesissime parole che ha avuto la bontà di rivolgermi, e sono veramente lieto di avere l'approvazione di uno dei rappresentanti della città di Roma...

**Barzilai.** Credo di tutti.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici** ... come sono lieto di avere avuto anche il plauso di tutti i romani che ho avuto il piacere d'incontrare e quello del Consiglio comunale

Quanto all'altra questione trattata dall'onorevole Barzilai, egli non può dissimularsi, come si vede dalle sue parole, che il problema è abbastanza grave, tanto più che gli antecedenti non sono lieti a ricordare.

Nonostante prometto all'onorevole Barzilai di prendere in seria considerazione quanto mi dice, perchè credo veramente che ciò ch'egli desidera sia cosa utilissima. È però una questione di spesa molto rilevante, ma quando le cose non dipendono che dalla spesa si può, prima o dopo, farle; e quindi spero che anche di ciò si verrà a capo. Con queste dichiarazioni, spero che l'onorevole Barzilai sarà soddisfatto.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 71 rimane approvato in lire 1,275,000.

Capitolo 72. Trasferte e competenze diverse al personale ordinario addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56, lire 7,000.

Capitolo 73. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209, e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3<sup>a</sup>, lire 2,500,000.

Capitolo 74. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (leggi 29 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,800,000.

A questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Mazza.

**Mazza.** A mia volta debbo i miei ringraziamenti, come rappresentante di un collegio di Roma, all'onorevole ministro dei la-

vori pubblici, non solo per quello che egli dichiara con alte parole, ma anche perchè nel fatto, egli dimostra di volere, che le opere edilizie di Roma abbiano il più sollecito svolgimento.

A questo capitolo del bilancio, ho il debito di chiedere all'onorevole ministro una assicurazione. Da otto o dieci giorni, dopo avere atteso tanto tempo, si è veduto intorno al palazzo Torlonia, in piazza Venezia, l'erezione di quattro o otto pali, il che dimostra che il palazzo Torlonia sarà quanto prima demolito. Ma data la centralità del luogo, data la necessità di sollecitarne costesa demolizione, chiedo all'onorevole ministro se egli non creda opportuno che l'impresa appaltatrice della demolizione debba impegnarsi a compiere l'opera sua nel più breve tempo, e il più rapidamente possibile.

L'assicurazione che desiderava di avere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sta in ciò. Egli non ignora che nel primo contratto, compilato tra lo Stato e la Casa Torlonia, fu statuito che in quel luogo (anzi alquanto più in là) in sostituzione del palazzo Torlonia, avrebbe dovuto sorgere un palazzo sontuoso, che facesse riscontro al monumentale palazzo Venezia. Alle parole « palazzo sontuoso », non si sa come nè perchè, è stata sostituita la parola « dignitoso » o qualche cosa di simile, il che farebbe credere che là, possa sorgere uno di quei palazzoni caserma, che sarebbe indegno di quel luogo centralissimo della Capitale. Ha l'onorevole ministro pensato e provveduto, per il ritorno all'antico concetto? E da temersi che in quel luogo abbia a sorgere un edificio che abbia anche negozi di chincaglierie al piano terreno, che abbia un numero infinito di piani, in modo che diminuisca la dignità della piazza. Sono queste le richieste che io dovevo fare all'onorevole ministro.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Alle due interrogazioni dell'onorevole Mazza risponderò brevemente, ma molto chiaramente. Quanto alla demolizione del palazzo Torlonia è mio vivo desiderio che sia fatta al più presto; per quanto si riferisce poi all'edificio da doversi costruire in quel punto, posso assicurare la Camera e l'onorevole Mazza, che il Ministero non tollererà che sorga un edificio non rispondente alla nobiltà della

piazza, nè un palazzo-caserma. E malgrado che la formula del contratto non sia precisamente tale e quale l'avrebbe voluta l'onorevole Mazza.

Io farò il mio dovere, e mai, ripeto, consentirò che si costruisca in quel punto un edificio che non sia veramente degno di Roma.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 74.

Capitolo 75. Costruzione del Policlinico Umberto I in Roma (articolo 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, articolo 1 della legge 6 agosto 1893, n. 58 e legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 118,000.

Capitolo 76. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Mazza.

**Mazza.** Chiederei all'onorevole ministro che si modificasse la dizione di questo capitolo. Il ponte Umberto I è già stato costruito...

**Presidente.** Ma dice: *e di altro ponte*.

**Mazza.** Poichè il ponte Umberto I è già stato costruito, desidererei che l'onorevole ministro sopprimesse queste prime parole. Di più desidererei che alle parole: « *per memoria* » si sostituisse una cifra che desse opera alla seconda parte.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Consenta l'onorevole Mazza che innanzitutto io lo ringrazi delle benevole parole che mi ha rivolto, ringraziamento che mi era sfuggito la prima volta che gli ho risposto. Io lo prego poi di lasciare la dizione del capitolo così com'è; in quanto allo stanziamento si potrà provvedervi l'anno venturo, quando si saranno fatte le trattative, che sono certamente indispensabili, per la costruzione del nuovo ponte.

**Mazza.** Ringrazio.

**Presidente.** Così rimane approvato questo capitolo 76.

Capitolo 77. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio

1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 2,662.000.

Capitolo 78. Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (articolo 1, lettera a, della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,568.000.

*Opere varie.* — Capitolo 79. Ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (legge 30 luglio 1896, n. 339) - Sesta annualità, lire 437,500.

*Strade.* — *Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* (Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale). — Capitolo 80. Costruzione di un ponte al chilometro 9.09750 e deviazione dei tratti di accesso nel tronco da Porta di Ferro al miglio 52 della strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 28,600.

Capitolo 81. Costruzione di una casa cantoniera nel tronco da Grumo al confine con la Basilicata nella strada nazionale n. 56 (Bari), lire 17.300.

Capitolo 82. Correzione di un tratto della strada nazionale n. 56 nella località Impastorata fra i chilometri 33 e 35 del tronco da Grumo al confine con la Basilicata (Bari), lire 14,100.

Capitolo 83. Completamento e miglioramento delle case cantoniere Sala e Pescariello della strada nazionale n. 56 (Bari), lire 14,100.

Capitolo 84. Allargamento e sistemazione di cinque tratte tra le progressive 1465,40-1598,75; 2398-2788; 4340,80-4601,75; 5467,20-5599,70; 7255 7329,30 nel tronco da Gogna a S. Stefano di Cadore della strada nazionale n. 1 (Belluno), lire 21,500.

Capitolo 85. Allargamento della strada e lavori diversi nei tratti compresi fra le progressive 13290 13150; 13640-13800; 13910-14100 in località Passet, della diramazione Arten-Pontet della nazionale n. 8 (Belluno), lire 25,500.

Capitolo 86. Allargamento della strada nazionale n. 42 all'ingresso dell'abitato di Dicomano (Firenze), lire 3,800.

Capitolo 87. Variante al tratto della strada nazionale n. 40 fra i chilometri 11 e 12 in località detta Bruciaia o Passetti fra Cireglio e Piastre (Firenze), lire 15,000.

Capitolo 88. Rimborso al Consorzio dei comuni di Castoreale, Basicò, Furnari, Mazzarà, Sant'Andrea, Montalbano d'Elicona, Novara Sicula e Tripi della spesa per la costruzione della rampa carreggiabile che dalla provinciale Messina-Patti, conduce al piazzale esterno della stazione ferroviaria di Furnari (allacciamento alla strada nazionale n. 72) (Messina), lire 15,800.

Capitolo 89. Ricostruzione di cunette murate e di muri di controriva nel terzo tronco della strada nazionale n. 70 (Palermo), lire 29,100.

Capitolo 90. Variante di un tratto della strada nazionale n. 70 fra la stazione ferroviaria di Cerda ed il chilometro 1 del tronco dal bivio di Fiumetorto a Caltavuturo (Palermo), lire 28,000.

Capitolo 91. Costruzione di una nuova chiavica sulla strada nazionale n. 44 nella traversa di Scheggia (Perugia), lire 4,550.

Capitolo 92. Costruzione di una casa cantoniera doppia nel decimo tronco della strada nazionale n. 53 (Potenza), lire 9,000.

Capitolo 93. Ricostruzione del ponte sul Rio secco, lungo la strada nazionale n. 62 (Reggio Calabria), lire 18,000.

Capitolo 94. Ampliamento e sistemazione della strada nazionale n. 3 a monte dell'abitato di Carpaccio (Udine), lire 2,800.

Capitolo 95. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio o è deficiente lo stanziamento nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

Mel. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mel. Io dovrei fare parecchie raccomandazioni al ministro.

Voci. No, no! Basta! basta!

Presidente. Facciano silenzio!

Mel. Lasciatemi finire!... ma l'ora tarda, che ordinariamente mi perseguita quando mi tocca di parlare, le condizioni della Camera e la necessità di sbrigare la discussione dei bilanci, m'inducono a rinunciare a tutte (*Oooh! Oooh!*) meno che ad una però perchè è troppo importante e involve questione di stretta giustizia.

Il comune di Valdobbiadene, già capoluogo del distretto omonimo in provincia di Treviso, ebbe a costruire parecchi anni fa, con ardimento forse sproporzionato alle sue forze economiche, un magnifico ponte metallico

sul Piave tra Sogusino e Fener, aiutato dal contributo del Governo e della Provincia, sobbarcandosi così ad enormi sacrifici che dissesarono molto il suo bilancio. Mediante questo ponte il comune di Valdobbiadene congiunse il suo territorio alla ferrovia della linea Treviso-Belluno, precisamente alla stazione di Alano-Fener.

Quest'opera era d'imprescindibile necessità, e direi quasi di vita per quel Comune, oltrechè di pubblico interesse per le comunicazioni e lo scambio dei prodotti agricoli fra le due Provincie, onde i sacrifici finanziari impostisi erano pienamente giustificati.

Se non che le frequenti piene e l'irruenza delle acque di quel fiume ebbero a danneggiare di sovente questo grandioso manufatto, motivo per cui il Comune ha dovuto procedere d'urgenza ad alcune opere di riparazione senza potersi prima assicurare il concorso del Governo e della Provincia; ed anche ultimamente ha dovuto d'urgenza provvedere: al rafforzamento di quattro stilate del ponte che importarono la spesa di lire 10,440 50, ed alla sostituzione a nuovo del tavolato, che importò una spesa di altre lire 9 508.39, e così in totale una spesa di circa lire 20,000; somma che venne a dissesare ancor più le profligate finanze di quel coraggioso Comune.

Di questa spesa dettagliata il Comune ebbe a dar conto al Governo quando nel dicembre scorso si fece a domandargli un sussidio straordinario che gli alleviasse almeno una metà l'onere sostenuto.

Questa domanda, benchè sorretta da poderose ragioni di giustizia e di equità non meno che d'interesse pubblico, poichè si tratta, come dissi, del congiungimento del territorio di Valdobbiadene, al capoluogo della Provincia mediante la ferrovia della linea Treviso-Belluno, incontrò nel Ministero un tiepido accoglimento.

E dico « tiepido » perchè il Ministero ebbe a dichiarare che appena appena avrebbe concorso con la irrisoria somma di 1,500 lire. Ma v'è di più: il Ministero, fraintendendo completamente il tenore della domanda, nella quale si parlava di spesa già compiuta e di opera già eseguita, ebbe a richiedere al Comune di presentare dettagliato il suo fabbisogno e la perizia della spesa *occorrente*, ecc., per eseguire quelle riparazioni. Evidentemente il Ministero avrà frainteso, perchè io non voglio pensare che esso sia ricorso ad

una di quelle astuzie amministrative e burocratiche, di cui parlava testè l'onorevole Pistola, forse per dilazionare il pagamento o per sottrarsi ad una spesa. Ad ogni modo, (sia stata astuzia o sia stato errore) il tenore della domanda fu completamente frainteso; ed intanto quel povero Comune, che si affrettò col mio mezzo a rettificare lo stato delle cose, non ha percepito ancora il sussidio irrisorio di 1,500 lire promessogli dalla passata Amministrazione. Per conseguenza io rivolgo formale domanda, e faccio calda preghiera all'onorevole ministro, perchè il sussidio, ormai riconosciuto giusto in massima e consentito, venga elevato per lo meno alla metà della spesa sostenuta da quel Comune per le riparazioni del ponte di cui ho parlato.

