

LXXVI.

2^a TORNATA DI SABATO 14 GIUGNO 1902

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza (monumento a G. Rossini); dimissioni del deputato Ciccotti	Pag. 2891-92
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Biblioteca nazionale di Firenze (NASI)	2940
Servizio telefonico (GALIMBERTI)	2940
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	2899
ABIGNENTE	2902
ALBERTONI	2931
BADALONI	2930
BALENZANO (<i>ministro</i>)	2909
	2925-28-29-30-31-34-36-37-39-40
BRANCA	2935
CALDERONI	2928
CAVAGNARI	2926
DE AMICIS	2923-26
DE FELICE-GIUFFRIDA	2936
DE NAVA (<i>relatore</i>)	2918
	2926-34-35-36-39
GATTORNO	2939
LANDUCCI	2935
LICATA	2924
LUCIFERO	2907
LUZZATTO ARTURO	2899
MASCIANTONIO	2930
PALA	2929-38
TORRACA	2932-35
VALLE GREGORIO	2940
Interrogazioni:	
Camera del Lavoro di Bari (Divieto dell'invio d'un telegramma):	
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2892
VARAZZANI	2893
Provvedimenti per i comuni di Montecarotto e Serra de' Conti (grandinate):	
MAZZIOTTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2895
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2894
STELLUTI-SCALA	2895
Caso di epidemia colerica a bordo del <i>Montenegro</i> :	
MANGO	2897
PRESIDENTE	2898
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2896
Costruzione di ponti in Sardegna:	
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2898
PALA	2898
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
BERENINI	2941
COCCO-ORTU (<i>ministro</i>)	2941

Relazioni (*Presentazione*):

Pellagra (BADALONI)	Pag. 2929
Petizioni (MENAFOLIO)	2899
Bilancio del Tesoro (SAPORITO)	2907
Variazioni nel bilancio della pubblica istruzione (MORELLI-GUALTIEROTTI)	2918
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato ENGEL (MARESCA)	2925

La seduta comincia alle 14.20.

Stelluti Scala, *segretario*, legge il processo verbale della seconda tornata di ieri, che è approvato.

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Stelluti-Scala, *segretario*, legge:

5961. L'Unione delle Camere di commercio italiane fa istanza perchè al progettato consorzio per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova si assegni, anzichè un concorso annuo fisso da parte dello Stato, una quota non inferiore al 35 per cento dei diritti marittimi che si ottengono dal porto di Genova; e perchè nel Comitato esecutivo del consorzio stesso abbia posto anche un rappresentante per ognuna delle Camere di commercio di Torino e di Milano.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Resta-Pallavicino, di giorni 12; Papadopoli, di 6; Matteucci, di 2; Fasce, di 3; Sormani, di 10; Cottafavi, di 3; Dozzio, di 12; per motivi di salute, l'onorevole Rizzetti, di giorni 20.

(Sono conceduti).

Comunicazioni.

Presidente. Dal sindaco di Firenze è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:
« A nome anche del presidente del Comitato per le onoranze a Giovacchino Ros-

sini, mi onoro di invitare l'Eccellenza Vostra e l'onorevole Presidenza della Camera dei Deputati ad assistere all'inaugurazione del monumento al grande maestro pesarese, che avrà luogo nel Tempio di Santa Croce, la mattina del 23 giugno corrente alle ore dieci.

« Con il massimo ossequio

« *Il pro-sindaco*

« Artimini. »

La Presidenza, accogliendo questo cortese invito, dà incarico all'onorevole Torrigiani, vice-presidente della Camera, di associarsi ai deputati di Firenze e agli altri che si trovassero in quella circostanza presenti in Firenze al fine di costituire una Commissione che rappresenti la Camera, sotto la presidenza dello stesso onorevole Torrigiani. Qualora altri membri della Presidenza si trovassero là, essi saranno lieti di prender parte alla solenne cerimonia in onore del grande maestro.

Il deputato Ciccotti insiste nelle date dimissioni.

Presidente. Dall'onorevole Ciccotti è pervenuta la seguente lettera:

« Roma, 13 giugno 1902.

« Onorevole Presidente,

« Sono vivamente grato alla Camera dell'atto cortese col quale, per sua benevolenza, ha voluto respingere le mie dimissioni. Ma le ragioni che mi hanno indotto a darle, persistono sempre, e non consentono risoluzione diversa da quella che io ho già indicata nella mia lettera agli elettori. Sono, quindi, costretto a ripresentare le mie dimissioni, pregando la Camera perchè ne voglia prendere atto.

« E, con i sensi della mia perfetta osservanza, voglia credermi, onorevole Presidente

« *Dev.mo*

« Ettore Ciccotti. »

Dò atto all'onorevole Ciccotti di queste sue dimissioni e dichiaro vacante l'VIII Collegio di Napoli.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Bonoris al ministro della guerra. Ma non essendo presente l'onorevole ministro della guerra, questa interrogazione s'intende rimandata.

Viene ora quella dell'onorevole Varazani, al ministro dell'interno, « per sapere

quali ragioni determinarono l'autorità di pubblica sicurezza a impedire l'invio d'un telegramma diretto, il giorno 5 corrente, da Noci (Altamura) alla Camera del lavoro di Bari. »

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

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Nella provincia di Bari si sono verificati in queste ultime settimane notevoli scioperi di contadini. Essi mirano così ad ottenere miglioramenti alla loro condizione ed usano di un diritto che è loro consentito dalla legge. Ma le modalità d'azione per far valere le loro ragioni (anche se, per ipotesi, queste ragioni fossero legittime, non volendo e non dovendo qui giudicarle), non sono tali che possano in alcun modo essere permesse perchè quei contadini, per obbligare con maggiore efficacia i proprietari ad accogliere le loro domande, impediscono con la violenza che dai paesi vicini vengano altri contadini a compiere i lavori di campagna.

Ora questo fatto altamente immorale e riprovevole, è altresì un fatto indubbiamente delittuoso, costituisce cioè il reato contemplato dagli articoli 165 e 166 del Codice penale. Siamo dunque nella condizione di uno sciopero, che si esplica con modalità che hanno tutti gli estremi legali di un vero e proprio reato. Notate che è tanto più grave questo reato in quanto che il concorso di lavoratori di campagna dei paesi vicini, dal monte e dal mare, nella provincia di Bari, è un concorso che avviene tutti gli anni, poichè ogni anno i lavori di campagna non potendosi compiere solamente dai contadini locali, essendovi necessità per essere compiuti a dovere, è indispensabile anche il concorso degli altri contadini dei paesi vicini. Siamo quindi dinnanzi ad una violenza che non ha giustificazione od attenuanti di sorta, e che ha per ultimo risultato un immenso danno economico, essendo evidente che se non si compiono in un determinato momento certi determinati lavori, come ad esempio, la mietitura, il raccolto dell'intera annata può andare perduto.

In questi scioperi di contadini non mancano, lo riconosco, gli apostoli di pace, ma non mancano neanche i sobillatori, e specialmente non mancano coloro che raccomandano l'attuazione di quei mezzi di violenza, che cambiano il diritto in una perfetta illegalità, anzi, in un reato.

Il prefetto di Bari che, come ognuno sa, è uno dei migliori funzionari della nostra

amministrazione, ha provveduto largamente ed efficacemente alla tutela dell'ordine, ma si è preoccupato della gravità della situazione che veniva creata da questo singolare sciopero.

A Noci, Comune di una certa importanza, vicino ad Altamura, la situazione si è resa anche più acuta che nelle altre parti. Colà negli ultimi tempi il fermento fra i contadini era gravissimo, e fu presa una espressa deliberazione di abbandonare la mietitura se non erano esauditi, e di impedire, anche con la violenza, la venuta di contadini di altri paesi, che non fossero della provincia di Bari. Fu una vera e propria deliberazione, che venne presa in questo senso.

Varazzani. Vera e propria deliberazione: bisogna portare il verbale.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Onorevole Varazzani, o che si fanno verbali delle adunanze nelle quali si prendono queste deliberazioni?...

Varazzani. Ma facilmente si assevera che c'è.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Non facilmente. Io assevero, in questo caso, un fatto vero. O che occorre che risulti da istromento notarile una deliberazione di questo genere, per poter dire che fu presa?

Ora proprio nel fervore della lotta, quando più erano accesi gli animi, fu spedito un telegramma da uno dei capi dello sciopero di Noci alla Camera del lavoro di Bari, nel quale si chiedeva un capitano per dirigere questo sciopero, designando anzi un tale appartenente alla stessa Camera del lavoro come il più adatto alla bisogna. Ma il prefetto di Bari, considerato il momento e le circostanze, non ha creduto di dar corso a quel telegramma, e l'onorevole Varazzani chiede appunto ragione al ministro dell'interno, per il suo dipendente, di questa soppressione.

Ora io voglio anche ammettere, per ipotesi soltanto, che si possa discutere sul diritto da parte del Governo di sopprimere questo o quel telegramma, non essendovi una legge votata dal Parlamento su questa materia. Comunque, la Convenzione internazionale di Pietroburgo, 22 luglio 1875, ed il regolamento telegrafico internazionale di Budapest, 22 luglio 1896, danno la facoltà agli Stati stipulanti di impedire la trasmissione dei telegrammi privati all'estero se pericolosi alla sicurezza dello Stato o contrari alla legge, all'ordine pubblico e ai buoni costumi; e con Regio Decreto 20 maggio 1897 questa disposizione è stata con

alcune modificazioni ed aggiunte estesa all'interno del Regno ed alla Colonia Eritrea. Ma io non voglio valermi della ragione suprema dell'ordine pubblico per giustificare la proibita trasmissione di questo telegramma, per quanto evidentemente avrei diritto di invocarla. A me pare che siamo in una condizione di cose affatto speciale, dati i fatti come io li ho narrati e come ho dovere di credere che siano sussistenti, perchè esposti da un funzionario, come già osservai, altamente rispettabile. Difatti in quali condizioni venne soppresso il telegramma in questione? Eravamo, come ho narrato, nella condizione di uno sciopero non permesso perchè sciopero, ma perchè, esplicandosi colla violenza, faceva sorgere la figura di un reato.

Quale significato doveva allora dare il prefetto di Bari a questo telegramma col quale si invocava un capitano di simile sciopero? Doveva dargli il significato di un richiamo, di un invito alla Camera di lavoro di Bari a concorrere ad un reato per mezzo di chi ne sarebbe divenuto l'agente principale. Ora in questa condizione di cose comprenderà l'onorevole interrogante che la soppressione del telegramma non mirando che ad impedire il concorso in un reato, cessa di essere censurabile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varazzani per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Varazzani. Evidentemente l'onorevole sotto-segretario di Stato non sapeva che cosa rispondere (non se lo abbia per male queste parole) alla mia precisa interrogazione, tanto è vero che egli ha vagato assai lungamente rispondendo a non so quale interrogazione presentata da non so chi, ma non certamente da me. Egli si è diffuso a parlare della natura dello sciopero, anzi degli scioperi scoppiati in questi giorni, in questi tempi nella provincia di Bari, degli intendimenti di questi scioperanti, dei pericoli che gli scioperi potevano creare, tutte cose a cui io non ho fatto menomamente allusione.

Io ho domandato al sotto-segretario di Stato per quali ragioni l'autorità politica di Bari ha determinato di intercettare un telegramma che era concepito in questi precisi termini:

« Noci (luogo di partenza). Mandateci assolutamente stasera persona competente dirigere sciopero mietitori. » (*Commenti*).

Spiegheremo anche la parola *competente*: le parole sono quello che sono e fino ad ora

autorità è del vocabolario, e non ha diritto nessuno, dietro delle parole per sé stesse chiarissime ed innocenti, di metterci dei maligni sospetti.

Il telegramma era diretto dunque alla Camera del lavoro, e l'onorevole sotto-segretario di Stato, rispondendo a me, ha ammesso che fra gli agitatori ce ne possono essere di quelli insensati che o coscientemente o incoscientemente spingono magari al tumulto, ma ce ne sono però e numerosi quelli che hanno il senso della propria responsabilità civile e sociale e che dirigono, regolano, disciplinano questi movimenti non suscitati da loro, badate bene, e che non possono essere al momento compressi.

Ebbene io non so in che condizione fosse Noci, so che là c'era uno sciopero aperto, e questo l'avete ammesso voi, onorevole sotto-segretario di Stato, perchè quei contadini da sé stessi commettevano cose che sono riprovate da voi e sono riprovate anche da me: uno che aveva più coscienza degli altri si diresse alla Camera del lavoro e disse: mandateci uno competente, cioè a dire uno che sappia qualche cosa, uno che abbia quella coscienza che gli altri non possono avere e che eserciti quella funzione di disciplina che in questo momento si crede necessaria; e fu nominata anche questa persona, ed era il Frizzi, un uomo non di molta levatura, un uomo però acuto, prudente, che fu lasciato in quei luoghi da un nostro collega durante la sua assenza, dall'onorevole Barbato.

Si chiedeva dunque l'intervento di questo tale. Ora io domando all'onorevole sotto-segretario di Stato e per lui al suo subalterno il prefetto: chi dà diritto a loro di supporre che unicamente perchè ad una Camera del lavoro si chiede per regolare uno sciopero una persona, chi dà diritto di supporre che si voglia questa persona unicamente come capitano (io ripiglio queste parole e ve le rinfaccio) come capitano che vada ad incitare disordini?

Ad ogni modo innanzi di giudicare le persone badate alle opere che hanno compiuto.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Io ho giudicato le cose.

Varazzani. ...ad ogni modo badate che questo regime di paura insensata è quello che impedisce a noi tante volte di esercitare quell'azione che voi stessi desiderate, azione moderatrice e che noi sentiamo in certi momenti supremamente doverosa. Voi, cioè non voi, ma i vostri subalterni, venite

qualche volta per la paura e l'insensatezza vostra, venite a chiudere questa via. Ora abbiate voi ed i vostri subalterni la responsabilità. (*Commenti*).

Presidente. Questa interrogazione è esaurita.

Segue quella dell'onorevole Cuzzi al ministro dei lavori pubblici « per sapere se in seguito delle date disposizioni richieste nell'istanza dei Comuni interessati sia stata ordinata la costruzione della stazione di Feriolo compresa e segnata nel progetto della linea Arona-Domodossola sulla sponda sinistra del fiume Toce anzichè sulla destra, ed a quale punto si trovino gli studi ed i lavori. »

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. D'accordo con l'onorevole interrogante domanderei che questa interrogazione fosse rimandata ad altro giorno.

Presidente. Allora questa interrogazione resta iscritta nell'ordine del giorno, passando in coda alle altre.

Presidente. Viene ora la volta della interrogazione dell'onorevole Stelluti-Scala ai ministri dell'interno e delle finanze, sui gravissimi danni cagionati dalla grandine nel comune di Montecarotto, sul possibile soccorso del Governo in ispecie ai poveri contadini ed ai piccoli proprietari.

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

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Pur troppo il fatto cui accenna l'onorevole Stelluti-Scala è vero.

Il 10 di questo mese una terribile grandinata ha distrutto la massima parte dei prodotti agricoli a Montecarotto, comune della provincia di Ancona. Ma io non posso dare all'onorevole interrogante, per quanto riguarda il Ministero dell'interno, risposta diversa da quella data ieri all'onorevole Lucifero, in occasione di altro simile infortunio lamentato nel comune di Casino.

Il Ministero dell'interno non ha nel proprio bilancio somme stanziare per potere indennizzare i danni derivati dalle grandinate.

Di ciò anzi ha reso in parecchie circostanze edotti i Comuni, per mezzo dei prefetti; e più specialmente con le circolari 3 luglio 1888 e 24 giugno 1897, più volte ricordate anche da me in questa Camera, discorrendo di codesti terribili infortuni. Però, come ho detto anche all'onorevole Lucifero a proposito della sventura della

quale egli si preoccupava, così dico anche all'onorevole Stelluti-Scala, che nei limiti del possibile, limiti molto modesti pur troppo, specialmente in relazione ai danni toccati a Montecarotto che so ascendere a mezzo milione circa, il Ministero dell'interno verrà in aiuto dei danneggiati più poveri.

Il suo aiuto non sarà e non vuol essere in alcun modo, un adeguato compenso ai danni sofferti da quei poveretti, ma di soccorso ai poveri, resi anche più miseri dall'infortunio che è ora toccato al loro Comune.

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

Mazziotti, sotto-segretario di Stato delle finanze. L'onorevole Stelluti-Scala prevede molto facilmente la risposta che sono obbligato a dargli. Nella provincia di Ancona vige attualmente il nuovo catasto, che per questa parte corrisponde a quello che vigeva nell'ex compartimento pontificio; in quella Provincia non è ammesso l'abbuono per gli infortuni, poichè nella compilazione dell'estimo si detrae una quota che corrisponde appunto alla previsione degli infortuni. In vista di questa circostanza, tanto nella provincia di Ancona, come in altre provincie, l'amministrazione non può provvedere all'abbuono per la Fondiaria, quindi non si trova in grado di prendere alcun provvedimento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Stelluti-Scala per dichiararsi o no soddisfatto.

Stelluti-Scala. L'altro giorno, come presentai questa interrogazione, non avevo notizia piena della gravità dell'infortunio, il quale ha colpito non soltanto il comune di Montecarotto, ma anche i comuni contermini di Serra de' Conti e di Ostra.

Il furioso nembo si è scaricato su questi territori, per uno spazio di circa 20 chilometri, almeno, ed ha portato la desolazione in paesi, già tanto lieti ed ubertosi, riducendone le campagne in una condizione deplorabile, desolante, disperata, dal modo che mi scrivono da più parti.

Non ho avuto nemmeno lontanamente l'idea di chiedere al ministro dell'interno che voglia indennizzare i proprietari del danno sofferto, io ho domandato soltanto al Governo di soccorrere, quanto più è possibile, la gente, che l'infortunio rende povera per quest'anno, e forse anche nell'anno futuro, perchè ognuno sa che le conseguenze della grandine continuano anche nei futuri raccolti.

Questi disastri colpiscono principalmente, in modo diretto od indiretto, i braccianti, i mezzadri, e quella piccola proprietà che è una delle caratteristiche speciali e benefiche di queste nostre contrade.