In secondo luogo, io prego l'onorevole ministro di voler disporre, che questo nuovo sussidio sia pagato con i fondi dell'esercizio prossimo, ossia col bilancio che stiamo discutendo. Mi astengo dal fare ulteriori insistenze, giacchè la presenza al Dicastero dei lavori pubblici dell'onorevole Giusso per me che non è da oggi che conosco e ammiro la sua rettitudine, imparzialità e giustizia distributiva, mi è garanzia che egli farà ragione alla onesta e modesta domanda di Valdobbiadene. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Onorevole ministro dei lavori pubblici?

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Io prenderò ben volentieri in esame i desiderî e la proposta stessa dell'onorevole Mel; ma circa la somma che egli domanda ci sarà, credo, qualche difficoltà, a tutti essendo note le condizioni del bilancio: tanto più che la domanda mi pare realmente un po' troppo elevata. Ad ogni modo io la prenderò in seria considerazione, ed io assicuro l'onorevole Mel che il sussidio, nei limiti del possibile, sarà accresciuto ed anche pagato nel prossimo bilancio.

**Mel.** Faccia tutto quello che può.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 95.

**Capitolo 96.** Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 10,850.

*Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — (Spesa dipendente dall'articolo 1 lettera c della legge 25 febbraio 1890, n. 56). — **Capitolo 96 bis.** Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco,

presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 59.000.

**Capitolo 97.** Sistemazione e consolidamento del tratto in frana fra i ponticelli 55 e 56 e 78 e 79 nel tronco da Ponte Nerolella a Sant'Andrea di Conza della strada nazionale n. 55 (Avellino), lire 24.000.

**Capitolo 98.** Ricostruzione del ponte di Oltra sul torrente Cismon lungo la strada nazionale n. 8 (Belluno), *per memoria*.

**Capitolo 99.** Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena, presso San Ruffilo, lungo la strada nazionale n. 41 (Bologna) lire 48.000.

**Capitolo 100.** Costruzione di un ponte sull'Oglio, in sostituzione dell'attuale detto del Noce presso Cedegolo lungo la strada nazionale n. 17 (Brescia), lire 60.000.

**Capitolo 101.** Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara con riparazioni accessorie lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso), *per memoria*.

**Capitolo 102.** Consolidamento della frana detta del Sangue lungo la strada nazionale n. 53 (Campobasso), lire 25.000.

**Capitolo 103.** Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente al passaggio del ponte Virtù presso Castrovillari (Cosenza), lire 1.500.

**Capitolo 104.** Ripristino dell'argine ortogonale destro sopra corrente al fiume Stura, sulla strada nazionale n. 29 (Cuneo), lire 5.000.

**Capitolo 105.** Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo), lire 60.000.

**Capitolo 106.** Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì) lire 40.000.

**Capitolo 107.** Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata), lire 25.000.

**Capitolo 108.** Consolidamento di un tratto in frana in contrada S. Giovannello nel tronco da Fiumemorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo), lire 37,300.

**Capitolo 109.** Rettificazione della salita di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 (Perugia), lire 40.000.

**Capitolo 110.** Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Bosso nella strada nazionale n. 44 (Pesaro), lire 40.000.

Capitolo 111. Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 7,000.

Capitolo 112. Consolidamento della frana Fornaci nella strada nazionale n. 56 (Potenza) lire 1,000.

Capitolo 113. Costruzione di un ponte sul torrente Incudine lungo la strada nazionale n. 67 (Reggio Calabria), lire 30,000.

Capitolo 114. Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 36,200.

**Presidente.** Su questo capitolo 114 ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

**Pala.** Io non debbo fare che una breve raccomandazione. La cosa, che a noi interessa di più, quella che è più essenziale, e che noi abbiamo sempre raccomandato alla giustizia ed equità del ministro, è quella degli approdi, e quando egli ci avrà concesso quello che giustizia vuole, noi ci potremo dichiarare facilmente contenti in questioni secondarie. Tuttavia debbo dire qualche cosa sopra questo capitolo.

Una legge del 1899 aveva stabilito i fondi per quest'opera, e per un'altra di maggiore importanza, sulla strada nazionale n. 75 da Terranova a Siniscola. Io non ho mancato di fare pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici perchè si affrettasse lo stanziamento in bilancio per la prima e per la seconda; e mi si rispose in principio d'anno, che per allora la cosa non era fattibile per la prima, essendo la somma da impostarsi ascendente a lire 400 mila; che però si stanzierebbe in bilancio la somma occorrente, cioè di lire centomila per la seconda.

Invece con mia sorpresa trovo nel bilancio impostato soltanto un terzo della somma. Questo, onorevole ministro, vuol dire che per impostare tutta la somma necessaria al ristauo di quest'opera d'arte ci vogliono tre anni; e siccome per l'altra opera, che è la più importante, occorrono, ripeto, 400 mila lire, ci vorranno altri tredici anni, in tutto sedici, per aver praticabile quel tronco di strada nazionale. Ne viene di conseguenza, che poichè queste due opere cadute attendono già da 25 anni il ristauo, resta inteso che perchè lo Stato attenda ai suoi obblighi di mettere in istato di viabilità un tronco di strada in Sardegna, occorrono 41 anni! Ora, onorevole ministro, prenda pure in mani il suo bilancio, e mi trovi un'opera che abbia

avuto un periodo di incubazione, non dico di 40 anni, ma di 10 o di 5! Vuol dire che quando si tratta della Sardegna, vige sempre il sistema dell'incuria piena e perfetta. Non dico questo per il gusto di muoverle rimprovero, ma per pregarla che si ripari allo sconcio nel bilancio prossimo, impostando le somme occorrenti per l'una e per l'altra opera, e che la si faccia finita con questi lavori che sono a carico dello Stato.

Credo che non si possa essere più discreti di così, e non dico altro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Rispondo che farò il possibile per accontentare l'onorevole Pala.

**Presidente.** Resta così approvato il capitolo 114.

Capitolo 115. Rettificazione della strada nazionale n. 25 nel tratto dalla progressiva 361,45 all'abitato di Oulx con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia (Torino), lire 1,000.

Capitolo 116. Costruzione di una galleria e dei tratti di raccordo al Passo della Morte, nella strada nazionale n. 1 (Udine), lire 15 000.

Capitolo 117. Maggiori spese imprevedute per le opere che precedono, lire 39,000.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.* — Spese dipendenti da leggi speciali. — Capitolo 118. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6), per memoria.

Capitolo 119. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso) (Legge 27 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10), lire 50,000.

Capitolo 120. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania) (Legge 23 luglio 1881, n. 332. Elenco II, n. 14), lire 100,000.

Capitolo 121. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 93), lire 120,000.

*Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato.* — Capitolo 122. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8), lire 100,000.

Capitolo 123. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie

dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9), *per memoria*.

Capitolo 124. Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7), lire 150,000.

Capitolo 125. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8), *per memoria*.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alife.

**D'Alife.** Fin dal 1875, con legge 30 maggio, fu decretata l'esecuzione della strada San Giovanni in Fiore a Coriati.

È passato circa un trentennio, e l'esecuzione è ancora di là da venire! Gli studi si trascinano e si rinnovano da anni, senza giungere ad una conclusione perchè s'incontrano sempre eccezioni.

Un nuovo progetto di massima fu ultimato nel novembre del 1900; ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel passato marzo non lo riconobbe meritevole di approvazione, e suggerì che, stante la natura fangosa del terreno, si eseguisse una nuova ed accurata visita della località, col concorso di un ingegnere geologo.

Or bene, la visita ebbe luogo nel passato aprile, ed a quanto sono stato informato, l'ingegnere geologo inviato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato il progetto di massima, non ritenendo necessario di proporre alcuna variante al progetto medesimo.

Per la qual cosa prego l'onorevole ministro di voler dare ordini affinchè si eseguisca al più presto il progetto definitivo, dando in appalto il quinto tronco, e stanziando nel futuro bilancio quei fondi necessari pel completamento della strada in parola, la quale è richiesta da imperiose ed urgenti necessità economiche e commerciali della regione.

Per non dover parlare un'altra volta colgo quest'occasione per raccomandare all'onorevole ministro il completamento dell'altra strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie, n. 9, fra Cosenza e S. Giovanni in Fiore, per Longobucco e Rossano decretata fin dal 27 giugno 1869.

Questa data e l'altra or ora ricordata hanno una eloquenza, nella loro vetustà, da render superfluo qualunque commento; elo-

quenza che mi auguro sia intesa dall'onorevole ministro, che ringrazio in anticipo di quanto sarà per fare.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** La strada, della quale si è occupato l'onorevole D'Alife, è, come egli sa, di cinque tronchi, e si aspettano gli ultimi progetti per continuare i lavori già iniziati.

D'altronde questa strada non è poi così trascurata, come quella di cui parlava l'onorevole Pala; si sono impegnate 850,000 lire, delle quali già se ne sono spese 450,000. Ma vi è stata, come l'onorevole D'Alife ha detto, una differenza di giudizi tra ingegneri e ingegneri; si è dovuto udire anche il parere dei geologi; di guisa che finora non si è potuto venire a capo della cosa, perchè i progetti definitivi non sono venuti mai.

Solleciterò questi progetti e i lavori potranno allora essere ripresi.

**D'Alife.** La ringrazio.

**Presidente.** Rimane approvato il capitolo 125.

Capitolo 126. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13), lire 200,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fede.

**Fede.** Il capitolo 126 contempla una strada importantissima che avrebbe dovuto essere già compiuta da ben lungo tempo e la raccomandando all'onorevole ministro. Ma io ho chiesto di parlare per fermarmi maggiormente su di un'altra, che non trovo punto in questo elenco: la strada n. 34, che da Riccia deve condurre verso Benevento; e mi meraviglio che non sia indicata nemmeno, come si suole dire, *per memoria*, e si aggiunga che questa è interprovinciale ed ha per la parte della provincia di Campobasso un assegno di 70 mila lire.

E questa strada è di grandissima importanza; e non si sarebbe dovuta così lungamente negarla a Riccia, centro principale del collegio, cui dà nome, uno dei paesi più grandi della Provincia che non ebbe finora alcuna costruzione dallo Stato, e se trovassi in comunicazione con Campobasso, ha costruito a sue spese il tratto che la unisce alla strada nazionale che mena al capoluogo della Provincia.

Riccia d'altra parte è un paese molto commerciale, che ha non pochi prodotti, massime agricoli, ed ha bisogno di strade per il suo maggiore sviluppo economico, e però do-

manda il modo di esportare non solo verso Campobasso, ma nella vicina Benevento, e del pari tutta quella estesa regione, che richiede egualmente la comunicazione facile e rapida con Napoli e con Roma. Al presente alla ferrovia ed a Benevento non si può andare che per scomode e lunghe strade mulattiere, o con lunghissimo giro per Campobasso; mentre la strada n. 34, di cui si chiede la costruzione, è brevissima, di circa 11 chilometri, fino a Decorata nell'altra Provincia ove incontra la via di Colle, che conduce alla stazione ferroviaria di Campolattaro e subito a Benevento.

Ed ho già detto che pei sei chilometri da Riccia al confine della provincia si hanno già in pronto i fondi e bisogna provvedere solo pei cinque chilometri circa dal confine interprovinciale alla Borgata di Decorata.

Ora è singolare che non si riesca ad ottenere un'opera di così grande importanza e relativamente di poca spesa, non ostante le ripetute, caldissime, annose premure fatte ai successivi ministri, da varii colleghi, massime dall'onorevole Ruffo per Benevento e da me per Campobasso; ed io mi rivolgo con fiducia a voi, onorevole Giusso, perchè seguitate il vostro predecessore, onorevole Branca, che aveva assai bene avviata la pratica.