Il Governo vorrà, io confido, chiedere dettagliate notizie di questo disastro veramente straordinario.

Da che son deputato non ricordo mai alcuna richiesta di soccorsi fatta al Governo dalle popolazioni della mia Provincia, per fatto della grandine, e non è a dire che ogni anno qualche infortunio di grandine non avvenga da per tutto. Dunque il Governo si convincerà di un caso, più che grave, eccezionale.

In quanto alla risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato delle finanze, è a malincuore che ne debbo prendere atto. Mi aspettavo la risposta, che non poteva essere diversa.

Colgo però l'occasione, ora che il catasto si rinnova in molte provincie, di avvertire che questo sistema mantenuto nell'ex-Stato pontificio, di prelevare nella stima una leggerissima quota d'imposta in previsione di straordinarie disgrazie atmosferiche, sia un metodo inopportuno e dannoso. Evidentemente nessuno dei proprietari sente od avverte, nell'economia dell'imposta annuale, un beneficio serio da quella quota infinitesimale che non paga in previsione di disastri eventuali, mentre quando il disastro avviene (specie nei paesi organizzati col sistema, come da noi, delle piccole proprietà) esso produce conseguenze enormi, che non trovano il conforto degli sgravi che si concedono nelle regioni il cui catasto non contiene riduzioni di aliquote per infortuni.

È bene di richiamare l'attenzione dell'Amministrazione del catasto su questi esempi, poichè io credo errato addirittura, dal punto di vista sociale ed economico, il concetto che è stato preferito in opposizione alle norme vigenti nei catasti, ad esempio, del Piemonte e del Napoletano. Tuttavia, se per questa parte ha piena ragione il ministro delle finanze, io desidero di fargli osservare che un mezzo termine di provvedere in altra maniera egli potrebbe sempre adoperare; e mi riporto a quello che fece il Governo nella stessa mia Provincia nel 1898 a causa delle inondazioni, che danneggiarono molti Comuni. Allora il Governo consentì, non so se in modo scrupolosamente legale, che fosse rinviato il pagamento dell'imposta dell'annata in corso, ripartendola nelle tre

annate successive senza che lo Stato perdesse un centesimo.

Mazziotti, *sotto-segretario di Stato delle finanze*. Con una legge!

Stelluti-Scala. Non ci fu legge! Questa disposizione fu presa dal Governo. Fu il presidente del Consiglio, l'onorevole Di Rudini, che si interessò della cosa, e riuscì a concretare con il ministro del tesoro e delle finanze il provvedimento di cui parlo. Non so se, ripeto, questo avesse lo scrupolo della legalità, ma certo fu un provvedimento assai opportuno ed ispirato, come mi suggerisce il collega Di Stefano, alla grande legge dell'equità. Ora se nei Comuni i quali hanno ricevuto questo gravissimo danno odierno, il ministro delle finanze potesse consentire che l'imposta di quest'anno fosse pagata e ripartita in due o tre annualità avvenire, farebbe un beneficio notevole, non indifferente, a parer mio, perchè certamente, dopo la disgrazia verificatasi, i piccoli proprietari non trarranno dalla rendita il modo di poter pagare l'imposta. Sono condizioni disgraziatissime che, ripeto, reclamano tutta l'attenzione del Governo; quindi torno a fare preghiera caldissima perchè voglia prendere a cuore la situazione dolorosa delle popolazioni danneggiate, recando i massimi soccorsi di cui possa disporre.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Mango. Questa interrogazione è diretta ai due ministri della guerra e dell'interno; ma il ministro della guerra non è presente e neppure il sotto-segretario di Stato; risponde Lei, onorevole Ronchetti?

Ronchetti, *sotto segretario di Stato per l'interno*. Io rispondo per la parte che mi riguarda.

Presidente. Onorevole Mango, si accontenta che alla sua interrogazione risponda il sotto-segretario per l'interno?

Mango. Sissignore.

Presidente. Allora dò lettura della interrogazione: « sulle notizie intorno alla salute dei nostri soldati che partirono dalla Cina a bordo del *Montenegro*. E sulla opportunità di non farli sbarcare a Napoli, i cui facili denigratori potrebbero aver occasione di destare allarmi, che ancora una volta danneggerebbero gli interessi di quella città. »

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

Ronchetti, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Dopo la partenza da Singapore ove l'epidemia colerica è endemica, il *Montenegro* ha avuto a bordo fra le nostre truppe tre casi di colera. La nave fu allora diretta a Penang, isola dello stretto di Malacca, ove

esiste una importante stazione sanitaria inglese. Colà tutta la nostra truppa fu sbarcata, e la nave è stata completamente disinfettata come poteva esserlo in una stazione sanitaria d'Italia. Siccome poi non si era più verificato alcun caso di colera, si decise di far proseguire il viaggio a tutta la truppa che non aveva avuto alcun contatto coi tre colerosi: chi aveva avuto con essi contatto fu lasciato a terra.

Ora in queste condizioni il *Montenegro* si è avviato e si avvia verso l'Italia. Noi non sappiamo dove il ministro della guerra intenda di far sbarcare i soldati che sono su quella nave, ma è certo che in qualunque luogo sbarchino, Napoli od altra città, non debbesi avere il menomo timore che possano diffondere l'epidemia colerica. Infatti la nave è stata disinfettata secondo le più rigorose norme della scienza e dell'esperienza, e si trova nello stato in cui sarebbe se uscisse dall'Asinara o da qualsiasi altra nostra stazione sanitaria italiana. Ciò diciamo ben inteso nella viva fiducia che non siasi nel viaggio verificato alcun nuovo caso di colera, perchè in caso diverso si provvederebbe come di consueto col massimo rigore. Noti l'interrogante e noti la Camera che da Penang a Suez occorrono 30 giorni di viaggio, dimodochè, se durante quella traversata, come crediamo, non è avvenuto nessun caso di colera, si ha la maggiore garanzia che l'infezione fu completamente estinta e che tutte le disinfezioni che occorreivano, per rendere immune da qualunque contagio la nave, sono state regolarmente compiute.

Ovunque, adunque, sbarchino i nostri bravi soldati, possono e devono essere ammessi, come la nave a libera pratica.

Non bisogna quindi alimentare con assurdi timori gli allarmi che si suscitano. A che varrebbero tutte le precauzioni che si prendono in questi casi, tutte le disposizioni che si attuano, precauzione e disinfezioni che si osservarono fino allo scrupolo, per il *Montenegro*, se poi si avessero ancora delle paure?

Se il *Montenegro* invece di essere una nave italiana fosse una nave straniera, in forza delle nostre convenzioni internazionali di Dresda e di Parigi, noi saremmo obbligati a riceverla in libera pratica. E notisi che dovremmo riceverla in libera pratica anche se durante la traversata avesse avuto a bordo dei casi di colera, purchè fossero trascorsi soltanto 7 giorni dall'ultima guarigione.

gione o dall'ultimo caso di morte verificatosi.

Ora è evidente che se questo trattamento dovremmo usare verso una nave straniera, un eguale trattamento dobbiamo usare in confronto di questa nave italiana, che restituisce alla patria i nostri soldati.

Dopo tutto ciò che ho detto, dopo le assicurazioni date che si è provveduto ed efficacemente alla tutela della pubblica salute, non c'è ragione di allarmi.

Cooperiamo invece tutti concordi perchè si dissipino i pregiudizi e le paure nell'interesse dei nostri commerci, della nostra tranquillità, della nostra serietà e dignità nazionale. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Mango ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Mango. È con vero senso di sollievo che io, e certamente tutta la Camera, abbiamo ascoltate le dichiarazioni del sottosegretario di Stato sulle condizioni sanitarie dei nostri cari soldati, che tornano dalla Cina. I casi di epidemia, che si era inteso ne avesse colpiti parecchi, hanno posta una giusta agitazione in ogni cittadino italiano, non nelle sole famiglie dei reduci, perchè la salute di ogni soldato è cara alla patria.

Viva però è l'agitazione, e vivissime le preoccupazioni che al ritorno di essi, se il Governo non avesse cura di accertarsi siano ben disinfettati i loro effetti di uso più che le loro persone, non abbiano a portare in Italia un morbo ferale, che all'approssimarsi della estate forte diventa tanto più terrificante!

Ieri l'onorevole Celli, che con tanta competenza maggiore della mia può parlare in tema d'igiene, mi osservava che la espansione in Cina deve forse tristamente abitarci a dolori e pericoli in tema di epidemie, perchè purtroppo è la Cina focolaio delle più pericolose fra queste. Ed egli mi parlava - desiderando che il nostro Governo ne facesse tesoro - di quanto fa il Giappone coi soldati che tornano dalla Cina; quel Giappone che a passi così accelerati sa avanzarsi fra i popoli i più civili. E mi parlava di un'isola speciale destinata, con i mezzi più larghi di disinfezione, a porre il paese al sicuro dalla importazione di tristi epidemie.

Intanto una grave agitazione ferve specialmente a Napoli, nè credo che a farla cessare varrà altra assicurazione che quella che le truppe di ritorno dalla Cina non sbarcheranno

affatto in quel gran porto o almeno vadano pria all'Asinara. Municipio, associazioni di commercianti, ecc., più che terrorizzate dal triste ricordo del colera del 1884, memori del danno ricevuto non pria dell'anno scorso per qualche caso di peste, protestano e pregano perchè la città più popolosa d'Italia, quella in condizioni igieniche meno adatta ad una resistenza ai contagi, quella che ha un porto ove affluiscono tante navi, non abbia il pericoloso privilegio di veder sbarcare ora i reduci dalla Cina. Non è egoismo quello che produce questi clamori a Napoli, che è pur sempre nobile nei suoi sentimenti, ma egli è che nessuna come essa si vede ad ogni piè sospinto per esagerazioni, per voci calunniose danneggiata più di ogni altra dai tanti denigratori, che in molte guise la insidiano!

Un mese fa mentre migliaia di forestieri si apparecchiavano, a passare pochi giorni a Napoli, lasciando un po' di danaro tanto benefico, specie per le piccole industrie, vennero ad allontanarli voci le più infondate sopra segni dati dal Vesuvio di prossima e grave eruzione, e che i disastri della Martinica fecero agli animi preoccupati apparire quasi realtà.

Io adunque formalmente insisto che, quali che siano gli eventi, le truppe che ora viaggiano verso l'Italia non sbarchino a Napoli, e si rassicuri così quella popolazione.

De Nava. È un pregiudizio! Eppoi vogliamo il commercio nelle nostre città!

Mango. Ma non m'interrompa, lasci che io dica alla Camera in quali condizioni è lo spirito pubblico a Napoli. Il commercio si danneggia non prevenendo, ma lasciando che il malanno ci trovi impreparati. Lei, onorevole De Nava, protesterebbe se forse sapesse che i soldati andassero a sbarcare a Bagnara...

De Nava. Andrei a far propaganda contro i pregiudizi, nel mio paese! Eppoi volete i commerci!

Mango. Allora li manderemo a Bagnara, e lo propongo all'onorevole ministro dell'interno, come luogo dove sono cittadini così entusiasti... (*Si ride*).

A Bagnara, se non li si manda pria all'Asinara, ma a Napoli, possibilmente no. (*Interruzioni e commenti animati*).

Presidente. Ma la finiscano di elevare conflitti!

Mango. Io concentro i miei desiderî e quelli che parmi esprima la stampa di una città d'oltre mezzo milione d'abitanti, in

questo voto: che, quali che siano le condizioni di quelle truppe, esse non sbarchino a Napoli.

E dopo questa piccola disputa da me non provocata, mi consenta la Camera che io la inviti a portare un saluto a quei soldati... (*Interruzioni e commenti*) un saluto, ed un augurio di sanità, onorevoli colleghi, che non ha nulla che vedere con lo sbarco dei soldati medesimi a Napoli o altrove; un saluto affettuoso che dica ai soldati che vengono dalla Cina, che noi, con affetto, li abbiamo sempre seguiti in quelle lontane regioni. (*Interruzioni e commenti*).

Presidente. Onorevole Mango, Ella ha esagerato in certe sue preoccupazioni: c'è però un sentimento che esce dall'animo suo ed al quale io m'associa in nome della Camera: quello di mandare un saluto alle truppe italiane. (*Vive approvazioni ed applausi*).

L'onorevole Pala ha interrogato il ministro dei lavori pubblici, per sapere « quando si porrà mano alla costruzione dei ponti caduti sulla strada Orientale nazionale, n. 75, da Terranova a Siniscola. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. I ponti sulla strada nazionale n. 75, nel tratto da Terranova a Siniscola nella provincia di Sassari, a cui allude l'onorevole Pala, sono l'uno sul fiume Padrongianus e l'altro sul torrente Gallarese. La ricostruzione di questi due ponti venne contemplata dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, la quale pel primo ha autorizzato la spesa di lire 400 mila e pel secondo di lire 100 mila.

L'onorevole Pala però rimprovera l'Amministrazione di avere frapposto troppi indugi nella compilazione dei progetti, ma giova qui ricordare ancora una volta le difficoltà nelle quali si trova il Ministero dei lavori pubblici per la deficienza del personale del Genio civile. Aggiungo che il ritardo nella compilazione dei due progetti dipese principalmente dalla necessità di provvedere alla compilazione dei progetti di alcune bonifiche, che erano veramente urgenti.

Posso assicurare però l'onorevole Pala che da parte della nostra Amministrazione si è già provveduto ad inviare sul posto un abilissimo ingegnere, al quale si è dato incarico di compilare con la massima sollecitudine i progetti dei detti ponti.

Credo opportuno aggiungere, che al capitolo 120 del bilancio 1902-903 è proposto uno stanziamento di 120 mila lire per il

ponte Padrongianus e che pel ponte sul torrente Gallarese, oltre le lire 36,000, stanziato al capitolo 114 del bilancio in corso, è proposto uno stanziamento di altre lire 10,000, nel bilancio del prossimo esercizio 1902-903. Il che dimostra quanto sta a cuore all'Amministrazione dei lavori pubblici la ricostruzione di questi ponti, ai quali si interessa l'onorevole Pala.

Appena i progetti verranno presentati, sarà provveduto a tutte le formalità amministrative, necessarie per poter disporre l'appalto dei lavori suddetti.

Con questo spero di avere soddisfatto l'onorevole Pala.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Pala. Le stesse identiche risposte che mi ha dato ora l'onorevole sotto-segretario di Stato, le stesse (paiono copiate) sono quelle che mi furono date nel 1900 dal ministro precedente ed anche nel 1899, nel 1898, e perfino nel 1897.

Credo che l'onorevole sotto-segretario di Stato non troverà indiscreta l'interrogazione. Le strade nazionali mi pare, se non prendo equivoco, debbono essere a carico dello Stato, come costruzione e come riparazione.

Ora, se io non ricordo male, questi ponti sono a terra da un quarto di secolo.

Se coloro che dovrebbero servirsene hanno l'audacia di lagnarsi credo non abbiano tutti i torti. E, vedete combinazione, precisamente l'unica ragione che adduce l'onorevole sotto-segretario di Stato di questa tardanza per la esecuzione di questi troppo attesi lavori, si ripete da cinque anni, ed è questa: manca il personale tecnico per compilare i progetti definitivi!

Ma è ovvia l'osservazione già fatta in passato: se il personale tecnico dipendesse da me o da chi reclama la normale manutenzione della strada, il progetto sarebbe stato già compiuto; ma il Ministero non può ignorare, che la manutenzione della strada e il personale tecnico dipendono da lui; è pertanto un'assai magra scusa l'addurre che manca il personale, quando questo deve esser fornito dallo Stato; è lo Stato che invia nei singoli capoluoghi di Provincia gli ingegneri del Genio civile...

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Non ce li abbiamo.

Pala. Non potete dire: non li abbiamo.

Quando mai si può dire che l'ufficio del Genio civile in una Provincia, non debba avere, per sistema, il personale necessario?

Io tengo a constatare che la risposta vostra tende a niente altro che a coprire la vostra responsabilità con un pretesto ingiustificabile: con questo sistema voi disapplicare la legge, e disconoscete gli obblighi dello Stato verso le Province sarde.

Prenda l'onorevole sotto-segretario di Stato in mano un bilancio qualunque dei lavori pubblici (anche quest'ultimo), e vedrà una filza di opere per riordinamento di strade nazionali e non se ne troverà che pochissime, per riattamento di ponti. Indagini ora in che epoca sono caduti questi ponti, e vedrà che non lo sono da poco tempo: ma quelli della strada nazionale n. 75 sono caduti da un quarto di secolo, ed un quarto di secolo, onorevole sotto-segretario Niccolini, mi pare francamente un po' troppo.

La verità è, che tutti gli interessi sardi sono sempre rimandati alla calende greche, per cui, onorevole sotto-segretario Niccolini, ho il dispiacere di non potermi dichiarare soddisfatto.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Mi dispiace, ma questo avviene spesso (*Si ride*).

Pala. Dispiace anche a me, ma questo non fa certamente il vostro migliore elogio.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Così sono esaurite per oggi le interrogazioni.

Invito l'onorevole Menafoglio a recarsi alla tribuna.

Menafoglio. Come presidente della Giunta delle petizioni, mi onoro di presentare alla Camera un elenco di petizioni sulle quali la Giunta è pronta a riferire.

Presidente. Dò atto all'onorevole Menafoglio della presentazione di questo elenco che sarà stampato e distribuito.

Seguito della discussione del bilancio per i lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1902-903.

Spetta a parlare all'onorevole Luzzatto Arturo.

Ne ha facoltà.

Luzzatto Arturo. Onorevoli colleghi, rendendomi conto dell'urgenza di approvare i bilanci, cercherò di compendiare il mio dire in poche parole.

Ottanta milioni compresi diciassette di struzioni ferroviarie e due di debito vita-

lizio, una sessantina di milioni dunque, rimangono disponibili in tutto e per tutto pel Ministero dei lavori pubblici.

Non trattandosi qui delle spese che i miei confratelli dell'Estrema chiamano improduttive, credo che li avrò con me concordi nella malinconica osservazione che con somma così esigua, mal si può sopporre ai sempre crescenti bisogni di uno Stato moderno.

Ma poichè necessità non ha legge, e necessità è per noi il non compromettere il pareggio del bilancio, non sarò io che verrò qui a domandare nuovi fondi.

Lasciate però che vi esprima subito la mia sorpresa nel vedere che nemmeno tutta questa esigua somma viene spesa e che cifre non indifferenti si accumulano sotto forma di residui attivi. Voglio alludere alle bonifiche, per le quali ci sono ora disponibili ben venti milioni.

Ricorrendo alla elaborata e diligente relazione dell'amico De Nava trovo a questo riguardo che il largo margine che presenta il fondo depositato rispetto ai pagamenti dipende:

a) dal tempo necessariamente occorso per redigere i progetti e disporre l'appalto, dopo la promulgazione della nuova legge sulle bonifiche;

b) dal tempo occorrente al progresso dei lavori nella misura richiesta per l'emissione dei certificati d'acconto;

c) dall'impossibilità tecnica di cominciare talune opere con gli esigui stanziamenti assegnati, e di condurle in guisa da compierle nel numero di esercizi stabiliti;

d) dall'affluenza dei residui alla Cassa depositi e prestiti, a norma dell'articolo 67 del testo unico.

E conclude il relatore: « Del resto la giacenza dei fondi non riesce per ora dannosa, concorrendo ad aumentare con gl'interessi il fondo di riserva che già s'appalesa troppo esiguo di fronte alle opere che all'atto di esecuzione richiedono somme maggiori di quelle assegnate dalla legge. »

Ora su questo io non sono affatto d'accordo col relatore. Gli stanziamenti annui in un bilancio così modesto, devono essere in relazione almeno approssimativamente con la spesa che si possa fare nell'anno stesso, per non sottrarre le già poche disponibilità agli altri impellenti bisogni.

Tutti sappiamo, per esempio, che lo Stato ritarda i pagamenti dovuti ai Comuni per le sue quote di concorso in base alla legge 1868 sulle strade obbligatorie, ed io come

presidente di un Consorzio ho potuto verificare quali gravi danni questi ritardi apportino. Ora siccome la causa va attribuita all'insufficienza degli assegnamenti annui al relativo capitolo, ecco dunque che avrebbero trovato opportuno impiego parte di quei fondi che ora sono fra i residui delle bonifiche.

Non si tratta di storno di fondi naturalmente, perchè la spesa totale votata per le bonifiche deve rimanere, ma di posposizione di stanziamenti i quali faciliterebbero l'esecuzione immediata di molte opere indispensabili.

Del resto poi oltre questa osservazione ve n'è un'altra altrettanto importante e cioè che è strano si accumulino residui da un lato e si facciano debiti dall'altro, come vedremo poi pel materiale ferroviario; c'è per lo meno una differenza d'interessi che si sarebbe potuta risparmiare.

Io pregherei perciò l'onorevole ministro a questo riguardo di volermi dire:

1° Se conti di poter spendere nell'esercizio 1902-903 la somma preventivata sul capitolo bonifiche;

2° Se conti di poter spendere rapidamente anche i residui;

3° Nel caso che ciò non si possa, se non creda opportuno stornare le somme dei residui pei lavori urgenti pei quali non avrebbe i fondi che nei futuri esercizi, salvo a ridare questa somma alle bonifiche con stanziamenti successivi.

E perchè questa parte del bilancio riesca più chiara, io lo pregherei pure di voler unirvi in avvenire uno specchio dei residui attivi e passivi.

Non è infatti che con l'esame dei residui attivi e passivi che può farsi un'idea esatta dell'opportunità dei diversi stanziamenti ed anche del modo come procedono i diversi servizi.

La relazione ci apprende che ci sono anche dei notevoli residui passivi i quali si riferiscono specialmente a liquidazioni di costruzioni ferroviarie. L'elenco di questi residui sarebbe utile anche per vedere da quanto tempo queste questioni si trascinano.

Ed a questo riguardo non potrei mai abbastanza raccomandare una sollecita risoluzione di tutte le controversie. Più si prolungano e più dannose sono per lo Stato, mentre un immediato pagamento molte volte avrebbe procacciato rilevanti economie.

Col sistema dei *forfait* chiusi, queste pen-
denze non ci dovrebbero ormai esser più;

e poichè sono in argomento di costruzioni ferroviarie non voglio lasciar sfuggire l'occasione di unirmi in tutto e per tutto a quanto ebbe a dire, a questo riguardo, il collega ed amico (non politico) De Seta l'anno decorso.

Uno degli argomenti principali che hanno persuaso ministro e Camera dell'opportunità di concedere alle Compagnie ferroviarie tutte le nuove costruzioni, è stato quello che così si evitavano le sorprese di maggiori spese.

Orbene, l'argomento non ha nessun valore; gli stessi *forfait* si possono fare direttamente cogli appaltatori e coi progetti studiati dal nostro personale, che ormai si deve essere addestrato, conseguendo notevoli economie.

È notorio infatti che le Compagnie hanno guadagnato nelle costruzioni somme ingenti, somme che in gran parte avrebbero potuto rappresentare un'economia per lo Stato ed avrebbero permesso di costruire parte di quelle reti complementari per le quali si sta ora battagliando col ministro dei lavori pubblici.

Le ferrovie complementari! Il relatore a questo riguardo sfugge abilmente il grave argomento e ci rimanda alle decisioni dell'apposita Commissione, ed io non ho che da fare un augurio: che nella costruzione di queste linee si voglia tener conto non solo dell'utilità immediata commerciale, ma anche dell'utilità civilizzatrice; il compimento dell'unità ha portato degli obblighi verso le regioni meno fortunate, ed io son sicuro che a questi obblighi non verrà meno un Ministero presieduto da Giuseppe Zanardelli.

Ho parlato testè di debiti contratti pel materiale mobile ferroviario. Sopra questo argomento il relatore ci dà particolari importantissimi.

Sono circa 136 milioni che si saranno spesi a tutto il 1904 in aumento di dotazione di materiali rotabili a' sensi dell'articolo 9 della legge 25 febbraio 1900. Questi aumenti erano e sono indispensabili e solo è da deplorarsi che si sia pensato così tardi a provvedere, ottenendo dal punto di vista dell'economia nazionale questo bel risultato, di lasciare cioè per parecchio tempo senza lavoro le officine nazionali per chieder poi ad un tratto tale mole di lavoro che in un lasso di tempo ristretto non potevano fornire ed essendo così obbligati ad ordinarne una parte all'estero.

Quanto diversi i nostri criteri, da quelli

che seguono Stati industrialmente molto più forti!

La Germania non solo ordina tutto in casa sua, ma i diversi Stati sono fra loro gelosissimi, e la Prussia fa nelle sue officine il suo materiale ferroviario, e la Baviera lo stesso.

E quando in una gara internazionale una Casa estera (è successo alla casa Breda) risulterebbe aggiudicataria di qualche somministrazione trovano modo di aggiudicarla alle loro officine scusandosi col dire che per piccole differenze non hanno il coraggio di far andare all'estero il lavoro del quale hanno tanto bisogno i loro operai.

Noi, che siamo tanto ricchi, invece bene spesso per ottenere tenui risparmi andiamo volentieri all'estero, ed io debbo a questo riguardo richiamare tutta l'attenzione del ministro.

Anche nel breve tempo nel quale egli è a quel posto, avrà potuto notare quanta buona volontà mettano le Amministrazioni ferroviarie nel favorire le industrie nazionali e quanto necessaria sia una sua azione energica in questo senso.

Quando si votò l'anno decorso la fine dei premi per la marina mercantile, parecchi oratori, fra i quali, se non erro, l'onorevole Maggiorino Ferraris, accennarono fra il consenso della Camera ai molti lavori per le ferrovie, materiale mobile, ecc., che avrebbero compensato le industrie che da quella legge venivano ad essere gravemente ferite; a voi, ora, onorevole ministro, corre l'obbligo di curare che quell'impegno sia mantenuto per evitare l'acutizzarsi di una crisi già grave.

Il relatore, in merito all'acquisto di nuovo materiale rotabile, osserva che continua ciononostante la forte spesa per *nolo vagoni* e se ne mostra impensierito e sorpreso. Io, per dolorosa pratica, debbo però subito fargli notare che nonostante i nuovi vagoni, nonostante i vagoni noleggiati, in certe stazioni ve n'è perenne mancanza.

Ci sono miniere di combustibile in Toscana le quali hanno un bisogno regolare, giornaliero di vagoni per le spedizioni specie nella stagione estiva, trattandosi di liquidi che si estraggono umidi e debbono essere essiccati al sole. Orbene nei mesi di agosto e settembre si verifica costantemente penuria di vagoni ed un industriale il quale ha chiesto già *da mesi* i vagoni occorrenti, non può averli e deve *perdere* vendite rilevanti, perchè il consumatore, trattandosi di combustibile voluminoso, non può sempre farne,

per mancanza di locali, grande provvista, e ricorre allora al carbone.

È solo la penuria dei vagoni o è difetto di distribuzione? Questo dovrebbe essere oggetto di indagini dell'Ispettorato, il quale dovrebbe anche tenere bene in mente che le Convenzioni prevedono un chilometraggio obbligatorio annuale per ogni vagone, chilometraggio che dubito sia sempre raggiunto dalle Compagnie.

Ho accennato all'Ispettorato; se dovessi entrare in questo argomento avrei tante cose da dire che verrei meno alla promessa che vi ho fatto di essere breve. Del resto la questione dell'Ispettorato si riconnette con quella dell'esercizio ferroviario e su questa questione dovremo fra non molto intrattenerci a lungo. Io vi faccio dunque grazia delle mie opinioni al riguardo.

La Commissione Reale studia, ed io mi auguro che ci porti un lavoro completo, ma soprattutto non tanto uno studio di particolari, quanto uno studio profondo della questione generale. È opportuno però che tale studio non giunga tanto tardi, che la discussione alla Camera non si ritardi troppo, affinché non si formino sin d'ora troppi preconcetti, basati magari su false premesse, i quali costituiscano delle correnti d'opinioni che sarebbe poi difficile di dominare.

Un'ultima domanda devo infine rivolgere al Governo, e cioè debbo chiedere notizie sugli esperimenti a trazione elettrica sulla Milano-Varese e sulla linea Lecco-Colico.

Non starò qui a ripetere le ragioni che tutti conoscono e per le quali tali esperimenti hanno importanza capitale nel nostro paese.

L'esperimento Milano-Varese colla terza rotaia se però può avere la sua importanza in taluni punti di molto traffico di viaggiatori, ha di gran lunga meno importanza dell'altro per la risoluzione che noi stiamo cercando.

Sulla Lecco-Colico si tratta di applicare in fondo la locomotiva elettrica ai treni di composizione simile all'attuale; permetterà di fare il servizio internazionale, il servizio merci, di utilizzare insomma tutto l'attuale materiale mobile.

Rappresenta insomma per noi la vera risoluzione pratica del problema della trazione elettrica applicabile alle nostre linee a breve scadenza. Mi duole perciò tanto più di veder ritardata la messa in attività di quel tronco e sono ansioso di conoscere le

ultime notizie, che non dubito il Governo sarà in grado di darci.

Onorevole ministro, io ho cominciato accennando ai miseri mezzi di cui disponiamo; ho poi dovuto accennare ai gravi problemi che ci sono da risolvere. Ella, che viene da quelle Province meridionali che tanto aspettano in questo momento ed a cui ha già dato prova di fatti e non di parole, coll'acquedotto Pugliese, non dubito che saprà dimostrare che la nostra fiducia è in Lei ben riposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abignente.

Abignente. Approfitto di questo momento di scarsa o minore nervosità della Camera per esporre poche ma, credo, gravi considerazioni sul bilancio dei lavori pubblici, ed anzi mi propongo di offrire all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'occasione di esporre concetti precisi intorno alla sua azione al palazzo San Silvestro. Comincerò però prima dallo sbarazzare il terreno da una questione piccola in materia di bonifiche che discussa, in fine od in mezzo al mio discorso, potrebbe turbare l'andamento logico del mio pensiero.

Trattasi di una bonifica della Valle del Sarno. La legge del 22 marzo 1900 ordinava un completamento di bonifica nella Valle del Sarno; e sarà bene ricordare che le bonifiche in quella valle furono eseguite tutte con i danari dei proprietari tassati sin da' primi del secolo scorso da una imposta speciale; e che solo questo completamento fu posto a carico dello Stato. Ora sono stanziati circa 500 mila lire per il completamento di quella bonifica, nella maggior parte già eseguita.

Il lavoro che si va eseguendo (richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo punto) ha per iscopo precipuo di ribassare di settanta centimetri il livello delle acque, e di rettificare in certi punti l'alveo del fiume.

Ora che cosa è avvenuto? Si cominciò ad eseguire il lavoro e, invece di veder ribassato il livello delle acque, quel livello è cresciuto; e così, invece di guadagnare nuovi terreni alla coltura (che, del resto, non era possibile), i terreni già a coltura intensivissima sono allagati in guisa che quest'anno hanno perduto il prodotto. Non basta: la parte dell'alveo, la quale va abbandonata per dare al fiume migliore direzione, invece che colmarla, si lascia come una specie di cava di prestito; la conseguenza

è che laddove la malaria era sparita da un secolo, ritorna.

Ora io dico che il fare le bonifiche, non solo per non bonificare, ma per distruggere la bonifica già eseguita è veramente doloroso.

Ed io richiamo l'attenzione del Governo su questo punto, perchè laggiù, pur troppo, si dice, con mio rammarico: si stava meglio quando si stava peggio! Era meglio non metterci mano se, mettendoci mano, si doveva guastare quello che si era già fatto.

Prego quindi l'onorevole ministro di inviare una sollecita e vigorosa ispezione perchè, se per avventura fossero sbagliati i progetti, si ritocchino e si faccia qualche cosa per evitare i danni che ridonderanno, non solo a maleficio del tesoro, ma anche di quella contrada che è fertilissima e non potrebbe sopportare un disastro simile ed inaspettato.

È certo che i proprietari, i quali vedono i loro fondi a coltura intensivissima allagati e distrutto il prodotto, faranno delle domande all'Amministrazione delle bonifiche ed invece delle 500 mila lire impostate in bilancio, chi sa quante se ne spenderanno.

Anzi, a questo proposito, voglio ricordare un aneddoto.

Un ingegnere, per avere imprudentemente (mi permetto di dirlo, perchè ho la coscienza di quello che dico) voluto l'elevamento o l'abbassamento di un certo tavolone per il deflusso di una certa acqua, ha prodotto il deperimento industriale di un molino, e la conseguenza è che lo Stato fu già condannato a pagare parecchie centinaia di mila lire. Quest'ingegnere, la cui opera fu altamente deplorata dalla benemerita Direzione generale delle bonifiche, è stato traslocato, ma cammina per il mondo pur avendo prodotto un danno enorme allo Stato.

Ora questa piccola osservazione, su cui richiamo l'attenzione del ministro, si riattacca alla grossa questione del personale delle bonifiche. L'Amministrazione delle bonifiche non ha il personale adatto nel numero sufficiente ad eseguire queste opere, le quali sono state ordinate dalla legge del 1900.

Quindi è necessario che di personale si provveda il Ministero perchè si possano completare i progetti, farli bene ed evitare quei danni, che si verificano tuttavia, e che possono veramente produrre un gravissimo in-

conveniente, oltre un grave disdoro all'amministrazione.

A questo proposito mi posso riferire a quello che disse il relatore nella sua relazione precisa e particolareggiata, a proposito del personale. Non solo manca il personale; ma uno dei danni precipui che si verificano, per siffatta mancanza, è appunto quello dell'insufficienza dei progetti che vengono allestiti.

Io chiudo questa parte del mio discorso nell'assoluta fiducia che l'onorevole ministro voglia inviare una pronta ispezione sul luogo, per evitare che danni avvengano, perchè quelle popolazioni sono così buone, che non hanno prodotto ricorso, ma non bisogna approfittare troppo della loro bontà.

Ed ora vengo alla parte più importante delle mie osservazioni. Io diceva che desiderava di offrire modo all'onorevole ministro dei lavori pubblici di esporre brevemente alla Camera le sue idee direttive.

Io mi permetto di dire le mie impressioni con molta libertà. Il merito dell'attuale Ministero è certamente quello di avere idee precise, in guisa che è difficile si possano avere dubbi sulle medesime. Voi avete inteso ieri e ieri l'altro l'onorevole ministro dell'interno esporre le sue idee. Voi potete approvarle o riprovarle, ma sono diritte come una lama: non un rigo di qua, non un rigo di là. Non voglio esaminare le idee di ciascuno dei membri del Gabinetto, ma, per esempio, mi piace di ricordare che l'onorevole ministro Carcano, della cui amicizia mi onoro, ha ripreso, da patriota gentile e da uomo leale e fermo, la sua antica e tradizionale politica consistente negli sgravi dei consumi popolari e nella semplificazione dei congegni amministrativi: non un rigo di più, non un rigo di meno.

Così voi potete consentire o dissentire; ma non appiattarvi nelle pieghe dello equivoco.

Mi piace dunque di invitare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dire quali sieno le sue idee; perchè saranno, come io mi auguro, consone all'indirizzo liberale e preciso dell'attuale Ministero nell'amministrazione della pubblica cosa e spero riusciranno altresì consone al desiderio delle popolazioni. Io riconosco che il letto del Ministero dei lavori pubblici è oggi un vero letto di Procuste. Ed io vorrei che l'onorevole ministro potesse risponderci come è desiderio di tutti noi; ma temo che le grandi promesse fatte dall'onorevole predecessore dell'attuale ministro lo mettano in una condizione non

facile. Le promesse furono molte e naturalmente per il povero successore, se volesse mantenerle tutte, gli sarebbe difficile, e se ne mantenesse una parte si riterrebbe naturalmente nulla l'opera sua. Ecco qual'è la posizione non lieta e non piacevole dell'onorevole ministro attuale, ed io me ne rendo perfettamente ragione. Ma io non mi auguro che all'onorevole ministro dei lavori pubblici attuale sia serbata solamente la sorte di negare; mentre ad altri fu serbata solamente quella di promettere.

Se taluno, per esempio, suppone che il problema meridionale sia uno di quelli che possano mettersi da parte, che possano soprirsi, io credo si sbaglia; perchè esso è invece una questione che ormai varca i confini di quest'Aula e va risolta prontamente e con larghezza di vedute: altrimenti giorni non certo lieti si preparano per lo Stato.