Si affacciano ostacoli i quali farebbero credere, che la strada non si vuole eseguire.

Si dice che Benevento è tra le provincie che vogliono costruire direttamente, e che quindi lo Stato non può ora accogliere la istanza di sostituirsi ad essa, eseguendo la sua parte insieme al tronco di Campobasso; e si aggiunge che quel Consiglio provinciale non ha stanziata in bilancio tutta la somma che occorre, come sua quota, onde la Corte dei conti non registrerebbe l'appalto.

Ma trattandosi di costruire ora solo il più importante primo tratto di undici chilometri fino a Decorata, assai breve e che riguarda le due Provincie, è giusto che la costruzione si compia con un metodo solo, e non per una metà dallo Stato e per l'altra da Benevento; e poichè Campobasso ha diritto alla esecuzione del suo tronco, ed i fondi sono pronti, conviene che si proceda allo stesso modo per Benevento.

Sarà poi tolta presto l'altra difficoltà che la somma per l'ultimo tratto sia insufficiente; giacchè nella prossima riunione del Consi-

glio provinciale si otterrà il richiesto stanziamento.

Ed io chieggo, onorevole ministro, che vogliate subito disporre la esecuzione del progetto definitivo per lo intero tronco Riccia-Decorata, valendosi anche della parte già fatta compilare da Riccia ed approvata in seguito ad una variante che fu dimandata e concessa, curando noi l'adempimento della richiesta condizione da parte di Benevento; e voi che mostrate tanto efficace zelo nel compimento delle varie opere pubbliche e stradali, che mirano al bene del popolo ed all'incremento della ricchezza nazionale, sarete anche più benemerito, rendendo giustizia alle aspirazioni finora insodisfatte delle popolazioni sannite, massime di Riccia e Benevento, che da tanto tempo attendono il compimento di un'opera oltremodo necessaria ai loro veri e rilevanti interessi.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Domando di parlare

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Rispondendo all'onorevole Fede dirò brevemente che, per quanto concerne la strada da Petrella per Palata alla ferrovia in provincia di Campobasso, sono impostate in bilancio 200,000 lire. Egli ne sarà soddisfatto, tanto più che gli deve esser noto come per quest'opera, la quale importava la spesa di 904,000 lire, 704,000 sono state già stanziare, e quindi non restano da stanziarsi che 200,000 lire. Per quello poi che ha tratto all'altra strada, che deve mettere in comunicazione Benevento con Campobasso, l'onorevole Fede conosce bene i termini della questione. La provincia dapprima dichiarò di voler costruire direttamente la strada; l'anno scorso invece chiese che il tronco nel suo territorio fosse costruito dallo Stato. Trattandosi d'una questione di massima non si è ancora deciso; ma non mancherò di studiare la questione specie in rapporto al bilancio. Ora l'onorevole Fede dice: ma almeno si facciano i progetti. Se si tratta solamente di questo, credo che non si possano incontrare grandi difficoltà; ma credo del pari che Benevento potrebbe metterci un poco più di buona volontà, e dovrebbe o costruire direttamente la strada, o almeno impostare i fondi in bilancio...

**Fede.** Lo farà.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** ... perchè il Governo non può costruire le strade senza

questi stanziamenti. Faccia Benevento quello che deve, ed il Governo da parte sua cercherà di fare quanto è possibile.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo 126 s'intenderà approvato.

*(È approvato).*

Capitolo 127. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15), lire 185.000.

Capitolo 128. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15), lire 126.000.

Capitolo 129. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29), lire 120.000.

Capitolo 130. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella d'Acquafredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48), *per memoria*.

Capitolo 131. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53), lire 200.000.

Capitolo 132. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54), lire 100.000.

Capitolo 133. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 25), *per memoria*.

Capitolo 134. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana pei tenimenti di Castellino e Ripabottoni alla nazionale Sanitica presso Centocelle (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71), lire 150.000.

Capitolo 135. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito pei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e

per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73), lire 574.500.

Capitolo 136. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolanciano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74), lire 150.000.

Capitolo 137. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturno per Monteroduni, Longano alla nazionale dei Pentri (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75), lire 50.000.

Capitolo 138. Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79) *per memoria*.

Capitolo 139. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111), *per memoria*.

Capitolo 140. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112), lire 50.000.

Capitolo 141. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147), *per memoria*.

Capitolo 142. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalichio (Salerno). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226), lire 50.000.

Capitolo 143. Sussidio dello Stato per le strade di 3<sup>a</sup> serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 140.000.

Capitolo 144. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Provincie direttamente, lire 1.000.000.

Capitolo 145. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27

luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, numero 333 (Elenco II) e 9 luglio 1833, n. 1506, lire 500,000.

Capitolo 146. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco III), lire 320,000.

Capitolo 147. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 148. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 95,000.

Capitolo 149. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 5,000.

*Sussidi straordinari per opere stradali.* — Capitolo 150. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 338 e articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,498,500.

Capitolo 151. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 152. Sussidi ai Comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane, lire 30,000.

*Acque.* — *Sistemazione dei principali fiumi veneti* (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805, e 26 giugno 1898, n. 231). *Completamento della sistemazione del fiume Reno ed influenti* (Legge 6 agosto 1893, n. 455 (*Spese ripartite*)).

Capitolo 153. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Leggi 24 luglio 1887, numero 4805 e 26 giugno 1898, n. 231), lire 975,000.

Capitolo 154. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendente dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231, lire 21,000.

Capitolo 155. Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 725,000.

Capitolo 156. Indennità fisse mensili, tras-

ferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori di completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti, indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 11,000.

Capitolo 157. Somma a calcolo per le spese impreviste per la esecuzione delle opere complementari di sistemazione del Reno e suoi influenti, del Gorzone, Brenta-Bacchiglione e dell'Aterno e Sagittario, autorizzata dalla legge 6 agosto 1893, n. 455, lire 1,000,000.

*Spese comuni ad acque e strade.* — Capitolo 158. Sussidi alle riparazioni di danni cagionati ad opere provinciali, comunali e consorziali, dalle alluvioni e frane dell'ultimo trimestre del 1899 (Legge 1° aprile 1900, n. 121) (*Spesa ripartita*), lire 270,000.

*Bonifiche.* (Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195). — Tabella I. — *Bonificazioni in corso da compiersi a cura dello Stato.* — Capitolo 159. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova), lire 76,000.

Capitolo 160. Lago di Bientina (Pisa e Lucca), lire 36,000.

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

Matteucci. Non si spaventi la Camera, perchè io non ho l'intenzione di fare un discorso sulla bonifica del lago di Bientina; solamente debbo fare due raccomandazioni all'onorevole ministro, il quale con tanta competenza e con tanto amore si occupa delle bonifiche.

La prima raccomandazione è che si ponga mano al più presto ai lavori di escavazione del canale emissario, che serve a portare le acque al mare. Questo è un lavoro necessario, perchè adesso, come sa bene l'onorevole ministro, si è fatto un nuovo canale detto dell'Ozzeri, il quale deviando importanti torrenti condurrà le acque in senso opposto dalla parte del Serchio. Quindi quando si sia compiuto questo lavoro importantissimo, se non si scaverà l'emissario, noi non avremo l'effetto desiderato, quello cioè di vedere bonificato il padule di Bientina.

La seconda raccomandazione è questa: io prego l'onorevole ministro di volere raccomandare all'ufficio del Genio civile che sia migliorata la viabilità, se non altro delle principali strade che adesso servono per il trasporto delle messi. Là ci sono migliaia di agricoltori, i quali lavorano quelle terre così fertili e pagano per l'affitto dei canoni non

indifferenti al Governo; è giusto e necessario che abbiano delle strade praticabili, mentre adesso ci sono delle vie in così cattivo stato, le quali non possono esser percorse dai carri e spesso volte sono pericolose.

Io non ho altro da dire, e fido nella solerzia dell'onorevole ministro, che vorrà provvedere a quanto gli ho raccomandato.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Accetto la prima raccomandazione dell'onorevole preopinante, e cioè di provvedere all'escavazione dell'emissario del lago di Bientina che conduce le acque al mare, nonché l'altra sua raccomandazione per migliorare la viabilità in quei luoghi, ove è esatto, come egli dice, che vi sono terre fertilissime e dove gli abitanti si trovano in grandissimo imbarazzo per le cattive condizioni delle strade, dell'uno e dell'altro argomento non mancherò di occuparmi.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 160.

Capitolo 161. Maremme Toscane (Grosseto e Pisa), lire 270,000.

Capitolo 162. Palude dell'Alberese (Grosseto), per memoria.

Capitolo 163. Agro Romano (Roma), lire 182,000.

Capitolo 164. Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli), lire 630,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Renzis.

**De Renzis.** Mi permetto di rivolgere due preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, sapendo quale interessamento prende alle domande giuste e necessarie. La classificazione del Volturno è tale che non può sperare mai lavori da parte del Ministero. Ora, sia per il volume delle sue acque, sia perchè alla foce è in gran parte navigabile, a me pare che il Volturno debba essere posto in prima categoria. Quando andò al Ministero l'onorevole Branca, fece fare una relazione che credo debba essere al Ministero. Prego l'onorevole ministro di voler rivolgere tutta la sua attenzione a quanto in quella relazione era detto, poichè essa riconosceva giusta questa domanda.

E poichè mi trovo a parlare, rivolgo ancora all'onorevole ministro la preghiera che mi voglia dare una risposta sulla costruzione

del ponte a Canello; poichè egli sa quanto questo ponte interessa a quelle popolazioni. Di questa costruzione si parla da molto tempo; ma finora pare che vi siano state difficoltà.

Mi aspetto dall'onorevole ministro una risposta, che possa risollevare quelle popolazioni, sulla sollecita costruzione di questo ponte.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Rispondo brevemente all'onorevole De Renzis.

Quanto alla classifica del Volturno gli posso assicurare che richiamerò i precedenti, poichè credo egli sia perfettamente nel vero, ed esaminerò la cosa con la maggiore diligenza possibile colla speranza di venire a buone conclusioni.

Quanto al ponte sul Volturno esso rappresenta una vera necessità perchè non vi è passaggio in quel punto se non mediante un pessimo scafo, con grave inconveniente per quelle popolazioni che devono fare un giro lunghissimo per traversare il fiume.

Posso dire all'onorevole De Renzis che la cosa è molto bene avviata: si aspetta l'ultimo ritocco al progetto, e spero che fra due o tre mesi si potrà metter mano ai lavori del ponte. Questo lo posso proprio assicurare, perchè mi è stato detto che fra breve si avranno i progetti definitivi; cosicchè esaurita la breve istruttoria che è necessaria, confido che in agosto o in settembre si potrà metter mano ai lavori.

**De Renzis.** Grazie.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 164.

Capitolo 165. Torrenti di Somma e Vesuvio (Napoli), lire 122,000.

Capitolo 166. Torrenti di Nola (Caserta e Avellino), lire 263,000.

Capitolo 167. Piana di Fondi e Monte San Biagio (Caserta), lire 141,000.

Capitolo 168. Lago Salpi (Foggia), lire 432,000.

Capitolo 169. Bacino Nocerino (Salerno e Avellino), lire 254,000.

Capitolo 170. Agro Sarnese (Napoli e Salerno) lire 183,000.

Capitolo 171. Bacino del Sele (Salerno), lire 94,000.

Capitolo 172. Vallo di Diano (Salerno), lire 113,000.

Capitolo 173. Agro Brindisino (Lecce), lire 290,000.

Capitolo 174. Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia), *per memoria*.

Capitolo 175. Macchia della Tavola (Cosenza), 90,000.

Capitolo 176. Val di Chiana (Arezzo e Siena), lire 376,000.

*Tabella II. — Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi. — Capitolo 177. Consorzio di VII Presa superiore (Venezia), lire 15,195. 25.*

Capitolo 178. Consorzio Gambarare (Venezia), lire 15,600.

Capitolo 179. Consorzio Gorzon Medio (Padova), lire 12,149. 96.