E qual'è il problema? Il problema è semplice: diminuzione di gravanze e di pene per quelle popolazioni le quali non possono più reggerle; concessioni a quelle Provincie di quegli strumenti di civiltà che alle altre Provincie italiane sono stati concessi e senza i quali è impossibile ammettere una risurrezione economica ed industriale. Ora se questi strumenti di civiltà, i quali consistono e si impernano nelle opere pubbliche, non sono concessi a tempo debito, evidentemente ci troveremo a mal partito. Ma qui insorge quel *Consilium* che io chiamerò *sacri regii Aerarii* del nostro paese, composto dei pontefici della finanza, i quali già cominciano a diffondere allarmi per la integrità del bilancio che è il loro nume, e già han cominciato a penetrarne l'ambiente, perchè pareva fosse venuto in favor nostro il giorno del *reddé rationem*. Da un certo tempo l'aura che da questi pontefici emana non è favorevole alle promesse che furono fatte. Ma io di questo *Consilium* mi preoccupo fino ad un certo punto; perchè ricorro talvolta alla loro stessa autorità. E ricorro all'autorità ortodossa dell'onorevole Luzzatti, il quale nella discussione del 9 e 10 dicembre scorso diceva:

« È tutta questione di graduazione. Tutte queste opere ed altre che ancora non sono nate nella coscienza degli Italiani, ma nasceranno, possono essere compiute; ma due criteri devono presiedere alla loro costruzione; uno il criterio nazionale, ed è per questo che io voterò le ferrovie di collegamento col Sempione; l'altro il criterio di dare la *precedenza*, uditelo bene colleghi del

Nord, alle provincie del Mezzodi su quelle di altre parti d'Italia più felici e che possono attendere di più.» A questo punto, trovo segnato nel resconto: *Bene! Bravo!*

Ora, rivolgendomi a questa autorità ortodossa che è al vertice di quel *Concistorium* o *Consilium S. R. Aerarii*, io mi sento più tranquillo perchè se furono pronunziate senza preoccupazione queste parole, vuol dire che si potevano pronunziare, senza danno pel bilancio e per la sua integrità.

E che sia stato dato lo sfogo a quel tale criterio nazionale di cui ho parlato innanzi è tanto sicuro che votai io pure in favore delle ferrovie del Sempione.

Branca. Faceste male.

Abignente. L'onorevole Branca dice che ho fatto male; naturalmente io dico che ho fatto bene. Ma è il criterio di precedenza? Mi pare che non si sia obbedito perfettamente a questo criterio.

Infatti che cosa abbiamo avuto? Abbiamo avuto nuovi provvedimenti per opere di fiumi che certamente non sono del Mezzogiorno (*Interruzioni*): storni di fondi per opere che si dovevano fare nel Mezzogiorno a beneficio di altre opere: nuove somme per spese di alluvioni: poi nuove somme per danni di terremoti, poi provvedimenti per i ferrovieri.

Tutta questa roba non è stata fatta precisamente con quel tale criterio di precedenza al quale mi riferii.

Ma io voglio analizzare un altro punto che non è senza importanza.

Ricordo che avvenne tempo fa in una certa aula una discussione sopra una certa legge riguardante i consorzi stradali; ed uno di quel tale grande *concistorium* propose un articolo, anzi un emendamento ad un articolo 2, col quale si statuiva una cosa semplicissima.

Si trattava di sussidi stradali, sussidi che si danno a tutte le Provincie. Ma qui mi soccorre il collega Torraca il quale dice che ci sono Provincie le quali non possono pagare, mentre ce ne sono altre che possono pagare. È avvenuto che le Provincie che possono pagare, hanno anticipato le spese per le strade, e quelle che non possono pagare non poterono anticipare; ed allora si fece quella tal magnifica trovata, della quale io sono ancora ammiratissimo. Per essa quelle Provincie le quali avessero anticipato le spese dovrebbero avere il rimborso dallo Stato di quel tale 50 per cento anticipato e poi il diritto di percepire gli interessi sulla somma anticipata! E la con-

seguenza di tutto ciò sarebbe che le Provincie più agiate assorbirebbero le somme tutte stanziare in bilancio a danno delle altre più disagiate e che non possono anticipare i fondi per avere strade.

Alle prime: strade e danari; alle seconde nè strade nè altro, pur avendo l'aria di far leggi in loro favore! E così tutto si risolve in quel tale fumo di parole di cui ci stiamo diletstando da moltissimo tempo qua dentro.

Ora io mi permetto di dare un consiglio (e se i consigli d'ordinario costano niente, qualche volta possono essere utili) al ministro: di essere in certo modo guardingo perchè da un lato vi ha troppa abilità e troppa perizia; e, come un tempo disse l'onorevole Branca, molta ingenuità, ed anche molta poesia in noi meridionali.

Branca. Molta inabilità.

Abignente. Inabilità e poesia.

Ed io domando all'onorevole ministro: che cosa farete del problema delle opere idrauliche? Che cosa del problema portuale? Che cosa per le ferrovie complementari? Che cosa per la direttissima, la quale fu tre volte solennemente annunciata e promessa in quest'Aula? Che cosa per il diritto di precedenza di cui parlò l'onorevole Luzzatti? Io indarno da tutti i progetti che sono stati presentati e dalla relazione, mi permetta l'onorevole De Nava, precisa, da lui fatta, ma che è un inventario...

De Nava, relatore. Non sono mica ministro io.

Abignente. Ha ragione, il programma non deve farlo lui.

Branca. Lo farà quando sarà ministro.

De Nava, relatore. Io non sarò mai ministro, se lo sarò spero di farlo.

Abignente. Dicevo dunque che da questi progetti e dalla relazione non desumo nulla, e credo bene che non debba desumere nulla: dovrò aspettare ed aspetterò le dichiarazioni del ministro.

Ma mi sia permesso di domandare all'onorevole ministro un'altra cosa più grave: che cosa pensa egli del problema ferroviario e (non sembri strano) della scadenza dei trattati di commercio?

Che cosa c'entra, mi direte, il ministro dei lavori pubblici con la scadenza dei trattati? C'entra benissimo, perchè nessun'arma più opportuna e più atta allo scopo, che quella delle tariffe ferroviarie; le quali dovranno e potranno essere il vero strumento di soluzione di tutte le clausole internazionali non favorevoli alla nostra esportazione.

Ora che cosa farà egli a questo proposito? E quale è l'organizzazione che si propone per un'eventuale rinnovazione delle Convenzioni, oppure per l'esercizio di Stato? Come si farà, e a chi, la consegna o la riconsegna? Come è possibile, colla scarsità assoluta del personale dell'Ispettorato ferroviario, che si possa tener d'occhio tutto l'andamento delle ferrovie, sia per ciò che riguarda le linee, sia per ciò che riguarda i manufatti ed il materiale mobile? Ora senza personale non è possibile nè vigilare, nè predisporre le riconsegne, nè predisporre le tariffe! E ripeto neppure dagli atti amministrativi, scorgo una linea, la quale possa offrire, non dico la speranza, ma la sicurezza di non trascorrere in guai: perchè 100,000 lire spese oggi, possono evitare perdite di milioni, come 100,000 lire non spese a tempo possono farci perdere milioni a decine.

Premesso ciò, io non voglio fare completamente torto all'onorevole ministro. Qualche cosa di nuovo io trovo nella sua azione, una impronta speciale della sua gestione; almeno dalle notizie che si sono pubblicate ufficialmente, e questo qualche cosa di nuovo consiste in due elementi: primo le soprattasse ferroviarie, di cui si diede l'annuncio; secondo, l'aumento del canone sulle concessioni idrauliche. In quanto alla prima io nulla dirò di men che riguardoso, ma è positivo che noi avremo ancora aumento d'imposte, di diritti ferroviari, e questo non mi fa piacere. E vorrei rivolgermi ai colleghi dell'Estrema e dir loro come non mi paia opportunamente collegato il beneficio che s'è voluto apportare alla classe dei ferrovieri con un onere nuovo ai contribuenti, con un aggravamento delle condizioni del traffico, di quel traffico che, mentre crea la ricchezza del paese, costituisce la ragione d'essere delle ferrovie e dei ferrovieri! Ma naturalmente non sono io il tutore degli egregi amici dell'Estrema Sinistra.

Detto ciò passo alla seconda parte del mio dire, che è la più importante, quella cioè che riguarda l'aumento del canone per concessioni idrauliche. Trovo anzitutto una contraddizione. Si è nominata una Commissione per studiare la Napoli economica e la Napoli industriale, la quale dovrebbe riposare soprattutto sulle grandi trasmissioni di forze idroelettriche! Questo almeno è quello che fu detto in quest'Aula. Ora, proprio in questo momento in cui la Commissione imprende a studiare tale problema, si vuole aggravare il canone sulle concessioni idrauliche e

si vuol così impedire che nasca quella tale Napoli industriale per la cui risurrezione si hanno tante belle parole!

E passo oltre. Voi volete aumentare questi canoni per concessioni delle forze idrauliche. Io domando: ne avete il diritto? Ecco la questione che mi permetto di proporre alla Camera e sulla quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Le leggi intorno alle opere idrauliche datano dal 1859. La prima legge è quella Jacini. Naturalmente non parlava dei corsi d'acqua dell'Italia meridionale per la semplice ragione che non esisteva ancora un'Italia una. Questa legge si trova trasfusa, per errore, nella legge del 1865, la quale non considerò neppure i corsi d'acqua dell'Italia meridionale. Vennero leggi posteriori che classificarono le cose in guisa che di questi poveri fiumi e corsi d'acqua meridionali, di cui alcuni sono navigabili, non si tenne mai parola, ovvero si parlò quasi per distrazione! E che cosa abbiamo? Un fatto strano: idealmente furono considerati il Garigliano ed il Volturno, per piccola parte; e del Pescara fu considerato il Sagittario che ne è un piccolo affluente, l'Aterno, e quel tratto del Pescara stesso che trovasi nella Valle di Sulmona!

Si contemplarono il Sagittario, l'Aterno e le sorgenti del Pescara che sono fra i cinque confluenti del Pescara, e cioè la parte non navigabile, e non si contemplò il Pescara nella sua valle, là dove si allarga ed è navigabile per un bel tratto, là dove esso in libero stato è libero distruttore delle proprietà che lambisce ed attraversa! Quindi ci troviamo in una condizione di assoluta assurdità. E mi permetto di pregare i colleghi di ascoltarmi bene, perchè trattasi di cose gravi! Io domando se nell'Italia meridionale, meno questi affluenti, nessun fiume fa mai considerato, se per nessuno di questi fiumi fu pagata mai dallo Stato una sola lira; domando quali conseguenze di diritto pubblico ne trarrete. Perchè se a me cittadino italiano negate il diritto alla fede di nascita, negate ogni tutela ed ogni condizione d'esistenza civile, negate qualunque inizio di viver civile, vi domando: con quale ragione potete chiedermi i tributi, i quali sono niente altro che i nervi della repubblica, come diceva Cicerone, serventi ai fini comuni? Gli economisti han discusso la teoria del *minimo di esistenza*, e sostengono che a coloro cui lo Stato assicura il solo *minimo dell'esistenza* non possa chiedere tributi.

In questo caso invece, voi avete negato ogni riconoscimento ai corsi d'acqua del Mezzogiorno; ed allora io vi domando: con quale diritto volete imporre sui fiumi stessi per i quali mai nulla avete speso e nulla intendete di spendere, un diritto di contributo? E di quale natura lo volete voi imporre? Può parere codesta questione di poco conto agli spiriti superficiali; ma non credo sia tale. Voi sapete quanto avete speso per i fiumi veneti ad esempio? Qui ho uno specchio a ciò relativo. Avete speso fino al 1898 174 milioni, che uniti a quelli che avete speso in seguito, e cioè altri cinque milioni l'anno, ed a quelli votati pochi giorni fa, giungerete nientemeno che a 200 milioni tondi! Quei fiumi sono suscettivi di 245,000 cavalli idroelettrici.

Se per essi voi esigerete le 3 lire attuali voi avrete lire 757,022 cioè a dire un terzo di unità per cento. Ecco il bell'affare! E se esigerete 10 lire (come pare sia nel pensiero del Governo), avrete 2,465,000, cioè a dire appena uno o poco più dell'uno per cento!

Vediamo ora le forze idro-elettriche del Mezzogiorno: l'Abruzzo ha 302,121 cavalli idro-elettrici, la Calabria 170,442 e la Campania 287,890, in tutto l'Italia meridionale ha 789,160 cavalli. L'Italia insulare ne ha 145,759. Ora, domando io, se l'Italia meridionale vi pagherà 3 lire, come oggi, pagherà 2,367,780 lire, senza avere mai avuto una lira da voi, e se vi pagherà le 6 lire che ora volete, vi pagherà lire 4,744,960 (virtuali si intende) perchè non tutte queste forze si adopreranno.

Ora domando io: con quale diritto voi preleverete codesto tributo? Non con quello che ha radice nel corrispettivo della convivenza civile, perchè questa voi glie l'avete negata.

Ed allora con qual diritto, o signori? Con un altro diritto, voi mi risponderete, come in una comparsa conclusionale erariale: c'è il *jus imperii*, si tratta di acque pubbliche. Ah! sono acque pubbliche! Sono acque pubbliche quando pagano, non sono acque pubbliche quando distruggono i beni privati. Perchè in una relazione che io ho qui, riflettente i danni prodotti dal Pescara, fu risposto all'Abruzzo, dove il Pescara distrusse paesi abitati, campagne ubertose e fece perfino 15 vittime umane: codeste sono questioni private, i privati pensino a garantirsi coi propri danari.

E le sole recenti concessioni di forza del Pescara, montanti a circa 50,000 cavalli

idro-elettrici, vi dovrebbero dare circa lire 300,000 annue di canone!

Ecco la risposta: sono fiumi privati allorchando si dovrebbe regolare il loro corso distruttore; non sono fiumi privati e sono acque pubbliche quante volte debba da essi prelevarsi un tributo!

Dunque nessuna ragione di diritto pubblico giustificerebbe la vostra pretesa. Ed aggiungerò qualche altra considerazione. Una fonte di ricchezza voi non potete considerarla vostra, se prima non ne avete detratto l'*aes alienum*; e però nel caso nostro per lo meno dovete detrarre quello che si chiama il *damno dato*; voi mi date del danno, distruggete le mie proprietà, i miei sudori e non volete per lo meno dire: questa ricchezza che dà quest'acqua è ricchezza in quanto è: I — X, che è il danno arrecato! È chiarissimo. Di qui non si può uscire. Io avrei ben gioito, se avessi visto almeno concretata questa idea: e cioè che *i proventi dei contributi delle concessioni idrauliche dei corsi d'acqua meridionali ed insulari debbano servire alle opere necessarie a regolarne l'andamento*. Almeno le nostre risorse servirebbero a medicare le nostre ferite! Onorevole ministro (proprio lo domando al conterraneo) per carità, non accumuliamo altre cause di discordia; laggiù il terreno è troppo fecondo per questa discordia. E sarebbe bene ricordare quello che Sallustio lasciò scritto dei popoli: *concordia parvae res crescunt, discordia maximae dilabuntur*. (Commenti).

Ora io voglio anche aggiungere una sola cosa, perchè mi raccomando ad un conterraneo e non desidero neppure una risposta, perchè la risposta voglio non di belle parole, ma di fatti, ed egli i fatti li potrà dare solamente in seguito. Io voglio dire una cosa importante: noi abbiamo avuto una legge, quella per le alluvioni, nella quale fu statuito che coloro i quali fossero danneggiati avrebbero potuto ottenere mutui dagli istituti di credito. Ebbene, onorevole ministro, questa è una lettera che mi permetto di leggere perchè è un indice assai grave. Credito io ho imparato che viene da credere; e noi non siamo creduti.

Ecco la lettera:

« Per gli effetti dell'articolo 8 della legge 7 luglio 1901 numerose domande di privati sono pervenute a questo Ministero per ottenere mutui per danni loro causati da alluvioni. Gli istituti di credito officiati per l'accoglimento delle dette domande hanno opposto un reciso rifiuto, specie per le do-

manle dei danneggiati nelle provincie meridionali. » E mi fermo!

Con questa roba, con questa specie di credito, e con tutto quello che ho avuto l'onore di accennare brevemente io non so quanto sia opportuno aggravare ancora le condizioni dell'Italia meridionale con nuovi oneri e nuovi contributi; onde io mi auguro che l'onorevole ministro saprà, non dire belle parole, ma evitare quei danni ai quali io ora facevo allusione e che sarebbero non danni di noi persone, ma danni di qualche cosa di più grande e di più elevato! (*Approvazioni. — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presentazione di una relazione.

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

Saporito. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1902-903.

Presidente. Sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. Io non intendo, si rassicuri la Camera, e più si rassicurino coloro che hanno tanta fretta di por termine ai nostri lavori, io non intendo di discutere di tutto intero il bilancio dei lavori pubblici, di guardare quali sono i bisogni del paese, massime in momenti di confortante finanza, e ragguagliare gli stanziamenti a questi bisogni e farne notare la manchevolezza infinita; non intendo farlo, quantunque creda che nelle condizioni migliorate della finanza nostra, sarebbe stato assai più utile alla ricchezza ed alla prosperità nazionale una politica di lavoro, per usare la frase del mio amico Maggiorino Ferraris, che una politica di sgravi.

Una politica di lavoro avrebbe ristorato alquanto le esauste condizioni di molte regioni d'Italia, trattenuto in parte l'esodo dei lavoratori di queste regioni, e prodotto poi una ricchezza riflorente e perenne da tutte le Provincie al centro e dal centro alle Provincie.

La politica degli sgravi, quantunque fatta con nobilissimi intendimenti, arre-

cherà lievi ed insensibili vantaggi, e indolirà la compagine dello Stato all'interno ed all'estero, e ne renderà più difficile la funzione. Ma Parlamento e Governo hanno scelto la loro strada, quindi non è ora di vane recriminazioni. Ma se le condizioni della finanza, più prospere di quello che non poteva sperarsi, non permettono opere grandiose, non è possibile che obblighino il Governo a chiudere le orecchie ed il cuore a quei bisogni che risguardano una intera regione che certo trovasi in una situazione di vera inferiorità economica rispetto a tutte le altre d'Italia: voglio parlare della Calabria.

Nè credo parlandone di fare un discorso regionale, perchè è interesse di tutti che quella nobile regione sia tolta dallo stato di progressivo impoverimento nel quale si trova; poichè, onorevoli colleghi, la condizione che rende veramente pauroso il problema calabrese è questa: che mentre un risveglio salutare si vede in quasi tutte le regioni italiane o per il miglioramento delle culture, o per l'accrescimento delle industrie o per l'ampliamento dei commerci, soltanto in Calabria vi è un progressivo peggioramento nelle condizioni economiche.

Una voce a destra. Non solo nelle Calabrie, in tutto il Mezzogiorno.

Lucifero. Nè questo parrà strano, quando si pensi che la Calabria è regione eminentemente agricola, e che la crisi agricola, che non è solamente italiana, ma può dirsi mondiale...

Voci. Anche per le altre Provincie meridionali.

Lucifero. ... per la Calabria, sia la crisi della vita. Ed i miei colleghi aggiungono anche per le altre Provincie meridionali, ed io non ne dubito, e parlando della Calabria, che è quella che conosco di più, con questo non intendo dire che le condizioni di essa siano radicalmente diverse da quelle delle altre Provincie meridionali.

Comprendo che io non posso pretendere dal ministro dei lavori pubblici, nè da alcun altro ministro, la salvazione; non è da essi che la salvazione può venire; è da fattori troppo complessi, e che sono affidati più al tempo ed all'iniziativa privata che non al Governo. Ma se questo non può dare ciò che salva, può ben dare ciò che aiuta, allorchè l'aiuto che gli si chiede non è di quelli che appariscono empiricamente inani, ma di quegli altri che si riconoscono sin da principio razionalmente logici e possibilmente eseguibili.

Io vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha tanto ingegno e tanto patriottismo, pensasse che vi sono occasioni che debbono essere colte a tempo, e che lasciate da parte nell'ora buona, o non si colgono più o si colgono troppo tardi, quando l'anemia è diventata forte ed invincibile, e conduce al marasma od al delirio, che sono gli ultimi atti della debolezza.

Per la Calabria uno di questi rimedi, e a me pare il maggiore e per buona ventura il meno costoso, sarebbe il collegamento dei due mari che la bagnano per il ricco e frondoso altipiano della Sila. (*Commenti*).

Morelli-Gualtierotti, relatore. Queste sono poesie!

Lucifero. L'onorevole Morelli-Gualtierotti, come relatore del bilancio della pubblica istruzione, deve essere certamente molto versato nella poesia, ma poichè prima di fare il deputato ho scritto anch'io dei cattivi versi, gliene manderò una copia; così non mi interromperà più. (*Si ride*).

Da quell'immensa foresta calabrese la civiltà ha sradicato i briganti, ma non ha ancora saputo apportarvi il lavoro fecondo e remuneratore. Giacciono ancora colà abbandonate energie singolari e ricchezze ingenti, perchè il solo costo dei trasporti del legname, delle derrate e di tutto quanto quei monti producono supera il valore delle cose o almeno lo eguaglia; è così che le due linee ferrate del Tirreno e dell'Jonio sono alimentate dalle brevi zone dei due versanti, passando lontano dagli occhi e dal cuore di tutta intera la parte dorsale dell'Appennino calabrese.

Per questo, le poche strade nazionali e provinciali, fatte per lo più con intenti diversi da quello di farle riuscire utili ai traffici, sono troppo lunghe e non seguite. Del resto la grande strada nazionale delle Calabrie non è stata nemmeno costruita dalla nuova Italia, poichè essa è dovuta al regime francese. Ogni trasporto avviene colà per vie impraticabili e mulattiere, o per mezzo di carri tirati da buoi, mezzo di scambio costoso e lento.

Una linea ferroviaria che dalle sponde del Tirreno, poniamo da Paola, attraversando la Sila per San Giovanni in Fiore, riuscisse a Cotrone, sarebbe opera rigeneratrice per quella parte d'Italia.

Io non descriverò, chè la discrezione non me lo consente, quanta ricchezza di prodotti resti lassù condannata al consumo locale, mentre, portata al mare, stimolerebbe la pro-

duzione rendendola migliore e più copiosa, e darebbe rigoglio a paesi che vanno gradatamente estinguendosi.

Ma non soltanto il frumento, la segala, le castagne, il legname, i formaggi, la selvaggina, diverrebbero fonte di guadagni, ma la facilità dell'accedere al grande altipiano... (*Commenti*).

Onorevole Morelli-Gualtierotti, ora non parlo più in versi.

Morelli-Gualtierotti. Ma io non ho fiutato.

Lucifero. Mi pareva che avesse nuovamente interrotto.

Dicevo che la facilità di accedere al grande altipiano renderebbe agevole in Calabria l'utilizzazione delle forze idrauliche che esso nasconde, e renderebbe possibile la nascita di quelle industrie nelle quali è il più intenso sviluppo economico delle nazioni moderne.

Opporsi a questo, me lo permetta il ministro dei lavori pubblici, non è cosa nè saggia, nè giusta.

Questa linea breve, che è tutta informata ai bisogni del traffico, potrebbe essere costruita ed esercitata con quel sistema di trazione e di armamento che accoppiasse la maggiore economia con la più completa efficacia; essa, secondo lo studio recente apparso in una delle più accreditate nostre Riviste, consterebbe di 139 chilometri da Paola a Cotrone, e di soli 115 da Cosenza a Cotrone. Ora valutando a 150 mila lire al chilometro il suo costo a sistema ridotto, verrebbe a costare tutta la linea circa 21 milioni, e il solo tratto Cosenza-Cotrone 13 milioni e mezzo. Ora per una spesa somigliante, o anche di poco maggiore, non varrebbe forse la pena, onorevole ministro, di rompere quegli indugi che Ella ha creduto di opporre all'irrompente richiesta di ferrovie che da qualche mese ha agitato l'Italia?

Nè vale la pregiudiziale opposta dal ministro nei giorni scorsi, cioè che soltanto le ferrovie stabilite dalle precedenti leggi lo Stato può costruire: non erano da nessuna legge precedente disposte le linee d'accesso alla ferrovia del Sempione, che la Camera ha votato, arricchendo di nuovi e felici raccordi regioni di vie di comunicazioni d'ogni sorta ricchissime. Nè io me ne dolgo, ma assai mi dorrei ove la pregiudiziale, non invocata per le vie suddette, si elevasse inflessibile contro tutte quelle calabresi e contro questa che io propugno sostenendone profondamente la convenienza e la giustizia. La costruzione di essa potrebbe essere data alla società con i patti e le norme appunto

delle linee d'accesso al Sempione, non gravando lo Stato dei fastidi inerenti alle costruzioni dirette, dacchè esso ne ha quasi per lungo disuso perduta l'attitudine.

Per tutti i versi questa linea che unendo il Jonio al Tirreno, attraversando la più ricca giogaia appennina, ravviva il traffico di due litorali ed apre il traffico alla produzione dei tre quarti delle due provincie di Cosenza e di Catanzaro, si dimostra utile e necessaria.

Del Mezzogiorno si è discusso e con grande eloquenza, e ridenti promesse sono giunte fino alla forma di legge: l'Acquedotto pugliese e i provvedimenti a favore della città di Napoli; ma per la Calabria nulla si è fatto, ed io spero che non sia vero che nulla si voglia fare; io domando che fra le primissime cose che per essa si preparano sia la ferrovia Paola-Cosenza e Cosenza-Cotrone.

A me, consigliere di manifestazioni calme ed ordinate, apporterebbe grande dolore veder sodisfatti bisogni non più veri di questi, soltanto perchè più imperiosamente richiesti e minacciosamente invocati. Le popolazioni che domandano ed aspettano ciò che ho chiesto per esse, non invidiano alle consorelle ciò che esse con pari diritto hanno domandato, ma è dovere del Governo di apprezzare di ogni domanda la ragionevolezza e la serietà, e di questa della quale mi sono fatto interprete, anche il metodo degno di gente consapevole del suo diritto e capace di farlo legalmente e civilmente valere.

Onorevole ministro, Ella che ha avuto la fortuna di condurre in porto una legge che di tanta meritata utilità è per tornare alla sua terra natia, comprende con quale animo attenda la sua parola, e come dalla modestia della richiesta tragga speranza di una promessa chiara e concreta, che rincuori quella nobile Provincia ove nacqui e che non amo di affetto meno caldo di quello che ella ami la sua. (*Vivissime approvazioni e congratulazioni*).

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli signori, mi pare di potermi limitare a brevissime risposte alle osservazioni fatte da parecchi di voi, in questa discussione generale.

L'onorevole Rizzo, a cui in parte si associò l'onorevole Abignente, richiamò l'attenzione della Camera sulla questione del

personale dipendente dall'Amministrazione dei lavori pubblici: ed io sono con essi d'accordo nel deplorare l'assoluta insufficienza specialmente del personale del Genio civile, nonchè di quello dell'Ispettorato ferroviario. Quanto al Genio civile, siamo ridotti alle attuali condizioni perchè per ben due volte, la prima nel 1893, la seconda nel 1895, si operò una falceia nel numero degli ufficiali di quel corpo tecnico; e ciò senza ricavarne neppure molto utile; imperocchè parecchi di quelli, che furono allora licenziati, promossero giudizio contro lo Stato, il quale fu condannato a pagar loro indennità non ancora liquidate, e che ascenderanno ad ingente cifra.

Da quell'epoca ad oggi, i servizi pubblici a cui deve attendere il Genio civile, sono aumentati; e tra essi, principalissimo, il servizio delle bonifiche. Basta questo semplice accenno, per essere sicuri dell'assoluta insufficienza del personale. Quanto alla insufficienza dell'Ispettorato ferroviario, io non ripeterò quello che già avete dovuto leggere nella lunga, elaborata e diligentissima relazione della Giunta del bilancio: è un bisogno preciso ed urgente, quello di metterci in grado di far fronte ai prossimi straordinari lavori cui quel corpo dovrà attendere.

Siamo alla vigilia d'un avvenimento della massima importanza, la scadenza cioè dei vigenti contratti di esercizio delle strade ferrate; qualunque sia per essere la risoluzione che al Parlamento piacerà di prendere pel 1905, abbiamo il diritto ed il dovere di esaminare le condizioni del nostro materiale, per tutte le conseguenze che ne possono derivare, sia per nuove convenzioni, sia perchè lo Stato possa assumere l'esercizio delle ferrovie; e non è possibile esercitare questo dovere a cui è legata la tutela di grandissimi interessi dello Stato, senza che si provveda al personale necessario. Il personale dell'Ispettorato (molti di voi lo sanno), fatta eccezione di un valoroso nucleo di funzionari di ruolo, è costituito di due parti; una di circa 70 comandati, appartenenti al Genio civile (ma forse il personale del Genio civile era così eccessivo, da poterne prendere tal numero, e mandarlo all'Ispettorato?); e l'altra d'impiegati straordinari reclutati alcuni non so come e non so dove, che da anni continuano in quell'ufficio, con stipendio corrispondente alla loro qualità, senza un avvenire, senza nulla che possa incitarli ad un lavoro efficace. È dovere del Governo di provvedere a che una simile condizione anor-

male abbia un termine. (*Benissimo! Bravo!*) E, per completare il mio concetto, quanto al personale del Genio civile io prego la Camera di darmi un po' di tempo. Confido di potervi presentare, nel novembre, un organico pel quale non chiederò moltissimi sacrifici: imperocchè mi pare che nell'organismo del Ministero dei lavori pubblici vi sia qualche cespite da cui trarre economie, per poter provvedere all'aumento del personale. Esiste infatti un Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed il Ministero dei lavori pubblici non può muover passo, non soltanto nella parte tecnica, ma anche nell'amministrativa, senza sentire esso Consiglio. E così questo, sebbene costituito di un numero eccessivo di componenti, non arriva ad esaurire il lavoro di cui è investito. Aggiungasi che buona parte dei membri del Consiglio superiore, secondo l'ordinamento attuale, sono delegati a dirigere i compartimenti nelle Province.

Ed avviene questo degli Ispettori compartimentali: che essi sono nominalmente nei loro compartimenti; ma devono venire, due volte al mese, a prender parte alle sedute del Consiglio Superiore; così che passano in ferrovia almeno tre quarti della loro vita, per venire a Roma e per restituirsì alle loro sedi. Peggio ancora quando, come talvolta accade, bisogna chiamarli temporaneamente al Ministero per urgenti esigenze di servizio. Con quella abilità che lo distingue, l'onorevole Lacava già aveva ideato di ritornare all'antico; disponendo che i compartimenti del Genio civile fossero modificati, richiamandosi tutti gl'ispettori a Roma. E per vero, quegli uffici distaccati non corrispondono all'ideale del Genala, che li aveva istituiti; il Genala aveva pensato di farne degli uffici con impiegati propri, nei quali si decentrassero molte delle attribuzioni dell'Amministrazione centrale. Invece, nella pratica attuazione, è rimasto un ispettore per ogni compartimento che deve prendere a prestito dall'ingegnere capo una camera per poter firmare qualche carta; le pratiche vanno tutte al Ministero per la loro risoluzione; epperò gl'ispettori compartimentali sono divenuti una specie di commessi viaggiatori.

Ora io credo che nel numero di essi vi sia da fare una qualche falciatura, ottenendo insieme che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici risponda allo scopo essenzialmente tecnico per cui fu istituito. Credo che si debba con un provvedimento ammi-

nistrativo meglio disciplinare le attribuzioni, con responsabilità personale di ciascuno, di tutti quelli che costituiscono l'organismo dei lavori pubblici; e ciò io mi propongo di fare con legge, con un organico che andrò a presentarvi alla ripresa dei nostri lavori parlamentari. (*Approvazioni*).

L'onorevole Rizzo si è occupato dell'esercizio economico delle ferrovie, ed io intendo l'interesse da lui preso.

Presidente di quella Commissione della Camera, che riferì in argomento, ama quella legge come un padre il proprio figlio e ne vorrebbe vedere i frutti, che sventuratamente, sono costretto a confessarlo, non corrisposero alle speranze. Tanto è ciò vero che la Società Adriatica ha chiesto la soppressione del servizio economico sulle due linee Foggia-Manfredonia e Foggia-Lucera.

Io credo che uno dei difetti di quella legge è in questo, che cioè il servizio economico per ora è stato attuato soltanto con la riduzione delle tariffe, e col gravare le Società ferroviarie di qualche altra coppia di treni, senza diminuirsi le spese di esercizio.

Notate, riduzione delle tariffe fino al 50 per cento sia per i viaggiatori sia per le merci, e aumento di coppie di treni.

Quale è stato il risultato di un anno di esperimento?

Tranne in una sola linea, nelle altre le spese hanno assorbito il maggior prodotto; imperocchè indubitabilmente vi è stato maggior traffico, ma le spese sono anche molto cresciute. E vi è stato un altro inconveniente: in pratica il servizio in parola non è possibile per le merci senza portare perdita di tempo e talvolta anche aggravio di spesa.

Si deve fare una doppia bolletta di spedizione, imperocchè lungo la linea a servizio economico vi è una data bolletta con quel determinato ribasso; poi arrivati sulla linea principale abbisogna rinnovare la spedizione, ed applicare un'altra tariffa, un altro prezzo.

Oltre a ciò le linee a servizio economico devono essere cancellate dall'elenco di quelle cui si estende la Convenzione di Berna, e le relative spedizioni non possono godere dei benefici inerenti, ciò che è un danno notevole per i traffici da e per l'estero.

In fatto di merci, pertanto, il servizio economico non ha fatto buona prova in quest'anno di esperimento.

Ora cosa io intendo di fare, o signori? Ho

già cominciato a tentare (la legge non credo che ce lo impedisca), a tentare un servizio parziale economico.

Le merci, già vedemmo, per ora presentano questa grave difficoltà in pratica.

Io credo che la prima condizione della quale deve occuparsi un ministro dei lavori pubblici appena potrà farlo, è quello di esaminare la questione dei trasporti, e la questione delle tariffe, non soltanto in queste tali linee a servizio economico, ma in tutto il servizio ferroviario. Quello però che possiamo avere oggi senza difficoltà è di applicare alle ferrovie il servizio economico per ciò che riguarda i viaggiatori. Ora io ho già cominciato dall'ordinare che si faccia questo esperimento di servizio parziale e tra l'altro l'andremo ad applicare presto alla linea Treviso-Motta, che è quella che interessa al mio amico Rizzo, poi alla Barletta-Spinazzola, alla Bari-Taranto e ad altre linee.

Cominceremo così a vedere caso per caso le parziali applicazioni, dopo di che verremo innanzi alla Camera a dire: andiamo avanti o retrocediamo, perchè l'esperienza ha dato questi risultati. Confido che quando avremo fatto per breve tempo questi esperimenti io possa venire dinanzi a voi anche con una risoluzione intorno alle ferrovie secondarie, secondo quanto voi stessi, sino da quando si discusse quella legge, incitaste il Governo.

E mi auguro che le difficoltà, che ora si sono trovate, saranno eliminate il giorno in cui io potrò presentare una proposta concreta.

L'onorevole Cavagnari intrattene la Camera sulla questione delle strade. Egli disse, che per le strade provinciali sussidiate dallo Stato si hanno formalità burocratiche molto lunghe, le quali ritardano oltremodo l'approvazione dei progetti e quindi l'esecuzione dei lavori. Parlò poi della manutenzione obbligatoria delle strade comunali.

Intorno alle strade provinciali, onorevole Cavagnari, è vero quanto Ella osservò; ma ciò dipende un po' per colpa di tutti; Stato e Province esigono le maggiori cautele nel proprio interesse, ed il procedimento è lungo per sua natura.

Il progetto stradale, compilato dall'Ufficio tecnico della Provincia, è sottoposto all'esame dell'Ufficio del Genio civile; che a sua volta lo comunica all'ispettore del compartimento, organo intermedio creato

con l'ordinamento del 1893 senza una sufficiente ragione.