Capitolo 180. Consorzio Foresto generale (Venezia), lire 21,529. 86.

Capitolo 181. Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo), lire 96,207. 15.

Capitolo 182. Consorzi Padani - Anticipazione da farsi dallo Stato della spesa relativa alla costruzione del canale Polesano-Padano a destra di Canal Bianco (Rovigo), lire 540,000.

Capitolo 183. Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara), lire 86,119. 08.

Capitolo 184. Consorzio del Trasimeno (Perugia), lire 38,762.

Capitolo 185. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova) lire 522,000.

Capitolo 186. Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova), lire 308,009. 37.

Capitolo 187. Bonificazioni Pontine (Roma), lire 30,000.

*Tabella III. — Bonificazioni di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi. — Capitolo 188. Terreni paludosi fra gli sbocchi dei torrenti Finale e Masino (Sondrio), lire 57,000.*

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

**Pipitone.** Rinunzio. (*Bravo!*)

**Presidente.** Capitolo 189. Stagno di Pugnago (Brescia), lire 38,500.

Capitolo 190. Paludi Avasinis (Udine), lire 47,000.

Capitolo 191. Fraida, palude di mezzo e palude di Sotto (Udine), lire 56,500.

Capitolo 192. Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova), lire 183,000.

Capitolo 193. Terreni paludosi nel con-

sorzio di Retratto Monselice (Padova), lire 188,000.

Capitolo 194. Terreni paludosi dei comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio Pratiarcati (Padova), lire 141,000.

Capitolo 195. Terreni paludosi o difettosi di scolo nel circondario idraulico di Este (Padova), lire 47,000.

Capitolo 196. Territorio Polesano a sinistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo) lire 141,000.

Capitolo 197. Bassa pianura Bolognese Ravennate (Bologna e Ravenna), lire 188,000.

Capitolo 198. Pantano di Sessa (Caserta), lire 75,000.

Capitolo 199. Valle inferiore dell'Alento (Salerno), lire 94,000.

Capitolo 200. Lago di Lesina (Foggia), lire 94,000.

Capitolo 201. Lago di Varano (Foggia), lire 94,000.

Capitolo 202. Paludi Mammalie, Bottecca, pozzi e Pali (Lecce), lire 71,000.

Capitolo 203. Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo Boffoluto, Pantano e Cagiuni (Lecce), lire 71,000.

Capitolo 204. Piana di Rosarno (Reggio Calabria), lire 94,000.

Capitolo 205. Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa), lire 94,000.

Capitolo 206. Laghi di Salsa Camerina e Pantano (Siracusa), lire 47,000.

Capitolo 207. Terreni paludosi e paludi dette Margi di Xitta, Gorgo di Marausa e Salina Grande (Trapani) lire 94,000.

Capitolo 208. Consorzio Brancaglia inferiore (Padova), lire 47,000.

Capitolo 209. Valle dell'Idro (Lecce), lire 70,500.

Capitolo 210. Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo), *per memoria*.

*Tabella IV. — Somme a disposizione dell'Amministrazione. — Capitolo 211. Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa, lire 511,927. 33.*

*Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione, autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236. — Capitolo 212. Com-*

pimento delle opere di bonificazione delle Paludi Lisimelie (Siracusa), *per memoria*.

Capitolo 213. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Montello (Palermo), *per memoria*.

Capitolo 214. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli), *per memoria*.

Capitolo 215. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno), *per memoria*.

Capitolo 216. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Rocca Imperiale (Cosenza), *per memoria*.

Capitolo 217. Compimento delle opere di bonificazione della Marina di Catanzaro (Catanzaro), *per memoria*.

Capitolo 218. Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta), *per memoria*.

Capitolo 219. Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino), *per memoria*.

Capitolo 220. Compimento delle opere di bonificazione del Lago di Acquafondata (Caserta), *per memoria*.

Capitolo 221. Compimento delle opere di bonificazione del Lago di Orbetello (Grosseto), *per memoria*.

Capitolo 222. Compimento delle opere di bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento), *per memoria*.

Capitolo 223. Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemazzano (Pisa), *per memoria*.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo 223 l'onorevole Pala.

**Pala** L'onorevole ministro sa quel che volevo dire; quindi rinunzio. (*Bravo! Benissimo!*)

**Presidente.** Capitolo 224. Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce), *per memoria*.

Capitolo 225. Pagamento, a mente dell'articolo 9 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, degli interessi dovuti ai Consorzi concessionari di opere di bonificazione di prima categoria, *per memoria*.

Capitolo 226. Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di seconda categoria, giusta l'articolo 25 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, *per memoria*.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 227.

Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 230.500.

Capitolo 228. Spese inerenti allo studio di progetti per le opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, numero 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza. Spese casuali. Somme da prelevare dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa, *per memoria*.

*Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.* — Legge 2 agosto 1887, n. 382. — Capitolo 229. Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna, lire 217.500.

Capitolo 230. Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 90.000.

Capitolo 231. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 22.000.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349. (Spesa ripartita). — Porti di prima classe. — Capitolo 232. Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, 980.000 lire.

*Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate con la legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3ª).* (Spese ripartite). — Porti di prima categoria. — Capitolo 233. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 12.000.

Capitolo 234. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 151.875.

Capitolo 235. Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine, lire 300.000.

Capitolo 236. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, *per memoria*.

Capitolo 237. Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 50.000.

Su questo capitolo 237 ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna. (*Rumori nella tribuna della stampa*).

**Presidente** Facciano silenzio!

**Camagna.** Debbo dire poche parole sullo stanziamento relativo al porto di Reggio Calabria. (*Nuovi rumori nella tribuna della stampa*).

**Presidente.** Ma facciano silenzio!

**Camagna.** Parlerò lo stesso, onorevole presidente. Essi facciano il comodo loro; io farò il dover mio!

**Presidente.** No, non faranno il comodo loro!

**Camagna.** Però prima di ogni altro, mi permetterò d'insistere per la pubblicazione del regolamento sui porti; regolamento che pareva ed era pronto per la pubblicazione, ma che non è stato poi pubblicato, per modificazioni che la Corte dei conti ha creduto di apportarvi, ritenendole indispensabili ed urgenti. Sono sicuro che il Ministero farà in modo, che questo regolamento sia pubblicato nel più breve termine possibile.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Camagna.** In quanto al porto di Reggio-Calabria, io ritengo che il ministro non possa certamente aumentare lo stanziamento di questo capitolo, nel presente esercizio; ma possa del porto stesso interessarsi in modo che, nei venturi esercizi, esso sia in grado di rispondere alla giusta aspettazione di quelle popolazioni ed agli interessi supremi del paese. Egli potrà quindi dare tali affidamenti che possa dichiararsene sodisfatta una città patriottica, benemerita della indipendenza, e che per il porto fece sacrifici enormi finanziari, contraendo un prestito di parecchi milioni e pagandone tra interessi, spese e premi circa tre volte l'importo.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Camera non può mai sfuggire l'importanza assoluta del porto di Reggio dal punto di vista del commercio, del rifugio e della difesa nazionale.

L'importanza commerciale del porto di Reggio-Calabria risulta dai seguenti documenti ufficiali:

1° prospetto pubblicato dallo stesso Ministero dei lavori pubblici, sul prodotto del servizio marittimo attraverso lo stretto di Messina nel 1899 in confronto a quello dell'anno precedente. Categoria dei trasporti: viaggiatori - prodotto 85.116 (mentre nel 1898 era stato di 78,4.7); merci 58,556 (mentre nel 1898 era stato di 55,940);

2° prospetto del movimento generale della rada (servizio nazionale e internazionale, navi a vela e a vapore). Nel 1887 erano 772 navi, con 259,103 tonnellate di stazza; nel 1888 erano 750 con 252,535; nel 1889 erano 815 con 272,118; nel 1890 erano 829

con 302,704; nel 1891 erano 784 con 321,448; nel 1892 erano 798 con 321,447; nel 1893 erano 726 con 344,638; nel 1894 erano 872 con 416,382; nel 1895 erano 718 con 413,016; nel 1896 erano 583 con 384,926; nel 1897 erano 621 con 432,669; nel 1898 erano 576 con 410,009; nel 1899 erano 589 con 438,171.

Per il porto il movimento era nel 1887 di 40 navi con 2,053 tonnellate; nel 1888 di 1,315 con 34,633; nel 1889 di 737 con 48,102; nel 1890 di 1,018 con 27,663; nel 1891 di 430 con 25,436; nel 1892 di 451 con 19,043; nel 1893 di 272 con 17,251; nel 1894 di 232 con 11,421; nel 1895 di 216 con 14,586; nel 1896 di 137 con 7,474; nel 1897 di 200 con 8,939; nel 1899 di 209 con 8,052; nel 1899 di 198 con 6,265.

3° Pubblicazioni ufficiali della Direzione generale delle gabelle, ufficio centrale di revisione e di statistica, movimento della navigazione nel 1889, a pagina 713, nella tavola XXIV per decennio, il porto di Reggio Calabria è segnato per un tonnelloaggio complessivo delle merci sbarcate e imbarcate con le seguenti cifre:

Anni	Tonnellate
1890 . . . . .	34,553
1891 . . . . .	26,926
1892 . . . . .	33,190
1893 . . . . .	30,034
1894 . . . . .	38,878
1895 . . . . .	40,525
1896 . . . . .	28,484
1897 . . . . .	36,024
1898 . . . . .	31,733
1899 . . . . .	31,795

Le stesse cifre si trovano confermate nell'altra pubblicazione ufficiale dello stesso Ministero delle finanze sul movimento commerciale del Regno nel 1899.

Ma quel porto, onorevoli colleghi, ha ancora una più grande importanza come porto di rifugio. I disastri nello stretto di Messina sono frequenti e gravissimi, e se negli ultimi dieci anni, se ne deplorarono quaranta sulla costa Sicula e ventidue sulla costa Calabria, ciò deve appunto all'utilità del porto di Reggio Calabria che, benchè incompleto, serve, anche meglio di quello di Messina, al rifugio dei legni nei casi di fortunale.

Infatti in detto porto furono ricoverati:

Anni	Bastimenti
Nel 1887 . . . . .	322
» 1888 . . . . .	354
» 1889 . . . . .	459
» 1890 . . . . .	428
» 1891 . . . . .	382
» 1892 . . . . .	243
» 1893 . . . . .	704
» 1894 . . . . .	529
» 1895 . . . . .	369
» 1896 . . . . .	343
» 1897 . . . . .	357
» 1898 . . . . .	364
» 1899 . . . . .	304

Però le ragioni militari danno ancora maggiore importanza al porto di Reggio Calabria.

Quando nel Parlamento fu distrutto quella specie di dogma secondo cui l'Italia avrebbe dovuto difendersi soltanto nella vallata del Po, ebbero principio vari studi strategici per la difesa in altri punti e specialmente nello stretto di Messina.

Fu concepito un piano completo di offesa e di difesa, dal quale veniva data massima importanza, oltrechè alle fortificazioni della costa calabra, al porto di Reggio. Perchè i forti al nord dello Stretto non impediscono l'entrata di navi nemiche nello Stretto, e il solo modo d'impedire tale entrata è dato dai proiettili ficcanti che raramente raggiungono il bersaglio mobile (la nave a tutto vapore) ed anche raggiungendolo non ne producono quasi mai la sommersione.

Il porto di Villa San Giovanni quando chi sa con quale spesa sarà costruito (ammesso che non sarà distrutto o in permanenza danneggiato dalla risacca, e corroso dalle correnti sottomarine) sarà esposto alle insidie di torpediniere e battelli sottomarini ed anche ai tiri del nemico situato fuori lo Stretto. Il porto di Reggio, immune da correnti, difeso dalle fortezze sovrastanti (Arghilla e Pentimele), a 17 chilometri dalla bocca dello Stretto, in comunicazione con tutta la costa calabra, e con un'ampiezza, quando sarà interamente costruito, da dar ricovero a cento e più navi da guerra, è il solo che può validamente difendere lo Stretto ed assicurare permanentemente le comunicazioni con la Sicilia.

Da Reggio mossero sempre le invasioni in Sicilia e le imprese in Africa, a Reggio

anzi al sud di Reggio sbarcò Garibaldi, dopo Pirro e Annibale, e a nord i nemici sbarcheranno sulle coste indifese non avendo bisogno di forzare lo Stretto.

A Reggio è facile e già costruito lo sbarco ed imbarco di truppe, di cannoni e di vagoni, ed è a Reggio più vicina Biserta.

Il ministro dei lavori pubblici potrà dirmi che è su ciò incompetente, ma poichè del Ministero dei lavori pubblici si serve il Ministero della guerra per far passare progetti di opere portuali, è al Ministero dei lavori pubblici che anche noi abbiamo il diritto e il dovere di rivolgerci per rilevare l'importanza militare del porto di Reggio.

Si dice che si voglia fortificare Capo d'Armi, che si vogliano mandare a Santo Stefano d'Aspromonte ufficiali di Stato Maggiore per altre fortificazioni. Evidentemente Reggio è e sarà la base delle operazioni militari per la difesa delle comunicazioni con la Sicilia.

Il ministro dei lavori pubblici, che ha già ordinato la partenza del treno diretto dalla stazione succursale deve convincersi che bisogna far partire dal Porto il treno diretto. Deve poi convincersi che è necessario appaltare tutti i lavori del porto contemporaneamente e accelerare i lavori in corso.

Se la Ditta appaltatrice pretende giusti compensi, io, che non ho mai difeso o conosciuto alcuna ditta, nell'interesse di Reggio lo esorto ad esaudire quelle richieste, e poichè la Commissione reale prese delle deliberazioni importanti, sono sicuro che conformi ad esse saranno i provvedimenti del Ministero.

Non voglio e non posso abusare della cortesia della Camera. Ma il Governo deve avere coscienza dei doveri che ha verso tutte le Provincie e verso tutti i Comuni, non per uno e a danno degli altri.

Poichè la lentezza con cui furono finora condotti i lavori allontanò finora il conseguimento di un atto di giustizia che da anni ed anni le fu invano invocato, il Ministero attuale dia una vigorosa spinta ai lavori per tranquillare la popolazione che soprattutto dal compimento del porto attende, col beneficio del traffico e del commercio, un alito di vita nuova e di risorse economiche. Il Ministero pensi *unum facere et alterum non omittere*. (Bene! Bravo! — Approvazioni).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Innanzi tutto sono lieto di assicurare l'onorevole Camagna che il regolamento portuale è stato da un mese circa presentato da me alla firma reale, ed ora trovasi per la registrazione alla Corte dei conti. Come vede, ho fatto sollecitamente quanto era mio dovere.

Per quanto concerne i lavori del porto di Reggio Calabria non ho che da ripetere ciò che dissi in altra circostanza: cioè che se mi riuscirà d'indurre la ditta che sta eseguendo i lavori ad affrettarne l'ultimaazione senza che questo arrechi un troppo grave carico allo Stato, io lo farò. Per quanto poi si riferisce ai lavori di difesa militare, comprenderà l'onorevole Camagna che non io posso rispondergli: in compenso gli dirò che accetto con piacere le altre sue raccomandazioni.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, si intende approvato il capitolo 237.

Capitolo 238. Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa, *per memoria*.

Capitolo 239. Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale, lire 80,000.

Capitolo 240. Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, lire 100,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 1<sup>a</sup> classe. —* Capitolo 241 Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 200,000.

Capitolo 242. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimenti.

*(Non è presente).*

Allora s'intende approvato il capitolo 242.

Capitolo 243. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 800,000.

Capitolo 244. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Catanzaro.

**Catanzaro.** Stante l'ora tarda e l'impazienza della Camera, mi limito a raccomandare all'onorevole ministro i voti espressi dalla Ca-

mera di commercio, dal Municipio e da molte associazioni di Livorno intorno alla necessità di tenere aperto al transito dei navigli un passaggio denominato la *Foce*, che, con gravissimo danno degli interessi commerciali livornesi, dovrebbe essere chiuso secondo il progetto dei nuovi lavori di miglioramento al porto, da poco tempo appaltati.

Io spero quindi che l'onorevole ministro vorrà ad ogni costo evitare che questo fatto avvenga. Me lo auguro e, non solo nell'interesse del movimento commerciale marittimo della città che rappresento, ma anche e più specialmente per la certezza che ho dell'assoluta inutilità dei nuovi lavori, se non si provvede ad eliminare l'inconveniente da me lamentato, e che è da moltissimo tempo oggetto in Livorno di viva agitazione in ogni ordine di cittadini.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Terrò grandissimo conto della raccomandazione dell'onorevole Catanzaro, con la speranza di poterlo accontentare.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni s'intende approvato il capitolo 244.

Capitolo 245. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 100,000.

Capitolo 246. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 240,000.

Capitolo 247. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 200,000.

Capitolo 248. Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, *per memoria*.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie.*

Capitolo 249. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, *per memoria*.

Capitolo 250. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera, *per memoria*.

Capitolo 251. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 140,000.

Capitolo 252. Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione, lire 40,000.

Capitolo 253. Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di Levante, lire 30,000.

Capitolo 254. Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale, lire 40,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

**Pipitone.** Dirò pochissime parole nell'interesse di un porto, che deve essere caro a tutta l'Italia per le memorie che ridesta e per la grande sua importanza commerciale, del porto di Marsala. Con la legge 11 luglio 1889 veniva stanziato un fondo di lire 300,000 per prolungare il molo occidentale di quel porto, per aumentarne lo specchio di acqua e garantirlo dalle correnti. Quella somma fu spesa; però, come avviene sempre quando si stanziavano somme a calcolo, non fu sufficiente per portare a compimento il lavoro progettato; invece di fare tutto il lavoro, se ne fece soltanto una minima parte. La Camera non consentirà che si lasci il lavoro incompleto, sia perchè dalla spesa fatta non si ritrae alcun beneficio, sia perchè i lavori eseguiti potrebbero disperdersi nel mare. È necessario quindi che altri fondi vengano assegnati per il compimento di tutti i lavori. Io credo che questi fondi ci siano, per la legge 25 febbraio 1900, in cui alla tabella B, è stanziato il fondo di un milione per « lavori diversi nei porti del Regno. »

Non può dirsi che in quell'espressione generica si alluda ai porti specificati nella detta tabella, perchè al n. 18 di essa abbiamo una somma di oltre un milione per opere straordinarie nei porti indicati nella tabella medesima. È chiaro che quel milione deve servire ad altri porti non specificati.

Ora fra tali porti è certo che debbono essere preferiti quelli che hanno già dei lavori in corso, ritenuti necessari da una legge precedente.

Io quindi mi auguro che l'onorevole ministro vorrà assicurarmi che da quel fondo sarà prelevata la somma necessaria al prolungamento del molo occidentale del porto di Marsala, e che presto saranno appaltati i lavori di un secondo tratto.

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Pipitone ha osservato che c'è un fondo di oltre un milione stanziato per lavori diversi nei porti del Regno; ma egli sa che molti sono i porti i quali di lavori hanno bisogno, e quindi il milione è piccola cifra di fronte alle molte esigenze.

Però credo siano molto giustificate le sue domande, ed io farò il possibile perchè le

opere del porto di Marsala siano continuate con la maggiore alacrità possibile.

**Presidente.** Il capitolo 254 s'intende approvato.

*Porti di 2ª categoria — 3ª classe. —* Capitolo 255. Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo, lire 25,000.

Capitolo 256. Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo, lire 50,000.

Capitolo 257. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 60,000.

Capitolo 258. Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 352,125.

*Opere dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, articolo 1, lettera d, designate nella tabella B, annessa alla legge stessa. —* *Porti di 1ª categoria. —*

Capitolo 259. Porto di Ancona - Ampliamento delle banchine fra il ponte sporgente dei magazzini generali ed il molo di San Primiano - Prolungamento ed ampliamento del molo della Sanità - Consolidamento delle esistenti banchine, lire 50,000.

Capitolo 260. Porto di Carloforte - Costruzione di una nuova banchina, lire 17,000.

Capitolo 261. Porto di Manfredonia - Costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo esistente - Costruzione di un secondo tratto di scogliera in direzione da greco a libeccio - Prosecuzione del muraglione esistente fino al faro, lire 46,000.

Capitolo 262. Porto di Tortolì - Completamento di scogliere di difesa foranee e fanale di segnalamento, lire 50,000.

Capitolo 263. Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesa, lire 40,000.

*Porti di 2ª categoria, 1ª classe. —* Capitolo 264. Porto di Napoli - Costruzione di un antemurale a completamento delle opere foranee, e propriamente per difendere il porto dai venti del primo quadrante - Costruzione di due capannoni per deposito delle merci, lire 300,000.

*Porto di 2ª categoria, 2ª classe, 1ª serie. —* Capitolo 265. Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edifizio della Regia dogana e Capitaneria di porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foraneo - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di

via Pizzoli o Scavo delle zone interne del porto, lire 120,000.

Capitolo 266. Porto di Porto Empedocle - Consolidamento degli esistenti moli, lire 40,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie.* — Capitolo 267. Porto di Barletta - Scavo a metri sette di profondità del bacino interno del porto - Allargamento e sistemazione della banchina dell'antico molo isolato - Allargamento della strada di accesso al porto - Allargamento della banchina del molo di ponente - Costruzione di un ponte sporgente - Lastricamento delle banchine dei predetti due moli isolato e di ponente - Costruzione della torre e fabbricato per fanalista sulla testata del molo di tramontana - Allargamento della banchina del primo tratto di quest'ultimo molo - Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci - Impianto dei binari di allacciamento dal porto alla stazione ferroviaria, lire 90,000.

Capitolo 268. Porto di San Remo - Costruzione di un pennello ortogonale a molo di mezzogiorno - Segnalamento della testata del pennello - Completamento del muraglione di difesa - Costruzione di calate di accosto al molo di mezzogiorno - Pavimentazione sulle calate, lire 30,000.

Capitolo 269. Porto di Termini Imerese - Prolungamento dell'esistente molo, lire 40,000.

Capitolo 270. Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena, lire 30,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 3<sup>a</sup> classe.* — Capitolo 271. Porto di Cesenatico - Costruzione di un canale fra il porto ed il bacino di efflusso, lire 22,000.

Capitolo 272. Porto di Fano - Prolungamento dei moli, lire 40,000.

Capitolo 273. Porto di Pesaro - Riparazioni straordinarie ai danni cagionati dalle piene del Foglia nell'autunno del 1897, lire 50,000.

Capitolo 274. Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio, lire 20,000.

Capitolo 275. Maggiori spese impreviste per le suindicate opere, *per memoria*.

Capitolo 276. Opere diverse in altri porti del Regno, lire 120,000.

*Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — *Porti.* — Capitolo 277. Au-

menti e miglioramenti delle grue e degli ormezzi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 278. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000, lire 29,000.

Capitolo 279. Porto di Favignana - Consolidamento e prolungamento del ponte di approdo, lire 29,000.

Capitolo 280. Porto di Napoli - Sistemazione delle condotte d'acqua del Serino, lire 30,000.

Capitolo 281. Porto Corsini - Costruzione di un tratto di muro di sponda, lire 29,000.

Capitolo 282. Porto di Fiumicino - Allargamento di un tratto del Porto Canale, lire 29,000.

Capitolo 283. Porto San Remo - Costruzione di due pontili da sbarco, lire 29,200.

Capitolo 284. Porto di Carloforte - Sistemazione di un ponte da sbarco, lire 17,500.

*Fari.* — Capitolo 285. Rinnovazione di apparecchi, ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 286. Ampliamento e sistemazione di fabbricati, e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi, lire 29,000.

*Spese generali per i porti e per i fari.* — Capitolo 287. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, lire 102,300.

Capitolo 288. Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 12,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 289. Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 600.

Capitolo 290. Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 418,000.