L'ispettore quasi sempre fa qualche osservazione sul progetto, che deve perciò ritornare all'Ufficio provinciale, e poi seguendo lo stesso tramite, è rimesso al Ministero, e sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È difficile che malgrado tanti pareri, esso riesca così perfetto, che il Consiglio superiore lo approvi senz'altro: e perciò, in caso di osservazioni, si ritorna da capo. Ciò posto si comprende il lento e lungo cammino di tali progetti. Però, onorevole Cavagnari, chi è pratico di questo stato di cose, non può negare che molto spesso dipende anche dalla imperfezione dei progetti compilati dagli Uffici tecnici: a me stesso è capitato di veder rimandato per la quarta volta un progetto (mi pare che riguardasse la provincia di Genova o quella di Porto Maurizio) che a me, non tecnico, è parso che davvero presentasse deficienza. Ad ogni modo, tutto quello che si potrà fare per rendere più facile il cammino si farà, e spero che l'onorevole Cavagnari sarà pago di questa promessa.

Egli poi mi chiedeva, se sia possibile affidare alle Province la manutenzione delle strade comunali. In genere tale è il mio voto, perchè oggi ci troviamo in questa condizione, che tutti conosciamo. Siamo tre enti che provvediamo alle strade, Stato, Provincia e Comune; donde mancanza di armonia nel sistema di manutenzione stradale. In secondo luogo, i Comuni mancano di uffici tecnici, e lo Stato deve da troppo lontano provvedere. Noi faremo un tentativo per vedere, se, senza offendere gli interessi dei bilanci provinciali, si possa trovar modo che l'ente Provincia provveda esso solo alla manutenzione di tutte le strade veramente pubbliche, e cioè di quelle dello Stato (perchè non capisco più le strade nazionali dopo che le ferrovie sono da per tutto), di quelle proprie, e di quelle dei Comuni; salvo allo Stato ed ai Comuni di corrisponderle un congruo concorso in misura corrispondente agli oneri di cui verrebbero liberati. Per tal modo sarà possibile creare un sistema più economico, e più uniforme, nella manutenzione di tutte le pubbliche vie rotabili.

E giacchè parlo di strade, ricorderò le comunali obbligatorie, a cui anche ha accennato l'onorevole Cavagnari. Per queste la legge del 1894 sospese l'esecuzione della legge del 1868, però dichiarando che rima-

nevano fermi gli impegni per le strade in costruzione. Il Consiglio di Stato ha interpretato la legge in questo senso, che quando una strada sia composta di più tronchi, la concessione di sussidio accordata ad un tronco di essa non deve estendersi agli altri tronchi.

Questo ha portato gravi conseguenze nella pratica.

Io mi permetterò di invocare dal Parlamento un'interpretazione più conforme allo spirito della legge del 1894, poichè credo che quando essa ha parlato di strade in costruzione, non voleva parlare di tratti di strade: così lo Stato potrà essere in grado di dare il suo concorso alle strade comunali obbligatorie, in forma tale da agevolare il completamento di quelle che sono in costruzione. Ed anche dovrà essere agevolata nello stesso modo la concessione del sussidio per le strade di accesso alle stazioni; perchè è inutile che andiamo sempre a parlare di ferrovie, quando vi sono località, in cui non è possibile accedere, dai Comuni, alle rispettive stazioni ferroviarie. Ed io confido che la Camera sarà con me d'accordo nel ritenere che il sussidio dello Stato debba ripristinarsi per le strade comunali, quando si tratti dei due casi di cui ho fatto parola.

Però l'onorevole Cavagnari, dopo aver trattato delle strade, andò a finire al porto di Genova, imperocchè era appunto quella la questione che doveva preoccupare di più la sua mente ed il suo cuore; e venne a fare quasi un attacco di incostituzionalità alla convenzione approvata con la legge 2 agosto 1897. In verità io dovrei cedere la parola al mio amico onorevole Branca, per difendersi dall'attacco dell'onorevole Cavagnari.

Branca. Non ho bisogno di difendermi, perchè la convenzione fu fatta col sindaco e col presidente della Camera di commercio di Genova.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* E di fatti io stesso ritengo che la convenzione fatta dall'onorevole Branca sia nei perfetti termini di legge.

L'onorevole Cavagnari disse poi ieri che la convenzione e la legge del 1897 determinavano le opere da eseguirsi per quel porto.

Qui vi è indubbiamente un errore di memoria del mio amico Cavagnari perchè la legge del '97 non stabilisce determinatamente le opere; determina soltanto la somma da spendere in 17 milioni e mezzo,

ma intorno alle opere a cui provvedere si riferisce agli accordi intervenuti col municipio di Genova. (*Interruzione del deputato Cavagnari*). Va bene, ma, ripeto, la legge si limitava soltanto a determinare la spesa.

Infatti l'onorevole Lacava, in seguito a quella convenzione, stabilì le opere da farsi con la somma di 17 milioni e mezzo: e quando l'onorevole Branca venne ad un accordo col Municipio e con la Camera di commercio di Genova, si disse questo: vi sono alcune opere (e l'onorevole Cavagnari sa quali sono queste opere, ma io posso ripeterlo alla Camera...)

Vollaro-De Lieto. Lo sappiamo tutti.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* So bene che l'onorevole De Lieto conosce tutto e quindi posso fare a meno di dirlo io. (*ilarità*). Ed allora si disse: vi sono due opere che si dichiarano inutili pel porto di Genova, è meglio quindi non eseguirle, ed attuarne invece altre riconosciute veramente necessarie, spendendo per esse la somma determinata fra il Governo ed i rappresentanti di Genova.

Non comprendo perciò come l'onorevole Cavagnari possa dolersi di una convenzione, per la quale non soltanto vi era il consenso dei legittimi rappresentanti di Genova, ma si attuava anche il concetto di dedicare le somme, destinate ad opere non urgenti, ad uno scopo meglio giovevole agli interessi della città di Genova. Diguiscachè io credo che l'onorevole Cavagnari, così stando le cose, non solo non avrebbe dovuto lamentare la incostituzionalità della convenzione, ma avrebbe anzi dovuto benedire la convenzione stessa, che ha dato alla sua città, al porto di Genova, vantaggi più rilevanti di quelli che potevano attendersi.

Ma l'onorevole Cavagnari insiste anche nel chiedere alcune opere speciali, e presenta all'uopo un ordine del giorno. Ecco, onorevole Cavagnari, Ella intende alludere ad una stazione per cui abbiamo una lite in corso.

Quella stazione non è completata appunto in causa di quella lite; e gli arbitri, che danno sempre ragione allo Stato, questa volta ci hanno dato torto condannandoci a pagare una somma non indifferente a favore dell'appaltatore. Naturalmente l'opera è stata sospesa per l'appianamento di questa vertenza: ma non tarderemo a riprenderla.

Ma l'onorevole Cavagnari (almeno così mi parve intendere dal suo discorso, vivace come è sempre vivace e calda la sua parola ogni qualvolta egli parla alla Camera degli

interessi della propria regione) mi parve alludesse a quella tal galleria Carignano di cui si è parlato più volte. A questo proposito cerchiamo di intenderci: con tutto l'affetto che mi lega all'amico Cavagnari, e per quanto io desideri far cosa gradita alla città di Genova, io proprio non potrei accettare l'invito rivoltomi, e ciò per varie ragioni, o signori.

La galleria Carignano la quale fu valutata nella convenzione anzidetta 2,500,000 lire importerà, secondo gli studi della Società Mediterranea, oltre 4 milioni e mezzo, quattro milioni e mezzo che, in parentesi, non sono più disponibili.

Ma questo non sarebbe niente, perchè se fossimo obbligati, il danaro bisognerebbe trovarlo. Ma il fatto è che, per ora almeno, non vi siamo obbligati, perchè nella convenzione dell'onorevole Lacava è stabilito che la galleria si sarebbe costruita quando si avesse avuto la media di un trasporto di 80 carri al giorno. Invece noi oggi, come media, non abbiamo che 42 carri; dunque Genova dovrà ancora aspettare alquanto, mentre io le auguro che presto si giunga fino agli 80 carri, a quella misura cioè necessaria perchè si possa costruire la galleria.

Ma questo non basta, onorevole Cavagnari: io ho altre ragioni, che mi sembrano più gravi, per dovermi rifiutare ad accettare il suo invito, benchè esso mi sia stato fatto con molta cortesia. Una Commissione a cui il Ministero dei lavori pubblici ha dato l'incarico di studiare la cosa e di completare gli studi del porto di Genova ritiene che sia molto più efficace per Genova, un altro ordinamento di lavori a motivo del quale la galleria non avrebbe più ragione di essere...

Cavagnari. Questa è una mostruosità.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ella lo afferma, e d'altronde vi è qui l'amico Romanin-Jacur, il quale dice che i nostri ingegneri non sono infallibili; ma io non posso accettare il titolo di mostruosità che Ella vuole applicare ad uno studio che porta la firma di uno dei funzionari più valorosi che conti l'Amministrazione dei lavori pubblici. Ad ogni modo io, come ministro, ho il dovere, di fronte ad una relazione la quale sostiene che la galleria di Carignano, per la quale si dovrebbero spendere 4 milioni e mezzo, non solo non è necessaria, ma è nociva ai lavori del porto, di esaminare nuovamente la questione; imperocchè una spesa così rilevante non deve essere deliberata se non quando sia assolutamente certo ch'essa

non servirà alla esecuzione di opere inutili o dannose.

Ma poi, se tutto questo non bastasse, c'è un altro argomento sul quale io confido che l'onorevole Cavagnari voglia essere d'accordo con me. Da qualche tempo è stato presentato alla Camera un disegno di legge per l'autonomia del porto di Genova; ed una delle condizioni di esso è che, con un concorso fisso dello Stato, uno speciale consorzio debba provvedere a tutte le spese non ancora erogate. Così anche la spesa della galleria nel caso che il disegno di legge fosse approvato, dovrebbe andare a carico del Consorzio.

Vuol forse l'onorevole Cavagnari che io, alla vigilia della discussione alla Camera di questo progetto, m'impegni a spendere tanti milioni per un'opera, sulla cui utilità una Commissione di tecnici competenti solleva gravi dubbi, e che in ogni caso dovrebbe andare a carico del Consorzio? No davvero: io quindi dichiaro all'onorevole Cavagnari, come ho dichiarato al sindaco di Genova, che intendo restare dentro i cancelli della convenzione e non posso risolvermi a spendere danaro per la galleria di Carignano.

L'onorevole Majorana mi domandava se sia idea del Governo di aumentare i sussidi chilometrici per le strade ferrate complementari, o se almeno, fino a quando il Parlamento non abbia aumentata la misura di questi sussidi il Governo stesso non creda di dover seguire criterii intesi ad equilibrare le differenze fra Nord e Sud.

Mi dolse di sentire simili parole da uno spirito sereno ed elevato come quello dell'onorevole Majorana, ma ad ogni modo, io credo che egli avrebbe dovuto rivolgere la sua domanda al ministro del tesoro anzi che a me, perchè egli sa che il carico dei sussidi chilometrici, per deliberazione del Parlamento, grava il bilancio del tesoro, ed è appunto il ministro del tesoro quello che provvede alle concessioni. Ad ogni modo, alla domanda cortese dell'onorevole amico Majorana, non ho difficoltà a rispondere quanto appresso.

Io, o signori, e questa sia anche risposta all'onorevole Lucifero, ho un'opinione, la quale è condannata da tutti i tutori della finanza, che anche un chilometro di ferrovia porta uno sprazzo di luce e di civiltà, porta un atomo di commercio e di interesse. Sono quindi fautore senza limiti delle ferrovie, perchè anche quelle che si credono improduttive, indiscutibilmente portano benefici d'ogni genere. Ma cerchiamo di non

comprometterci, imperocchè se ci abbandonassimo interamente ad imprese ferroviarie, senza vederne i limiti, io non so dove andremmo. Comprendo che forse da alcuni si sogni ancora quell'epoca, nella quale lo Stato spendeva 60 o 70 milioni all'anno per costruzioni ferroviarie; ma i tempi sono mutati, e bisogna andare molto guardinghi. Nondimeno, pur restando entro i limiti di potenzialità del bilancio dello Stato, mi dica l'onorevole Majorana che cosa farebbe lui al posto del ministro? Penserebbe ad aumentare il sussidio chilometrico a linee, che per ora non ne hanno diritto, o penserebbe di pagar prima il debito, che da tanti anni abbiamo, di costruire le ferrovie già decretate solennemente per legge? È evidente, o signori, di quanto noi aumentassimo i sussidi chilometrici a nuove linee, di tanto ci allontaneremmo dal tempo di pagare quel debito. Ora, onorevole Majorana, ci aiuti col suo ingegno, ci aiuti con l'opera sua per arrivare al più presto alla soluzione delle complementari, ed allora ci daremo con tutto l'animo a studiare in qual modo si possa meglio aiutare anche le altre ferrovie. (*Bravo!*) Convengo con Lei, convengo con l'amico Lucifero che vi sono strade, le quali forse avrebbero maggiori requisiti di quelle già iscritte; e che, sia per gl'interessi delle Provincie, cui appartengono, sia per altri importanti obiettivi della regione che debbono servire, potrebbero essere produttive e molto utili. Ma, onorevole Majorana, ma onorevole Lucifero, esistono già dei diritti acquisiti, che è nostro obbligo rispettare.

Cosicchè io per il momento non potrei promettere un aumento di sussidi a linee non classificate per legge, mentre invece credo che il Parlamento concedendo tale aumento, in equa misura, alle ferrovie complementari, farebbe cosa utilissima per affrettare il momento, in cui di queste non si parlasse più. E ciò con criterio unico ed uniforme per tutte le linee senza distinguere a qual regione esse appartengano.

Onorevole Majorana, per quanto sia materia di più diretta competenza del mio collega del tesoro, posso garantire che in nessun caso si è pensato lontanamente alla Provincia, a cui apparteneva una ferrovia, per misurare con maggiore o minore larghezza il sussidio chilometrico. Ella mi corregga, se le risulta diversamente. Certo se vi sono delle regioni, le quali per fortuna loro si trovano in migliori condizioni economiche, che possano supplire coi loro mezzi ai pro-

pri bisogni, s'intende che raggiungeranno più presto lo scopo desiderato: ma ciò non vuol dire che lo Stato tuteli od aiuti una Provincia a danno di un'altra. No, onorevole Majorana.

Io ammetto pure che l'onorevole Torraca invochi delle leggi speciali per certe Provincie meno favorite dalla sorte; ma non è esatto si dica che da parte del Governo vi sia preferenza per l'una, o per l'altra regione d'Italia!

Torraca. Domando di parlare.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole Luzzatto mi ha chiesto notizie sullo stato delle bonifiche. Egli ha detto di aver constatata l'esistenza di somme disponibili nei residui, e di non esser d'accordo col relatore della Giunta del bilancio sulla spiegazione del perchè non si siano spese queste somme. E mi ha fatto queste due domande: prevedete di spendere nel nuovo esercizio la somma che avete stanziata in bilancio ed i residui degli esercizi passati? E, nel caso negativo, volete provvedere ad altri bisogni con quel danaro?

Signori, anzitutto, io spero che si possa spendere tutta la somma disponibile, e, per agevolare tale risultato, nel progetto che ho presentato intorno ai lavori complementari di bonifica, ho domandato alla Camera l'autorizzazione di assumere il maggior personale tecnico occorrente, oltre quello oggi in servizio, per quei lavori. Ciò perchè una delle ragioni, per le quali le bonifiche non hanno potuto progredire quanto dovevano, non ostante l'esistenza dei fondi necessari, è precisamente quella del difetto del personale.

Spero quindi, di poter nel nuovo anno dare un avviamento molto sollecito alle opere di bonificazione. Ma ancorchè questo non riuscisse a farsi, io non potrei, onorevole Luzzatto, anche volendo, stornare i fondi relativi per altri bisogni, sieno pure urgentissimi.

La legge sulle bonifiche, appunto per impedire la possibilità di simili storni, ordina il deposito presso la Cassa dei depositi e prestiti di quei fondi e lo rende produttivo d'interessi; questo perchè la somma autorizzata sia intangibile. Quindi non è possibile che, per quanto ritardo possa subire l'esecuzione di una bonifica, i fondi ad essa destinati non siano adibiti a seconda della loro destinazione speciale. Ma vi ha di più. Il legislatore fu così diligente, così scrupoloso e diffidente, da impedire, eziandio, il passaggio di stanziamenti da una ad altra bo-

nifica; dimodochè ognuna di queste ha la sua dote, la quale è intangibile.

Ora in questa condizione di cose, onorevole Luzzatto, come vuole che io disponga contrariamente alle norme di legge, destinando ad altri bisogni le somme cui Ella ha accennato?

L'onorevole Luzzatto si è poi intrattenuto in modo speciale del pagamento dei sussidi per le strade comunali obbligatorie, che il Ministero cercherebbe di ritardare. Devo dichiarare alla Camera che, per quanto mi consta, quel ritardo non esiste. Tutti i Comuni che hanno presentato documenti in regola, hanno avuto colla possibile sollecitudine il pagamento; e, durante l'esercizio che è presso a finire, si sono pagate un milione e 517 mila lire per strade comunali obbligatorie, restando solo da pagarsi, in tutto, la somma di 80 mila lire; e ciò precisamente per mancanza di documenti regolari.

Se l'onorevole Luzzatto sa di qualche strada comunale obbligatoria, per cui non sia stato pagato il sussidio dallo Stato, dica agli interessati che si provvedano dei documenti prescritti, che li presentino, e saranno pagati, essendovi in bilancio i fondi occorrenti.

L'onorevole Luzzatto ha poi parlato della trazione elettrica sulle ferrovie, accennando agli esperimenti già disposti dal Governo. Risponderò poche parole:

Com'è noto, quattro sono i sistemi di trazione elettrica di cui fu ordinato l'esperimento. Due con vetture ad accumulatori, del tipo Plantè, sulla linea Milano-Monza, del tipo Pescetto sulla Bologna San Felice: e questi, specialmente per la seconda delle due linee, hanno proceduto e procedono regolarmente, con promettenti risultati tecnici.