Capitolo 291. Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 40,000.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Rinunzio. (*Bravo!*)

**Presidente.** Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Medici.

**Medici.** Il ministro, rispondendo ieri all'onorevole Raggio, dichiarò che non riteneva fosse il caso per ora di deliberare riguardo alle tre linee Genova-Novì, Genova-Tortona, Genova-Piacenza essendo costosissime, salvo a riprendere in esame la questione quando veramente il traffico del porto ne rileverà la necessità.

Egli aggiunse che, per ora, applicando la forza elettrica alle linee di Busalla e con la costruzione del parco vagoni presso Rivarolo, si poteva fare fronte alle necessità del commercio.

Riconobbe inoltre come al traffico del porto di Genova potrebbe dare grande aiuto la Genova-Ovada completandola, con poca spesa, mediante il tronco Ovada-Alessandria. Ciò mi dispensa dal far rilevare alla Camera alcune inesattezze in cui l'onorevole Raggio, certo involontariamente, incorse nel suo discorso col quale vorrebbe dimostrare il contrario.

Questa linea, come dimostrai in una mia memoria, che mi onorai di trasmettere, nell'aprile scorso, all'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una spesa di 3,500,000 lire, ed in due anni di tempo, si può mettere in condizioni di sgombrare il porto di oltre 400 vagoni al giorno. Quando poi con l'aumento del traffico se ne sentisse il bisogno, con altra spesa di 10 milioni occorrenti alla costruzione del secondo binario dal bivio Polcevera all'imbocco della grande galleria del Turchino attraverso all'Appennino già costruita a doppio binario, si potrebbe raddoppiarne la potenzialità verso Alessandria, che è la chiave del commercio di transito fra i valichi del Gottardo e del Sempione.

Ora io non posso non approvare l'indirizzo del ministro dei lavori pubblici di rimandare la spesa ingente di oltre 100 milioni al momento nel quale se ne manifesterà la necessità e credo che intanto si debba cercare di mettere le attuali linee nella condizione della massima rendita.

Di questo programma adunque mi pare che debba fare parte la costruzione della Ovada-Alessandria, la quale, con una spesa relativamente piccola, provvede ad un grande interesse che ha carattere nazionale. Si tratta di giungere in tempo per l'apertura del nuovo valico del Sempione; si tratta di fare sì che

il traffico, che naturalmente convergerà sulla nuova linea, ottenga il suo sfogo. Oltre a ciò in caso di guasti dell'unico tratto comune, fra Ronco e Novì, non fermerebbe tutto l'enorme traffico di questa linea come è accaduto l'anno scorso per causa d'una frana presso a Serravalle Scrivia.

A tutte queste esigenze provvede la linea Genova-Ovada-Alessandria.

Nutro fiducia che l'onorevole ministro riconoscerà giusto quanto ho detto e vorrà provvedere al più presto alla costruzione dell'Ovada-Alessandria. (*Benissimo!*)

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Quello che ho detto ieri ripeto oggi; la linea che si raccomanda potrebbe essere facilmente fatta dal Governo, ma la necessità di quella linea per ora non la vedo, posto che l'adattamento della linea Genova-Ovada-Alessandria potrebbe essere utilissimo per sbarazzare il porto di Genova.

**Presidente.** È così approvato il capitolo 295. Capitolo 296. Linea Roma-Sulmona, *per memoria.*

Capitolo 297. Linea Faenza-Firenze, *per memoria.*

Capitolo 298. Linea Eboli-Reggio, *per memoria.*

Capitolo 299. Linea Parma-Spezia, *per memoria.*

Capitolo 300. Linea Gozzano-Domodossola, *per memoria.*

Capitolo 301. Linea Cuneo-Ventimiglia, *per memoria.*

Su questo capitolo 301 è iscritto l'onorevole Biancheri. Ha facoltà di parlare.

**Biancheri.** Onorevole presidente, sono le sette e mezzo, e mi pare che sarebbe opportuno di rimettere a domani il seguito della discussione; tanto più che non sono il solo, che parlerà su questo capitolo.

**Presidente.** Interpellerò la Camera.

**Biancheri.** Mi pare che alle sette e mezzo sia un mio diritto, onorevole presidente. Se fossi il solo iscritto a parlare su questo capitolo mi restringerei a brevissime osservazioni; ma non sono il solo io, ed evidentemente sarebbe impossibile esaurire oggi la discussione.

*Voci.* Domani! domani!

*Altri voci.* Parli!

**Presidente.** Onorevole Biancheri, io le ho dato facoltà di parlare perchè la Camera ha

espresso il desiderio di esaurire oggi la discussione del bilancio, non rimanendo che pochi capitoli.

**Biancheri.** Ella può interpellare la Camera; ma ripeto, che non sono il solo che parlerà su questo capitolo.

**Compans.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Compans.** Ho inteso accennare dall'onorevole Biancheri che una delle ragioni principali per le quali sarebbe indotto a chiedere che si rimetta a domani la discussione su questo capitolo del bilancio, è che ci sono altri oratori iscritti. Siccome io sono il solo oratore iscritto per sostenere una tesi diversa da quella dell'onorevole Biancheri...

**Biancheri.** Non è il solo!

**Compans ...** Sì, sono il solo contrario, poichè l'onorevole Nuvoloni già sostenne in passato, ed oggi riafferma col suo ordine del giorno le stesse proposte, le identiche conclusioni dell'onorevole Biancheri. Quindi tenendo conto delle condizioni della Camera dichiaro che, per parte mia, siccome nutro la più larga e sicura fiducia negli intendimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, aderisco all'invito che egli mi rivolge, rinunciando a parlare; (*Bene!*) tanto più che essendo inserita una mia interrogazione in proposito, l'onorevole ministro avrà sempre modo di rispondermi, se occorrerà; così potremo terminare la discussione del bilancio, come è nel desiderio di tutti.

**Presidente.** Io credo però che la discussione debba limitarsi a questo capitolo, senza occuparci di discutere in genere sulla linea perchè qui non vi è che un *per memoria*.

**Biancheri.** Scusi, onorevole presidente, credo non vi potrà essere limitazione; ad ogni modo non ho alcuna difficoltà di parlare ora.

**Presidente.** Allora parli.

**Biancheri.** Ho chiesto di parlare per soddisfare anzitutto ad un dovere e ad un desiderio, quello di rivolgere i miei vivi ringraziamenti alla Giunta generale del bilancio, che, ristabilendo questo capitolo, ha riparato ad una grave omissione, nella quale si è incorso in diversi precedenti bilanci, non so con quali intendimenti, e contro la quale omissione non è gran tempo l'onorevole deputato Luporini aveva energicamente e giustamente protestato.

È vero che non trattasi che di un semplice *per-memoria*; ma questo *per-memoria* co-

stituisce un titolo, conferma un diritto, ricorda un dovere di giustizia, d'imparzialità, d'uguaglianza di trattamento. (*Bene!*)

Da questo *per-memoria* non voglio trarre per ora argomento per chiedere o proporre un apposito stanziamento; poichè ho tuttora presenti alla mente le dichiarazioni fatte non è gran tempo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ed io, che ho piena fiducia nel suo animo retto ed equanime, e che pienamente confido nei suoi sentimenti di giustizia e di imparzialità, non intendo ora di sollevare alcuna difficoltà nè di provocare una discussione, la quale potrebbe forse parere prematura. Poichè dovrei rilevare con quanta erroneità si cercò di dare una interpretazione completamente inesatta alla legge del 1879, e dovrei anche porre in rilievo con quanta temerità si è voluto dare una falsa interpretazione alle stesse parole da me proferite in questa Aula in difesa di quella legge, e perfino ai miei sentimenti.

Da questa erronea interpretazione e dalla falsificazione dei miei concetti e dei miei propositi si volle avere ragione per sacrificare iniquamente i supremi interessi di numerose popolazioni italiane, spogliandole di diritti acquisiti, violando, lacerando la legge che li guarentiva, e della spogliazione a danno delle popolazioni italiane mirando a beneficiarne popolazioni straniere.

Ora io posso invece affermare, quante volte questo argomento dovesse essere discusso, che fu unico intento, vero, esatto e giustissimo della legge del 1879 che tutti i diversi interessi, a cui la legge mirava, fossero conciliati e appagati. E posso anche solennemente affermare che nelle parole da me proferite in difesa della legge stessa, non ebbi altro pensiero se non quello di far sì che quegli interessi, che erano contemplati dal disegno di legge allora in discussione, fossero tutti ugualmente soddisfatti, per modo che le comunicazioni tra il Piemonte e Nizza siano assicurate mediante quel tracciato ferroviario che, con gli indicati capisaldi, e lungo l'estremo lembo della Liguria occidentale, doveva condurre al litorale ed al mezzogiorno della Francia con la quale nazione vivamente auguriamo tutti che sempre esistano relazioni di sincera amicizia.

Sento inoltre di poter affermare e dimostrare che quel tracciato appaga gli interessi

di una parte e dell'altra, mentre un diverso tracciato verrebbe, come ben dissi, a ledere, a rovinare, gli interessi italiani, tutelati dalla santità della legge, per conferire invece tutto il beneficio ad un'altra parte contemplata bensì dalla legge, ma estranea affatto all'Italia.

La spesa maggiore che, forse, potrebbe occorrere, verrebbe largamente compensata dalla duplice comunicazione assicurata col Piemonte, e dagli importanti benefizi che verrebbero distribuiti tra molte ricche, popolose valli.

Sarebbe pertanto ingiusta, iniqua, anti-patriottica pretesa deviare un tracciato allo scopo di assicurare ogni beneficio ad una parte e di pienamente spogliarne con immensa rovina l'altra parte, ossia numerose popolazioni italiane, sebbene da molti anni esse soggiacciano a forti sacrifici nel prestare l'imposto loro concorso ai lavori lungo la linea ferroviaria già eseguiti.

È vero che con impareggiabile generosità vuolsi concedere alle spogliate popolazioni il grande beneficio di un tramway; gran mercè di tanta larghezza! Potrebbe, almeno, darmi maggior conforto il concetto che emerge da un telegramma che reca il nome dell'illustre nostro presidente e di altri nostri colleghi, del pensiero almeno parzialmente riparatore, e mi compiacio render sentite grazie all'onorevole Villa ed ai suoi colleghi come d'una dimostrazione della loro benevola amicizia.

Ma è sacro, doveroso mio compito chiedere in nome e nell'interesse delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare la dovuta, piena, assoluta giustizia, il rispetto dei diritti acquisiti, l'osservanza della legge.

Mi è caro nutrir sicura fiducia che in quella nobile terra del Piemonte, ove imparai a parlare d'Italia, ad amare la libertà, ove mai si invoca indarno la giustizia e la solidarietà nazionale, la voce di popolazioni italiane ad essa unite da antico, sicuro affetto che ebbero comuni le speranze, le gioie e i dolori, sarà fraternamente ascoltata.

Amo pure confidar pienamente che il Parlamento italiano, a cui dimandai, in tempi insidiosi, di serbare all'Italia popolazioni che resistendo ad ogni seduzione e ad ogni blandizia, chiedevano di non essere da lei staccate, vorrà oggi difenderle dalla minacciata ingiustizia, ascoltare il loro grido di dolore.

Nuvoloni. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma non facciamo una questione!...

Nuvoloni. Non dirò che due sole parole.

Presidente. Ma non si può aprire una discussione a questo riguardo!

Nuvoloni. Ebbene, rinunzio a parlare, augurandomi che prima di prendere decisioni che sacrificerebbero gli interessi italiani agli interessi di una nazione vicina ci si pensi due volte; mi auguro che il Parlamento non si lasci influenzare da quella agitazione che viene d'oltre Alpi, perchè noi dobbiamo prima di tutto pensare agli interessi italiani ed a fare la prosperità della nazione italiana. All'Italia appartiene la Liguria: ed essa non deve essere sacrificata. Se i tracciati non corrispondono si modifichino secondo il meglio ed in modo che la linea passi sopra territorio esclusivamente italiano, e faccia capo ad un porto di mare della Liguria occidentale.

La nuova linea ferroviaria deve mettere in comunicazione il Piemonte con la Liguria a vantaggio degli interessi italiani, per la prosperità e non con danno dell'Italia.