Un terzo esperimento di trazione elettrica, con corrente continua a terza rotaia, è stato attuato dalla Mediterranea fin dal 14 ottobre 1901 sulla linea Milano-Gallarate-Varese: e questo procede in modo lodevole, con favorevoli risultati tecnici. Attualmente la forza occorrente è fornita da un'officina generatrice a vapore; si provvederà poscia con apposito impianto idroelettrico animato da derivazione d'acqua del Ticino, per la quale sono in corso le pratiche di concessione.

Pel quarto esperimento di trazione elettrica, a conduttura con distribuzione a filo aereo, ad alto potenziale e corrente trifasica, è stata prescelta la linea Lecco-Colico-Son-

drio con deviazione Colico-Chiavenna. Esso costituirà una delle maggiori applicazioni del genere: ma, per la sua importanza, la Società Adriatica non ha potuto ancora inaugurarla. Bisognerà quindi attendere l'apertura dell'esercizio per giudicarne i risultati, che sono attesi con vivo interesse.

Come vede l'onorevole Luzzatto, non si è mancato in Italia di tenersi al corrente dei progressi della tecnica moderna; ed io confido che il frutto della nostra iniziativa sarà conforme alle speranze da essa destate.

L'onorevole Abignente accennò ad una bonifica speciale nella valle del Sarno. Devo dichiarare che a me non consta che vi sia stato difetto nei progetti, e che per esso siano stati disposti traslochi d'impiegati, come egli ha affermato. Ad ogni modo siccome si tratta di questione di fatto, non mancherò di assumere tutte le informazioni necessarie per vedere se vi sono dei provvedimenti da prendere.

E poichè sono a parlare dell'onorevole Abignente, consentitemi di rispondere brevissime parole alla domanda che egli mi rivolgeva.

Egli disse che voleva mettermi in grado di presentare il mio programma al Parlamento; disse che vi è un problema meridionale, invitandomi ad esaminarlo ed a dire la mia parola su quel problema, ponendo a base di esso la frase dell'onorevole Luzzatti: che cioè a tutte le altre spese debbano precedere quelle in favore del Mezzogiorno.

Onorevole Abignente, io non so a che proposito Ella mi chiedesse un tale esame. Il ministro va giudicato con le leggi e con gli atti suoi. Di leggi io ne ho presentate alcune finora: ne ho proposta una per l'abolizione delle speciali tasse di trasporto, che ingiustamente colpiscono una sola regione; ho presentato quella sull'Acquedotto pugliese e quella sulle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, che lo stesso onorevole Abignente giudicò essere in favore della sua regione.

Cosicchè egli per lo meno non avrebbe diritto di accusarmi di preferenza per una o per altra parte d'Italia; e ciò è tanto vero, che, per dire che non si è eseguito il programma dell'onorevole Luzzatti, è venuto a parlare di provvedimenti a favore dei fiumi veneti e di alcune ferrovie, argomenti tutti che si riferiscono a tempi antichi, e di cui non so per qual ragione abbia voluto far cenno riferendosi a me.

E notate, onorevoli signori, quanto è severo con me l'onorevole Abignente, che

pur m'invitava a discutere il problema meridionale; è tanto severo che, non potendo attaccare il mio progetto sulle strade, volle attaccare l'emendamento che un deputato ha creduto suo diritto di presentare nella Giunta generale del bilancio. Ed osservò che il programma dell'onorevole Luzzatti veniva offeso, solo perchè un deputato aveva presentato un emendamento, di cui io non sono responsabile. E messo su questa via, dovendo trovare qualche cosa per attaccare il ministro dei lavori pubblici, mi ha chiesto che cosa farò alla scadenza dei trattati, desiderando conoscere le ragioni per le quali gli istituti di credito non vogliono far credito; cosa che ognuno sa essere competenza del ministro di agricoltura e commercio. E non so comprendere perchè, nella benevolenza, della quale mi onora, l'onorevole Abignente vuole che io debba rispondere anche di quello che fa o non fa il ministro di agricoltura.

Ma circa la questione meridionale ho già altre volte manifestato il mio pensiero. Io non comprendo altra politica che quella di soccorrere i maggiori bisogni, ovunque essi si manifestino. I disegni di legge da me presentati, ed ai quali ho accennato più addietro, fanno fede di questa mia linea di condotta. Permettetemi qui di dichiarare, che io non credo alla profezia di giorni non lieti; non ostante che tutti i giorni dalla tribuna parlamentare si inaspriscano le popolazioni con l'insistere sulla infeconda ed inopportuna questione del Nord e del Sud.

Ancora su di un altro argomento si intrattenne l'eloquenza dell'onorevole Abignente. Voi venite a proporre improvvidamente, egli ha detto, un maggiore canone per le concessioni di acque pubbliche, proprio nel momento in cui Napoli deve risolvere il suo problema industriale. Ma che cosa ha che fare questo con Napoli? E poi ha parlato di fiumi meridionali lasciati in abbandono, non contemplati nè sovvenuti da alcuna legge, che arrecano danni gravissimi alle regioni che attraversano, senza che il Governo se ne preoccupi. Ma quale nesso vi è tra le due questioni? Se si spendono maggiori somme per i fiumi veneti, significa che i fiumi sono in maggior numero nel Veneto che nel Mezzogiorno e, se quindi vi è un aumento di canone per le concessioni d'acque, questo aumento andrà a colpire più la parte settentrionale che la meridionale. Ma qual rapporto ha tutto ciò col problema meridionale? Ad ogni modo, se abbiamo o no il diritto di imporre una

tassa o, per essere più esatti, di aumentare da tre a sei lire il canone attuale; se sia, o no, conveniente di portare questo aumento, sarà da discutere quando verrà presentato dal Ministero il disegno di legge; e, se l'onorevole Abignente lo crederà opportuno, potrà allora attaccare la legge; perchè non è possibile, nè in sede di bilancio nè in qualunque altra sede, di discutere preventivamente sopra leggi, delle quali la Camera ed il Senato non hanno ancora conoscenza.

L'onorevole Luzzatto parlò delle ferrovie dichiarandosi contrario alla concessione di nuove linee da costruirsi dalle Società attualmente esistenti, e aggiunse che egli crede preferibili piuttosto i pubblici appalti, almeno lo Stato così potrà guadagnare.

Mi permetta l'onorevole Luzzatto di dirgli che, su questo criterio, se cioè sia preferibile una concessione o sia meglio che lo Stato ricorra al sistema degli appalti, io non debbo manifestarmi nella presente occasione.

Non dubito che i lavori della Camera non saranno chiusi, se prima non si discuterà il progetto che il Ministero deve presentare sulle ferrovie complementari, ed allora vedremo se, per ragioni economiche, politiche e finanziarie, sia più conveniente di metterci sulla via già nota degli appalti a tronchi, ovvero se sia più vantaggiosa la via delle concessioni private, anche per avere più presto e più economicamente quelle ferrovie che tutti reclamiamo.

Egli ha detto però una cosa, nella quale siamo perfettamente d'accordo: troviamo modo che nella provvista del materiale si debba ricorrere più all'industria nazionale che a quella straniera. Sono lieto di annunciare alla Camera, che, in contraddizione di quello, che le Società credono loro diritto, di opporsi cioè a che una gran parte del materiale si debba costruire in Italia, perchè dimostrano che parità di condizioni non esiste tra l'industria nazionale e quella estera io, col consenso del Consiglio dei ministri, ho ordinato che per tre quarti la costruzione del materiale sia affidata a Ditte italiane. Potrebbe darsi che domani gli arbitri mi condannassero, ma io credo che il denaro che lo Stato può pagare all'industria nazionale, anzichè a quella estera, sia un denaro benedetto. (*Approvazioni*).

Di Sant'Onofrio. Purchè facciamo buon materiale!

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Io non so come sia possibile soltanto il dub-

bio. Se altri paesi commettono in Italia il loro materiale, perchè più perfetto e più solido, non so perchè dobbiamo essere tributari dell'estero.

Cirmeni. Lo estenda anche alle ferrovie delle Provincie meridionali.

Presidente. Non interrompano!

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Lucifero disse anch'egli: come avete provveduto di ferrovie il Sempione, provvedete le Calabrie.

Onorevole Lucifero, finiamola di ricorrere a questi vessati argomenti.

Per le linee del Sempione non si è data che una concessione con sovvenzione chilometrica. E cerchiamo d'intenderci bene: non è cosa che riguarda la mia amministrazione.

Pel Sempione si è dato il sussidio di cinque mila lire al chilometro, così che non sarebbe stato necessario di sottoporre al Parlamento le convenzioni stipulate. Lo si è fatto solo perchè in queste era incluso il patto del riscatto delle linee nell'interesse dello Stato; lo si è fatto per stabilire le modalità di quel patto; ma, ripeto, le convenzioni stipulate dall'amico Giusso, sono state fatte sulla base della sovvenzione chilometrica, che noi diamo a chiunque venga, da qualunque Provincia, da qualunque angolo a presentare una domanda di concessione di ferrovia. Non vi fu quindi una speciale preferenza per alcuna parte d'Italia; e perciò, a che insistere sui vantaggi accordati alle linee del Sempione?

Ma che farete per la Calabria? Onorevole Lucifero, Ella è stato così cortese con me, che io desidero dalla sua amicizia, dalla sua lealtà che creda alle mie parole. Ho lavorato per molti giorni onde trovar modo di giustificare uno strappo alla legge per favorire le Calabrie dotandole di altre linee, oltre di quelle alle quali hanno diritto. Ma come farò poi, onorevole Lucifero, a difendermi dal deputato Torraca, dal senatore Balenzano, che sollecitano pei loro paesi una linea alle stesse condizioni, come gran parte...

Lucifero. Al senatore Balenzano gli metterà l'acquedotto pugliese. (*Bene! Bravo!*)

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Oh! ieri si è parlato del Sempione, oggi dell'Acquedotto pugliese, ed è questo il meridionalismo! (*Commenti*)

Lucifero. Non come rimprovero.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Insomma essere meridionali significa combat-

tere qualunque cosa che si creda utile e possibile ad attuarsi. (*Bene! Bravo!*)

Dunque non parliamo di Acquedotto, l'Acquedotto riguarda tutto un altro ordine di idee, è un'impresa assolutamente diversa dalle ferrovie.

La Calabria ha grandi bisogni ferroviari. Onorevole Lucifero mi rivolgo al suo patriottismo, siamo tutti concordi nel volere che la Calabria e la Basilicata abbiano, prima che si chiudano i lavori della Camera le ferrovie a cui hanno diritto per la legge esistente. Quanto alla linea di Cotrone, che indubbiamente io riconosco necessaria per il completamento della Paola-Cosenza, ci porremo d'accordo per farla in un secondo momento, imperocchè io credo che la Calabria e la Basilicata debbono trovare sollievo in una rete ferroviaria completa, a sezione ridotta, che debba solcare quelle Provincie, e recar loro fortuna e benessere. Ma confido perciò che l'onorevole Lucifero voglia aiutarmi in questo primo quarto d'ora, senza fare distinzioni per una o per altra linea; cerchiamo di attuare la maggior parte di quelle oggi possibili nelle nostre provincie.

L'onorevole Barzilai mi faceva invito, e questo invito esprime in un ordine del giorno, di provvedere all'allacciamento delle stazioni di Termini e di Trastevere.

La Camera sa che questo argomento ricorda una delle pagine più rare della storia parlamentare. Un progetto, già approvato per alzata e seduta, fu sconfitto nell'urna, eppure esso doveva e deve imporsi alla Camera ed al Senato.

Per l'allacciamento delle due stazioni, giusta un primitivo progetto, occorrerebbe la somma di 4 milioni, e giusta un secondo progetto, il quale assicurerebbe l'incolumità della meravigliosa passeggiata archeologica, si andrebbe alla somma di 6 o 8 milioni. Ma per corrispondere ai bisogni di Roma, bisogna pure completare e migliorare le due stazioni, ciò che richiederà una spesa di altri 2 milioni.

Ora io dichiaro all'onorevole Barzilai che il Ministero, al più presto possibile, farà eseguire uno studio per vedere in quanto tempo, in qual modo e con quali sistemi si possano appagare questi bisogni del servizio ferroviario di Roma. Imperocchè ritengo che quanti vogliono l'incremento e l'abbellimento di Roma, di questa città che, non ostante le sue vicissitudini politiche, s'imporrà sempre al rispetto d'Italia e d'Europa; quanti mirano a rendere grande la Capitale

d'Italia, tutti debbono esigere sacrifici dal Paese e dal Parlamento.

Ed io, ispirandomi a queste ragioni, accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Barzilai e l'accetto con la speranza di concorrere, benchè in minima parte, a questo altissimo ideale della grandezza di Roma, che sarà insieme la grandezza della patria nostra. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Molte voci. Chiusura! Chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Essendo appoggiata, pongo a partito la chiusura della discussione generale, riservata naturalmente facoltà di parlare al relatore.

(*Dopo prova e controprova la chiusura è approvata*).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Morelli-Gualtierotti, lo invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Morelli-Gualtierotti. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1901-902.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Torniamo ora alla discussione dello stato di previsione della spesa per il bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

De Nava, relatore. Onorevoli colleghi, la sobrietà che hanno avuto gli oratori che hanno preso la parola in questa discussione generale impone anche a me grande parsimonia di parole, tanto più in quanto la via mi è stata spianata dall'esaurientissimo discorso dell'onorevole ministro Balenzano, che testè abbiamo ascoltato con grande compiacimento.

Mi fermerò soltanto ad aggiungere qualche considerazione sopra alcuni degli argomenti che hanno veramente carattere generale in relazione all'azienda dei lavori pubblici.

Questi argomenti si riducono a cinque o sei: in primo luogo in una certa accusa

fatta dall'onorevole Lucifero, circa la modestia della cifra del bilancio; poi nella questione del personale, tanto del Genio civile che dell'Ispettorato, trattata dall'onorevole Rizzo, dall'onorevole Luzzatto e da altri; nella questione dell'esercizio economico delle strade ferrate esaminata dall'onorevole Rizzo; in quella dei sussidi chilometrici trattata dall'onorevole Majorana, ed infine quella che riguarda l'esercizio delle strade ferrate e la costruzione delle complementari, su cui si sono fermati gli onorevoli Lucifero e Luzzatto.

Il programma è vastissimo; ma su ciascuno di questi argomenti io passerò rapidamente, con brevi parole.

L'onorevole Lucifero osservava che la modestia eccessiva della cifra del bilancio deriva in fondo da ciò: che si è preferito ad una politica di lavoro, una politica di sgravi, accennando così alla frase usata spesso dall'onorevole Maggiorino Ferraris. Io credo che se l'onorevole Maggiorino Ferraris fosse stato presente in quest'Aula avrebbe domandato la parola per fatto personale, per spiegare cioè che quando egli sosteneva una politica di lavoro non intendesse affatto alludere specialmente ad una accentuazione eccessiva delle opere pubbliche, ma intendesse invece una politica che servisse a rinsanguare le forze vive del paese, che servisse a creare dei risparmi e dei capitali, ed intendesse principalmente a stimolare non le opere pubbliche ma il lavoro dei privati, e specialmente il lavoro agricolo.

Questo mi parve sempre il significato delle sue parole.

Prego l'onorevole Lucifero di notare che nei paesi dove si dà mano a troppe opere pubbliche non rispondenti a veri, reali bisogni, si crea una effimera e passeggera ricchezza, ma questa si sconta più tardi con una maggiore miseria. Noi abbiamo un bilancio dei lavori pubblici rispondente alle nostre forze economiche, cioè a dire rispondente a tutto lo sforzo che noi possiamo dedicare a questo ramo della pubblica amministrazione. E dobbiamo principalmente riflettere, come ho notato nella relazione, che le falci die nel bilancio dei lavori pubblici coincidono appunto col periodo di tempo in cui cominciò la restaurazione della finanza, ed a cui dobbiamo il pareggio del bilancio dello Stato. Ora io credo che, appunto in quelle regioni dove si invocano molte opere pubbliche, i benefici economici e d'indole generale che si risentono per il

conseguito pareggio del bilancio, e la sicurezza che il pareggio dà che non saranno aumentate le imposte, equivalgono, se non superano, i vantaggi che si potrebbero avere da alcune opere pubbliche, non sempre indispensabili.

Il personale. Siamo ormai tutti d'accordo, e l'ha riconosciuto esplicitamente anche il ministro, sulla necessità di un riordinamento del personale del Genio civile e dell'Ispettorato. Io quindi non ripeterò quello che è stato detto, nè ripeterò tutte le osservazioni che su questo argomento ho fatte nella mia relazione. Mi si permetta soltanto di aggiungere, che la necessità del riordinamento si impone anche per la natura delle opere, cui oggi si provvede. Per quel che si riferisce al Genio civile, le opere cui ora principalmente esso deve accudire sono le opere marittime, e quelle di bonificazione. Noi ci siamo convinti oramai che il grande traffico internazionale non si può fare che per mare, e che soltanto quando avremo portato gli impianti portuali al massimo della loro potenzialità, potremo sperare di essere una vera e grande nazione commerciale. Nella mia relazione ho esplicitamente dichiarato che ritengo opportunissimo elevare fin dal prossimo esercizio la cifra che è destinata nel bilancio alle opere marittime.

Ciò premesso, non credo di far torto al corpo del Genio civile, dove pure ci sono tanti ingegneri valorosi, dicendo che il numero degli ingegneri idonei alle opere marittime non è sufficiente, pur essendovene alcuni bravissimi.

Si tratta di opere difficili, si tratta di opere che richiedono una lunga esperienza, perchè vi sono mari dove soltanto stando lungamente sul posto, e lungamente studiando, e riprovando, si può determinare la ubicazione dei lavori ed il modo come meglio progettarli ed eseguirli.

Pur troppo abbiamo avuto tristi esperienze, e basterà ricordare Licata, Cotrone, Civitavecchia!

Noi abbiamo bisogno non solo di rinsanguinare il personale per numero, ma anche per idoneità, e dobbiamo curare anche di specializzare il personale, provvedendo affinché gli ingegneri che si occupano di opere marittime non sieno turbinosamente trasferiti, come accade molte volte, dopo poco tempo che vi si trovano, ma vi restino a lungo studiando i lavori che debbono, non solo progettare, ma anche dirigere e fare eseguire.