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

Giusso, *ministro dei lavori pubblici*. Prima di tutto rivolgo le mie più sentite grazie all'onorevole Biancheri, per le parole cortesissime che egli ha voluto rivolgermi. Faccio poi una breve dichiarazione, ed è questa: la linea Cuneo-Ventimiglia è compresa fra le complementari; sarà studiata la questione della linea stessa con la maggiore premura e col maggior affetto per tutte le popolazioni; ed alla ripresa dei lavori parlamentari si potrà fare di tuttata questa vertenza quella larga discussione che le circostanze richiederanno. Oggi mi sembrerebbe una cosa prematura, e quindi, senza che vi siano eccitazioni nè da una parte, nè dall'altra, nè che le varie parti d'Italia si mettano in discordia fra loro, si potrà studiare il problema, prepararne prima una soluzione ragionevole, e dopo verrà la discussione ampia, larga, solenne circa l'importantissima questione.

Per ora io vorrei che la Camera italiana non si chiudesse con una parola di divisione e con la scissura degli animi in regioni nobilissime, che ci sono altrettanto care come tutte quelle che compongono la nostra bella Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Biancheri ha facoltà di parlare.

**Biancheri.** Ringrazio vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Soltanto faccio osservare che in questa questione non può esservi dissenso. Noi invochiamo la legge; dinanzi alla legge tutti debbono inchinarsi; e il Governo, che ha la custodia delle leggi, deve per primo insistere perchè sieno rispettate. Non ammetto quindi che possa sorgere una contestazione, della quale non vi sarebbe assolutamente il motivo. Possono esservi pretese illegittime, ma non altro. E contro queste pretese protesto solennemente; ed ho piena fiducia che l'onorevole ministro saprà rintuzzarle, e custode della legge, saprà farla rispettare da tutti.

Mi affido al patriottismo del Governo; mi affido al patriottismo di Lei, onorevole ministro dei lavori pubblici; perchè so che Ella ha animo retto ed imparziale. E non esito a porre in Lei sicura garanzia che intanto, in verun modo, gli interessi delle mie popolazioni non saranno compromessi, nè pregiudicati.

Ho piena fede nel Governo, anche perchè a capo di esso vi è un uomo che da lunghi anni mi onoro di conoscere e di altamente stimare; e so che nel suo cuore nutre altissimo senso di patria e di giustizia, e che non vorrà mai che un interesse italiano sia sacrificato alle altrui ambizioni, per non dire ad altri interessi che non voglio qualificare. Ho piena fede in lui come in tutto il Governo; epperò chiedo anche una volta a lui e al Governo che gli interessi italiani non siano sacrificati. Di questo, onorevole ministro dei lavori pubblici, faccio Lei specialmente garante innanzi al Parlamento e al Paese. Mi affido al Governo, ed amo tenermi certo della sua tutela e del suo appoggio innanzi al Parlamento e al paese. (*Vivissime approvazioni*).

**Compans.** Domando di parlare.

**Presidente.** È inutile ora; quei sentimenti sono comuni a tutti, è questione di misura! (*ilarità — Commenti*).

**Compans.** Credo di aver dimostrata la mia convinta deferenza verso l'onorevole ministro dichiarando che aderivo all'invito rivoltomi. Confesso però che mi sarei aspettato dal ministro una risposta più chiara ed esplicita, quale logica conferma degli intendimenti suoi, accolti dal plauso della Camera nella seduta

del 6 maggio, e delle dichiarazioni sue contenute nell'ultimo eloquente discorso, che assicurava gli animi sull'esito finale dei negoziati, per il sollecito compimento della ferrovia internazionale Cuneo-Nizza, reclamata dall'unanime consenso delle popolazioni piemontesi.

Voglio pertanto sperare che l'onorevole ministro nulla abbia mutato delle sue precedenti convinzioni, e che le sue parole d'oggi rispondano semplicemente alle circospette esigenze della tattica parlamentare. Antica e profonda è la mia riverenza per l'onorevole Biancheri; rispetto le sue convinzioni; comprendo l'ardore per la difesa degli interessi del loco natio, ma non posso associarmi in silenzio ad una risoluzione fatale per l'avvenire della regione subalpina. So, in questo momento, di rendermi più che mai interprete dei sentimenti della città di Torino e di tutte le Province dell'Italia occidentale, che aspettano fidenti dal Governo quella sola soluzione che risponde agli ingenti sacrifici finora sostenuti ed all'interesse generale delle popolazioni.

**Presidente.** Ma non è questione di questo. (*Conversazioni generali — Interruzioni*).

**Biancheri.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ma la finiscano, non è il caso di entrare in questa discussione! Andiamo avanti!

**Compans.** Protesto poi con tutta le forze dell'animo mio contro l'accusa immeritata, lanciata dall'onorevole Nuvoloni, che la città di Torino dia triste spettacolo, sostenendo con tanta energia interessi non confessabili stranieri (a danno degli interessi nazionali). Respingo le ingiuste parole. Torino sente troppo alto il culto del patriottismo per sentirsi offesa. Essa provò sempre coi fatti, come sapebbe sottomettersi a qualsiasi sacrificio di fronte al principio di nazionalità, dinanzi ai doveri di italianità, dinanzi ai giusti diritti di solidarietà verso le altre regioni.

L'onorevole Nuvoloni, pochi istanti or sono, ammetteva meco, che la sua stessa provincia di Porto Maurizio è completamente solidale con Torino e col Piemonte, nel reclamare un tracciato ben diverso da quello che patrocinava l'onorevole Biancheri. Ho sott'occhi le proteste, i memoriali degli enti morali, di quasi tutta la Liguria occidentale.

Che significa ciò? Che la comunicazione

diretta di Cuneo con Nizza, s'impone quale interesse supremo della regione, di fronte al tracciato che, deviando per soddisfare esigenze di due o tre Comuni, verrebbe a far capo a Ventimiglia, all'estremo limite del confine, sottopondo lo Stato ad una spesa maggiore di oltre 80 milioni.

Nelle mutate condizioni attuali, questa soluzione sarebbe atto di follia, che sono convinto non giungerà mai a commettere il Governo italiano.

**Presidente** Onorevole Biancheri, la prego...

**Biancheri.** L'onorevole Compans vuol beneficiare alcuni e sacrificare altri; io invece voglio che tutti siano appagati; perchè ciò che io sostengo è conforme agli interessi della città di Torino e soddisfa ad un tempo altri legittimi interessi. (*Bravo! Bene! — Brevi applausi*).

Quello invece, che vuole l'onorevole Compans appaga soltanto alcuni interessi, anche stranieri, e sacrifica ingiustamente vitali interessi nazionali. Io miro a conciliare, egli vorrebbe dividere.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 301.

Capitolo 302. Linea Benevento-Avellino, *per memoria*.

Capitolo 303. Linea Taranto-Brindisi, *per memoria*.

Capitolo 304. Linea Messina-Patti-Cerda, lire 239,000.

Capitolo 305. Linea Lucca-Viareggio, *per memoria*.

Capitolo 306. Linea Foggia-Lucera, *per memoria*.

Capitolo 307. Valsavoia-Caltagirone, *per memoria*.

Capitolo 308. Linea Macerata-Civitanova, *per memoria*.

Capitolo 309. Linea Sant' Arcangelo-Urbino-Fabriano, *per memoria*.

Capito 310. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale, *per memoria*.

Capitolo 311. Ampliamento di officine per la rete complementare, lire 1,000,000.

Capitolo 312. Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo con la legge 2 luglio 1896, n. 269, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

**De Amicis.** Rinunzio. (*Bene!*)

**Presidente.** Capitolo 313. Aumenti e migliorie del materiale rotabile d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare, lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Arturo.

**Luzzatto Arturo.** Rinunzio. (*Bene!*)

**Presidente.** Capitolo 314. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4<sup>a</sup> categoria, concesse all'industria privata, lire 1,665,464.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ticci.

**Ticci.** Rinunzio. (*Bene!*)

**Presidente.** Capitolo 315. Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (Articolo 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2<sup>a</sup>, ed articolo 18 alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3<sup>a</sup>), lire 100,000.

Capitolo 316. Assegni al personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, (*Spese fisse*). Indennità e sussidi eventuali e continuativi al personale stesso in servizio o licenziato, *per memoria*.

Capitolo 317. Spese d'ufficio, *per memoria*.

Capitolo 318. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzioni dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria*.

Capitolo 319. Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria, *per memoria*.

Capitolo 320. Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per costruzione dei tronchi concessi colle Convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269, lire 5,000,000.

Capitolo 321. Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, lire 5,000,000.

A questo capitolo 321 gli onorevoli Chimentì, Visocchi, Vischi, Personè, Maresca, De Seta, Pizzorni, Raggio, Di Laurenzana, Curioni, Codacci-Pisanelli, Sanarelli, Masciantonio, Abignente, De Cesare, Zannoni e Val-

lone, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per l'allacciamento della stazione centrale col seno di ponente del porto di Brindisi, lasciando libero il seno di levante al commercio e sistemando così definitivamente l'importante servizio postale internazionale della Valigia Indiana al quale servizio, con la indicata soluzione, si viene a procurare economia di tempo e di spesa. »

L'onorevole Chimienti ha facoltà di parlare.

**Chimienti.** Raccomando semplicemente all'onorevole ministro l'ordine del giorno che egli già conosce. Lo stato della Camera non mi consente di svolgerlo; ma esso non è che la conclusione di quanto ebbi l'onore di dire nella discussione generale del bilancio delle poste e dei telegrafi sull'importanza del servizio della Valigia Indiana. (*Bravo!*)

Infatti se è vero che questo servizio rende allo Stato circa un milione all'anno, se è vero che il traforo del Sempione si fa anche per la ragione di guadagnare tempo alle provenienze dall'Oriente (via Brindisi), se è vero che si cerca con ogni sforzo di trovare nuovi capitali per il traforo della Faucille (circa 120 milioni per poche ore di guadagno nella linea Brindisi-Londra), se tutto ciò è vero non è possibile che l'Italia rinunci a guadagnare circa due ore con l'allacciamento che è proposto nell'ordine del giorno che ho l'onore di raccomandare alla Camera ed all'onorevole ministro.

Il ministro sa che la spesa non supererebbe un milione: meno dell'introito di un anno!

Come la Camera vede, il mio ordine del giorno ha avuto l'onore di essere appoggiato da deputati d'ogni regione d'Italia e d'ogni parte della Camera: ciò dimostra quale interesse vitale per l'Italia sia la questione di Brindisi. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Calissano.

**Calissano.** Rinunzio!

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

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Prometto di studiare la proposta dell'onorevole Chimienti, che accetto come raccomandazione.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 321.

**Capitolo 322.** Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle (Articolo 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268), lire 4,262,000.

**Categoria terza.** — *Movimento di capitali.* — *Anticipazioni a Provincie e a Comuni.* — **Capitolo 323.** Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56 (*Spesa ripartita*), lire 187,500.

**Categoria quarta.** — *Partite di giro.* — **Capitolo 324.** Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 391,643. 23.

**Capitolo 325.** Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa depositi e prestiti (Articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195), lire 10,465,449. 73.

**RIASSUNTO PER TITOLI.** — **Titolo I.** *Spesa ordinaria.* — **Categoria prima.** *Spese effettive.* — Spese generali, lire 1,064,900.

Debito vitalizio, lire 2,114,000.

Genio civile, lire 4,134,810.

Strade, lire 5,949,000.

Acque, opere idrauliche di prima e seconda categoria, lire 7,102,920.

Acque, opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria, lire 270,000.

Bonifiche, lire 166,600.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 5,667,500.

Strade ferrate, lire 1,000,018.

Tramvie, lire 12,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 27,481,748.

**TITOLO II.** *Spesa straordinaria.* — **Categoria prima.** *Spese effettive.* — Spese generali, lire 958,320.

Opere in Roma, lire 9,930,000.

Opere varie, lire 437,500.

Strade, lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000, lire 288,000.

Strade, lavori per sistemazione e miglioramento, lire 594,000.

Strade, costruzioni, lire 4,550,500.

Strade, sussidi per le strade comunali obbligatorie, lire 1,530,000.

Acque, lire 2,732,000.

Spese comuni ad acque e strade, lire 270,000

Bonifiche, lire 8,022,500.

Sistemazione idraulica dell'Isola di Sardegna, lire 329,500.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 5,850,000.

Strade ferrate, lire 542,600.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 36,034,920.

Categoria seconda. — Spese di costruzione di strade ferrate, lire 17,766,464.

Categoria terza. — Movimento di capitali, lire 187,500.

Totale del titolo secondo (*Spesa straordinaria*), lire 53,988,884.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 81,470,632.

Categoria quarta. — Partite di giro, lire 10,857,092.96.

*Riassunto per categorie.* — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 63,516,668.

Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 17,766,464.

Categoria III. — Movimento di capitali (*Parte straordinaria*), lire 187,500.

Totale spese reali, lire 81,480,632.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 10,857,092.96.

Totale generale, lire 92,327,724.96.

**Presidente.** Pongo a partito questo stanziamento complessivo.

(*È approvato*).

Dò lettura dell'articolo unico:

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Questo articolo unico verrà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

### Interrogazioni.

**Presidente.** Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione.

**Del Balzo Gerolamo, segretario, legge:**

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo sui fatti di Berra Ferrarese.

« Bissolati, Ferri, Costa, Agnini, Catanzaro, Ciccotti, Cabrini. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti d'urgenza intenda dare per salvare la città di Riposto dalla invasione del mare.

« Perrotta. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della grazia e giustizia sul rifiuto opposto dal procuratore del Re di Ancona alla istanza dei due condannati politici Giardini e Farinelli che chiesero l'applicazione a loro favore dell'articolo 19 del Codice penale, per cui alla detenzione può essere sostituita la prestazione di un'opera a servizio dello Stato, della Provincia o del Comune.

« Bissolati. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno inscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine della loro presentazione.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Assicuro gli onorevoli interroganti sui fatti di Berra che il Governo risponderà domani all'interrogazione che è stata presentata.

### Presentazione di un disegno di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

**Nasi, ministro dell'istruzione pubblica.** Presento alla Camera un disegno di legge per la istituzione di un ginnasio nei comuni di Frosolone e di Palmi e per la conversione in governativi dei ginnasi di Avezzano, Cassino, Pontedera ed altri.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

### Sull'ordine del giorno.

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

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Pregherei la Camera di dedicare la seduta mattutina di domani a quelli fra i disegni di legge, che si trovano nell'ordine del giorno, i quali, secondo ogni previsione, non porteranno una discussione, e che, d'altra parte, sono da molti interessi reclamati; sarebbero i seguenti,

che suppongo non ammettano discussione, ma che se a discussione dessero luogo e non potessero esser terminati nella seduta mattutina, ciò dovrebbe essere senza pregiudizio degli altri disegni di legge che si porranno all'ordine del giorno della seduta pomeridiana.

Sarebbero dunque i seguenti:

Numero 3 dell'ordine del giorno della seduta antimeridiana: Aggiunte e modificazioni alla legge 17 aprile 1898, numero 350, che ha istituito la Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai;

Numero 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;

Numero 15: Nomina dei professori straordinari delle Università e degli Istituti superiori;

Numero 7 della seduta pomeridiana: Estensione del servizio economico, attuato sulla ferrovia Bologna-San Felice, al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco.

Numero 10 della seduta pomeridiana: Provvedimenti a favore dei comuni di Acerenza e Colliano danneggiati dalle frane;

Numero 14: Modificazione alla legge 8 luglio 1863, n. 1496, concernente i provvedimenti pei danneggiati politici delle Provincie napoletane e siciliane.

N. 9 della seduta antimeridiana. Soppressione del comune di S. Giovanni Battista ed aggregazione a quello di Sestri Ponente.

N. 10 della seduta antimeridiana. Costituzione in Comune autonomo delle frazioni di Nardodipace, Ragona o Santo Todaro in provincia di Catanzaro.

Questi sarebbero quelli da discutersi nella seduta mattutina se ed in quanto nella seduta mattutina ci sia tempo, e senza pregiudizio di ciò che è determinato per la seduta pomeridiana, nella quale vi sarebbero il bilancio dell'Entrata e poi il disegno di legge: Provvedimenti per la trasformazione di 30 milioni di monete di bronzo in altrettanta somma di monete di nichelio puro.

Eppoi si riprenderebbe l'ordine del giorno.

**Barzilai.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Barzilai.** Vorrei pregare la Camera di con-

sentire che nella seduta antimeridiana fra queste leggi si mettesse quella delle cancellerie giudiziarie.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Impossibile: mettiamola ultima.

**Barzilai.** Almeno prima di quella del comune di S. Giovanni Battista, che darà luogo a grande discussione.

*Una voce.* A lunga discussione.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Acconsento che sia messa dopo quelle che ho indicato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sinibaldi.

**Sinibaldi.** Come ho chiesto nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, pregherei l'onorevole presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici di consentire che nella seduta antimeridiana fosse discusso il disegno di legge inscritto al numero 11 della seduta pomeridiana: Modificazioni alle disposizioni della legge 20 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria.

*Voci.* No! no!

**Sinibaldi.** È un progetto, che ritorna dal Senato con due semplici modificazioni, e sul quale quindi la Camera non avrà molto da discutere.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Lo metteremo in coda agli altri.

*Voci.* Prima di San Giovanni!

**Sinibaldi.** Rimane inteso: in fondo dell'ordine del giorno della seduta antimeridiana.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Senza pregiudizio di quanto è stabilito per la seduta pomeridiana.

*Mistica ... (Vivi rumori che impediscono di udire la voce dell'oratore).*

**Marazzi.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Marazzi.** Mi è parso che questa mattina si sia cominciata la discussione (mi è parso, non lo so) (*Si ride*), sul progetto di legge relativo ai segretari comunali. Domando se questa discussione continuerà, o no.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Continuerà nella seduta pomeridiana, se ed in quanto sarà possibile; non nella antimeridiana, perchè ho detto che le leggi, le quali spero non porteranno discussione, si discuteranno nelle sedute antimeridiane. (*Rumori — Grande agitazione*).

**Marazzi.** Prendo atto delle sue dichiara-

zioni, ma sicco me mi rivolgevo al president della Camera, il quale col capo mi faceva segno di sì, volevo togliere l'equivoco.

**Presidente.** Ma sì, intendevo nella seduta pomeridiana! Lei mi chiedeva se continuasse la discussione, io rispondevo di sì, ma nella seduta pomeridiana!

**Marazzi.** Potrebbe continuare nel mattino dopo! (*Vivi rumori e vive proteste*).

*Voci.* No!

**Presidente.** Come la Camera ha inteso, il presidente del Consiglio propone che nella seduta antimeridiana siano iscritti nell'ordine del giorno i disegni di legge, da lui indicati, nella ipotesi che non portino discussione. Per ciò, che riguarda gli altri disegni di legge, che possono offrire materia a discussione, saranno messi nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana dopo che si sarà discusso il bilancio dell'entrata e la legge sulla trasformazione delle monete.

**Mestica.** Onorevole presidente.... (*Rumori vivissimi*).

*Voci.* E la legge delle cancellerie?

*Altre voci.* Prima di San Giovanni.... (*Rumori vivissimi — Interruzioni*).

**Brunialti.** No, no; ma che cancellerie!

**Presidente.** La Camera deve dichiarare se accetta le proposte del Governo. (*Sì! sì!*)

**Barzilai.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Barzilai.** Il presidente del Consiglio ha dichiarato che non ha difficoltà di inscrivere nell'ordine del giorno la legge sulle cancellerie.

Prego la Camera di inscrivere la nell'ordine del giorno prima della legge di San Giovanni Battista.

*Voci.* Sì! sì!

**Barzilai.** La legge delle cancellerie attende da anni ed anni di essere approvata dal Parlamento.

Si tratta dell'interesse di un gran numero di funzionari. (*Rumori vivissimi — Interruzioni*).

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Io debbo mettere nell'ordine del giorno i disegni di legge, che non portano discussione.

Faccio notare all'onorevole Barzilai che questa legge avrà la sua importanza, ma però porta via anche parecchi milioni. La metteremo dopo le altre.

## Risultamento di votazioni.

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni segrete e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Cancellazione dall'elenco delle opere idrauliche di seconda categoria di un tratto del Canale Primario in provincia di Ferrara.

Presenti e votanti . .	231
Maggioranza . . . .	116
Voti favorevoli . . .	203
Voti contrari . . . .	28

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . .	230
Maggioranza . . . .	116
Voti favorevoli . . .	203
Voti contrari . . . .	27

(*La Camera approva*).

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.

Presenti e votanti . .	230
Maggioranza . . . .	116
Voti favorevoli . . .	188
Voti contrari . . . .	42

(*La Camera approva*).

Modificazioni alla legge sugli stipendi ed assegni fissi per il Regio Esercito.

Presenti e votanti . .	229
Maggioranza . . . .	115
Voti favorevoli . . .	174
Voti contrari . . . .	55

(*La Camera approva*).

## Comunicazioni del presidente.

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

**[Svolgimento d'interrogazione.]**

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Posso assicurare l'onorevole Perrotta, a proposito della sua interrogazione testè annunciata, che ho già dato disposizioni per un progetto di lavori da farsi al porto di Riposto ed è mio intendimento di fare il possibile che quell'industria popolazione abbia un sicuro ricovero; quindi può essere sicuro di questa mia dichiarazione.

**Perrotta.** Ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto delle sue dichiarazioni.

**Presidente.** Leggo dunque l'ordine del giorno per le sedute di domani:

*Alle ore 10.*

*Discussione dei disegni di legge:*

1. 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) *(Approvato dal Senato).*

2. 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).

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

4. Estensione del servizio economico attuato sulla ferrovia Bologna-S. Felice, al tronco S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco. (302)

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

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

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

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

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

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

*Alle ore 14.*

1. Interrogazioni.

2. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-1902. (128)

*Discussione dei disegni di legge:*

3. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario 1900-901. (121)

4. Provvedimenti per la trasformazione di 30 milioni di monete di bronzo in altrettanta somma di monete di nichelio puro. (303).

5. Seguito della discussione sul disegno di legge: Sui segretari ed altri impiegati comunali e provinciali. (191)

*Discussione dei disegni di legge:*

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

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

8. Espropriazione di Villa Borghese. (190)

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

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

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

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

13. Tombola telegrafica a favore dell'opera pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della pia Casa di Patronato pei minorenni e della pia Casa di rifugio per le minorenni corrigende di S. Felice a Ema. (94)

14. Riforma del casellario giudiziale. (270)

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

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

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

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

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

20. 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*)

21. 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)

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

Non essendovi obiezioni, l'ordine del giorno per le due sedute di domani rimarrà così stabilito.

La seduta termina alle 19.50.

*Ordine del giorno per le sedute di domani:*

*Alle ore 10.*

1. 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) (*Approvato dal Senato*).

2. 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)

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

4. Estensione del servizio economico, attuato sulla ferrovia Bologna-San Felice, al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco, (302)

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

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

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

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

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

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

*Alle ore 14.*

1. Interrogazioni.

2. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-1902. (128)

4. Provvedimenti per la trasformazione di 30 milioni di monete di bronzo in altrettanta somma di monete di nichelio puro. (303)

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

*Discussione dei disegni di legge:*

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

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

7. Espropriazione di Villa Borghese. (190)

8. Pareggiamento della Università di Macerata alle Università indicate nell'articolo 2 lettera A della legge 31 luglio 1892, n. 719. (145)

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

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

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

12. Tombola telegrafica a favore dell'opera pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della pia Casa di Patronato pei minorenni e della pia Casa di rifugio per le minorenni corrigende di S. Felice a Ema. (94)

13. Riforma del casellario giudiziale. (270)

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

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

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

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

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

19. 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*)

20. 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)

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

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'Ufficio di Revisione.*

---

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati.