Gli stessi argomenti valgono anche per lavori di bonificazione, i quali anch'essi richiedono una speciale competenza, perchè se ne ricavi tutto il frutto. Nella mia relazione ho detto che sarebbe necessario, più che notizie sullo stato dei progetti e sul modo come procedono, avere notizie esatte e precise sui risultati economici, cioè sui frutti che hanno dato le bonificazioni, anche per trarne ammaestramento per l'avvenire.

Il problema della bonificazione non va guardato soltanto dal punto di vista dell'esecuzione tecnica, più o meno, in quel momento ritenuta opportuna; ma sotto un aspetto più largo. Si deve principalmente sapere cosa avviene dopo che le bonifiche sono fatte. Alla bonifica idraulica è succeduta la bonifica agraria? I proprietari che hanno contribuito alla bonificazione hanno ricavato, dopo la bonifica, un vantaggio proporzionato alle spese che hanno incontrato? I risultati tecnici corrispondono agli economici? Abbiamo noi questi elementi? Purtroppo non li abbiamo. Frammentariamente troviamo qualche notizia su alcune bonifiche, ma un lavoro completo, una statistica razionale, e ben fatta, sui prodotti complessivi e comparativi delle opere di bonificazione che pure abbracciano centinaia di migliaia di ettari, ci manca.

E poichè il lavoro è di somma utilità, io invito il Governo, anche a nome della Giunta del bilancio, a iniziarlo. Sarebbe difficile se dovesse essere fatto da poche persone; ma si può incaricare i singoli uffici del Genio civile, dove vi sono state, o sono in corso, opere di bonifica.

Ognuno vede, da quanto finora ho detto, quale e quanta sia la materia di studio, e di occupazione d'indole speciale, cui dovrebbe dedicarsi il Genio civile.

Diamo ora un rapido sguardo alle strade ferrate. Lasciando da parte il problema del futuro esercizio, mi basterà ricordare gli immensi lavori che incombono all'Ispettorato in quest'ultimo periodo delle convenzioni vigenti. Pur troppo io temo che anche questa volta finiremo col ridurre all'ultimo momento, senza ricordarci l'immane lavoro che dobbiamo fare per procedere alla riconsegna delle linee, e del materiale rotabile.

La delicatezza dell'argomento non mi consente di dire tutto il mio pensiero, ma voi lo indovinerete attraverso le mie parole.

È evidente che data la natura del contratto da noi fatto con le Società ferroviarie, per cui la manutenzione delle linee e

del materiale rotabile è a loro carico, i pericoli per lo Stato, negli ultimi anni, sono grandissimi, e gravissimi danni potrebbe averne lo Stato, se a tempo non provvede.

Si potrebbe osservare che qualora noi dovessimo riprendere le linee potremmo far valere le nostre ragioni per la deficiente manutenzione alla fine dell'esercizio. Ciò astrattamente è vero; ma ognuno comprende la difficoltà pratica dell'attuazione, se non si anticipano le operazioni, e se non si provvede fin da ora con tutta l'energia.

Aggiungo che, per quel che riguarda il materiale, il contratto ha molte lacune, dappoichè, mentre ha posto a carico delle Società la manutenzione dei rotabili, non ha stabilito sufficienti sanzioni pel caso che la manutenzione fosse manchevole, cosicchè alla fine delle convenzioni corriamo il rischio, se non vi pensiamo a tempo, di riprendere il materiale, che nel suo complesso è costato decine e decine di milioni, mal ridotto e depauperato.

Come volete che, giunti al 1905, in pochi mesi si possa fare questo improbo lavoro delle riconsegne, se fin da ora non è riorganizzato questo Corpo dell'ispettorato, e non è messo in grado di adempiere a tale funzione?

Io credo che fin da ora occorra una straordinaria ispezione, ed il Governo ha obbligo di provvedervi.

Se fosse vero, come corre voce, ed io la riferisco con ogni riserva, che si commettono anche dei gravi abusi, è necessario che il Governo corra al rimedio con la massima energia. Pensiamo che in pochi anni, dal 1898 ad oggi, si sono spesi 110 milioni per materiale rotabile, che gli interessi di questa somma si prelevano dai prodotti lordi dell'esercizio, e che si tratta di materiale che dobbiamo riscattare a prezzo di costo. Sono collegati a questa materia interessi così ingenti per lo Stato, che sarebbe gravissima la responsabilità, se non si procedesse con ogni cura, ricorrendo anche, se ne è il caso, a mezzi straordinari.

A queste straordinarie e speciali funzioni, richieste dalla prossima scadenza del contratto, si aggiunga l'ordinaria e normale funzione di sorveglianza, che ora dovrebbe essere più intensa sia sugli orari e sull'esercizio, sia sulla riparazione sollecita e sulla utilizzazione del materiale rotabile. Dalla mancanza dei carri deriva la grave conseguenza di dover ricorrere al noleggio di materiale straniero, noleggio che va a carico dello Stato. Notate, onorevoli colleghi, che

dal 1898 in qua noi abbiamo speso, nientemeno, 7 milioni per il solo noleggio. Ora se fosse vero, che vi sono molti carri giacenti nelle officine in attesa delle riparazioni, è chiaro che lo Stato subisce un danno ingiusto ed immeritato per l'incuria delle società nelle riparazioni. Io ho allegato alla relazione dei prospetti dove è indicato il numero dei rotabili giacenti nelle officine; e questi prospetti dimostrano come non vi sia certo molta sollecitudine nel procedere alle riparazioni. Il ministro spinga l'Ispezione alla più attiva ed energica vigilanza.

Ho detto tutto questo per incidente, esclusivamente per dimostrare quali importanti lavori incombono all'Ispezione specialmente in questi ultimi anni e come si imponga, e del resto il ministro lo ha riconosciuto, di riorganizzare il personale, ordinario e straordinario, e di metterlo in condizione di esercitare le sue alte e delicate funzioni.

Esercizio economico delle ferrovie. L'onorevole Rizzo ne ha parlato con grande passione, sia perchè, come ha notato il ministro, egli era presidente di quella Commissione, di cui io ebbi l'onore di essere relatore, che esaminò quel disegno di legge, sia perchè egli ha anche una linea su cui vorrebbe vedere sperimentato questo esercizio economico.

L'onorevole ministro ha detto le ragioni per le quali l'esercizio economico non ha potuto finora essere largamente esteso. Io aggiungerò qualche osservazione, anche perchè ho qui delle cifre, che è bene conoscere.

Prendiamo due delle linee su cui recentemente, da un anno, è stato attuato l'esercizio economico, cioè la Foggia-Lucera e la Foggia-Manfredonia.

Per queste due linee è accaduto questo: che i prodotti netti nei quattro mesi dal 16 luglio al 31 gennaio 1901, quando non c'era l'esercizio economico, furono di 80,000 lire. Nel periodo corrispondente dei quattro mesi dal 16 giugno al 31 gennaio 1902, in cui fu attuato l'esercizio economico, il prodotto ha fatto una grande ascensione, è salito a 116 mila lire; quindi un aumento di 36 mila lire. Ma le spese di esercizio, le quali in quello stesso periodo erano state di 90 mila lire, sono salite a 131,000, cioè a dire sono aumentate di 41,000 lire, per modo che è evidente che per la Società c'è una perdita. Senonchè bisogna completare ancora l'osservazione: le 116 mila lire che

rappresentano il prodotto completo di queste linee ferroviarie vengono divise il 50 per cento allo Stato e 50 per cento alla Società, perchè si tratta di ferrovie complementari; sicchè le Società ferroviarie ricavavano 58,000 lire, con un aumento di sole 18,000 lire sul passato prodotto, mentre le altre 18 mila sono andate allo Stato. Invece l'aumento delle spese di esercizio è tutto a loro carico: sicchè di fronte a 18,000 lire di aumento che hanno avuto sulla quota del loro prodotto, hanno pure avuto l'intero carico delle 41,000 lire di aumento sulle spese di esercizio, con una maggiore perdita di lire 23 mila.

La Camera sa che le Società non sono pagate soltanto con il prodotto, perchè hanno poi 3,000 lire di sussidio a chilometro; ma le Società guardano le cose allo *statu quo* e dicono: prima di attuare l'esercizio economico avevamo una minor perdita di 23 mila lire!

È chiaro come per esse l'attuazione dell'esercizio economico in queste condizioni non possa apparire conveniente.

In questo stato di cose si impongono due problemi, che vogliono essere studiati e risolti, ed io mi auguro che l'onorevole ministro col suo acume e con l'attività che mette nel suo ufficio lo farà. I due problemi sono questi: prima di tutto occorre studiare come è che la diminuzione proporzionale delle spese d'esercizio sia stata così esigua, anzi irrilevante. L'esercizio economico si basa sulla riduzione notevole delle spese di esercizio a cui corrisponde il ribasso delle tariffe. Se non si ha questa riduzione, l'esperimento non può riuscire.

Ora guardiamo alle cifre. Dividendo la spesa d'esercizio in tre parti, movimento e traffico, servizio di trazione e servizio di manutenzione, troviamo che è aumentata la spesa di trazione, il che si spiega perchè è la spesa viva del trasporto, ma è aumentato anche il servizio movimento e traffico, che dovrebbe diminuire, e non è diminuito che di pochissimo (di sole 4 mila lire su 30 mila) il servizio della manutenzione, che dovrebbe diminuire di molto.

Non mi dilungherò a esporre quali sieno, secondo me, le cause di questo fenomeno, che invece prego il ministro di far studiare con la massima cura.

Il secondo problema da esaminare è questo: poichè la quota di prodotto dello Stato è cresciuta, non converrebbe allo Stato fare un qualche sacrificio, allo scopo di attuare su larga scala questi esperimenti?

Io sono convinto che questi esperimenti di servizio economico sulle strade ferrate siano cosa utilissima; che bisogna farli su larga scala, perchè riescano; e che bisogna aggiungervi anche esperimenti di riduzioni di tariffa sulle linee principali.

Connessa con l'esercizio economico è la costruzione economica delle strade ferrate. L'onorevole ministro, il quale ci ha parlato della risoluzione del problema delle ferrovie complementari, pensi che forse la risoluzione consiste appunto nello studiare quanta parte delle nostre ferrovie debba essere esercitata economicamente, e quanta parte debba essere costruita economicamente: perchè fare uno sperpero di forze, per creare strumenti superiori al bisogno, è uno dei più grandi errori economici: ed è quello che noi abbiamo consumato, quando abbiamo voluto fare tutte le ferrovie con lo stesso sistema, ed abbiamo voluto adottare lo stesso metodo, tanto per ferrovie che hanno traffico e prodotto di 20 o 30 mila lire a chilometro, quanto per ferrovie che hanno traffico e prodotto di 2, 3 e 4 mila lire.

Non si tratta soltanto dello sperpero dei capitali nella spesa di costruzione, ma anche della rovina del bilancio dello Stato per le inutili spese d'esercizio.

Vengo ai sussidi chilometrici di cui ha parlato il carissimo amico onorevole Majorana, che ringrazio particolarmente delle parole benevole verso di me pronunziate, come ringrazio in quest'occasione gli altri oratori, e l'onorevole Balenzano pel cortese e benevolo giudizio che han fatto della mia relazione.

L'onorevole ministro ha detto uno degli argomenti più gravi per dimostrare l'impossibilità di aumentare il sussidio chilometrico: io mi permetto di dirgliene qualche altro. Veda l'onorevole Majorana: i sussidi chilometrici hanno avuto questo progresso ascendente: si è cominciato da 1,000 lire, ed ora siamo arrivati a 5,000, ed ancora non bastano.

Majorana. Ma allora lo Stato costruiva: oggi non costruisce più.

De Nava, relatore. L'onorevole Majorana deve anche notare che, per le ferrovie complementari, quelle cioè che avrebbero dovute essere costruite dallo Stato, si è arrivati a 6 mila lire. Ma fermiamoci a quelle linee che dovrebbero essere le ferrovie private, le ferrovie di secondaria importanza, diciamo così, non di grande traffico, per cui si concede il sussidio chilometrico di 5000 lire.

Ora io penso che se si eleva ancora il sussidio per queste linee si cambia completamente la sua natura. Il sussidio chilometrico deve avere questa funzione: di corrispondere ad una parte della spesa di costruzione. Il giorno in cui Lei vuol dare al sussidio la funzione di riparare anche le deficienze della spesa di esercizio, prima di tutto si tratta d'una ferrovia che ha 99 ragioni su 100, per non essere costruita; ed in secondo luogo, quando si entrasse in quest'ordine d'idee, allora sarebbe il caso di pensare ad altre forme di sovvenzione, per esempio, alle garanzie d'interesse; ma non a veri e propri sussidi.

Un sussidio chilometrico di 5 mila lire equivale già ad un ammortamento di 70 o 75 mila lire per 35 anni, mentre il sussidio si concede per 70 anni. È evidente che lo Stato farebbe un cattivissimo affare, il giorno in cui per le ferrovie di questo genere, le quali non superano in media la spesa di 100 mila lire al chilometro, aumentasse la somma massima del sussidio, incoraggiando così speculazioni sbagliate. Ma vuole poi che le dica veramente il mio pensiero su questa materia dei sussidi chilometrici? Io le dirò che la vera ragione per cui queste ferrovie non si costruiscono, non è già quella della deficienza del sussidio chilometrico; la verità vera è questa: che la costruzione e l'esercizio di ferrovie è un affare speciale che non lo può fare chiunque. È tale la natura dell'esercizio delle ferrovie che non può un qualsiasi capitalista anche a buone condizioni impiegare il suo capitale. Nei paesi dove queste ferrovie secondarie si sviluppano vi sono organismi e Società che vi provvedono, organismi e Società che finora sono assai deficienti in Italia, specialmente nelle regioni cui ha accennato l'onorevole Majorana.

Io non ho trovato poi, esaminando il bilancio del Ministero del tesoro e l'allegato dove sono indicati tutti i sussidi chilometrici, che le regioni italiane siano trattate con disuguaglianza. Il sussidio è stato concesso a quanti l'hanno domandato, eseguendo le condizioni della legge. Ma, onorevole Majorana, altro è concedere il sussidio, altro è pagarlo: è stato concesso anche il massimo del sussidio a parecchie ferrovie, ma la verità vera è che non si sono fatte...

Majorana. Non è difetto di legge?

De Nava, relatore. Non si sono fatte, perchè non si è firmato nemmeno il contratto, e non si è firmato il contratto perchè occorre presentare la combinazione finanziaria, e al-

l'atto pratico non si è trovata. Ecco qual'è la vera difficoltà. Non nella pochezza del sussidio, perchè esso era stato ritenuto sufficiente, tanto da domandare la concessione; ma nella mancanza di società che impieghino capitali ed attività nella speciale industria dell'esercizio ferroviario.

Vollaro-De Lieto. È vangelo!

De Nava, relatore. Prima di passare all'ultima parte, cioè all'esercizio delle strade ferrate, vi sono due punti che io devo trattare.

Il primo è una specie di fatto personale con l'onorevole Luzzatto, che però non vedo presente nell'Aula. Egli, commentando una parte della relazione, ha parlato dei residui relativi alle bonifiche. Ha già risposto il ministro. Io devo solo far notare all'onorevole Luzzatto che nella mia relazione non ho fatto altro che conformarmi alla legge, la quale vieta assolutamente di adibire i residui delle somme destinate per le bonifiche ad altre opere, e la ragione è: che vuole che le somme delle bonifiche sieno depositate alla Cassa depositi e prestiti, e fruttino un interesse, il quale interesse serve a formare il fondo di riserva per le bonifiche, stesse. È evidente che se si stornassero quelle somme per altre opere, la funzione loro che è quella di creare degli altri fondi destinati alle bonificazioni stesse, verrebbe a mancare.

Il secondo punto si riferisce alla grave questione che ha sollevato l'onorevole Abignente, quella cioè delle opere idrauliche e delle forze idrauliche. Mi consenta però l'onorevole Abignente di dirgli che io, che mi sono occupato molto delle opere idrauliche, nelle nostre regioni, che sono relatore del disegno di legge sulle opere idrauliche di terza e quarta categoria, e sono apostolo fervente della necessità di questa legge, non vedo il rapporto fra i canoni per le derivazioni, e la questione delle opere idrauliche di terza e quarta categoria.

L'aver speso dei denari in un fiume per gli argini non contribuisce a creare in esso la forza motrice. Quale influenza ha l'argine fatto per difendere gli abitati, con la forza motrice che dal fiume si può ricavare? Io sono d'accordo con lui quando chiediamo che le opere idrauliche anche nelle regioni meridionali (e del resto anche nelle altre regioni) sieno considerate alla stessa stregua come quelle che furono classificate con la legge del 1865; ma un simile trattamento non ha nulla a che fare con le forze idrauliche: perchè il canone che esige lo Stato per le forze idrauliche, assurge al principio

della pubblicità e della demanialità delle acque, senza distinzione, salvo per quelle che hanno un titolo di proprietà privata. A chi vuole che appartengano le acque non private, ora che è cessata la feudalità?

L'onorevole Abignente mi deve anche permettere una grande riserva circa le cifre. Egli ha parlato di molte migliaia, di sei o settecentomila cavalli di forza: ma noi ricordiamo ancora la discussione fattasi qui per l'interpellanza dell'onorevole Crespi sulle derivazioni delle acque. Dal bilancio dell'entrata risulta già che le forze motrici idrauliche finora impiegate non superano i 300 mila cavalli, e il deputato Crespi dimostrò che, quando anche si voglia fare una previsione molto rosea, il massimo a cui si potrà giungere, in un periodo di alcuni anni, sarà di impiegare altri 100 o 150 mila cavalli, in tutta l'Italia; del qual numero solo una parte molto esigua potrebbe essere usufruita nelle Provincie meridionali.

Ora dunque, se Ella ha parlato di 6 o 700,000 cavalli ideali, è una cosa; nei fiumi delle Provincie meridionali vi saranno; ma altro è il cavallo utilizzabile per le industrie. E se si tien conto di ciò, si vedrà che non si tratta di cifre molto importanti.

Veniamo ora all'esercizio delle ferrovie dal 1905 in poi. L'onorevole ministro mi consentirà, che io ripeta le raccomandazioni che ho fatto nella mia relazione.

La Giunta del bilancio, e chi parla, hanno la convinzione della assoluta necessità, che il Parlamento sia al più presto possibile investito della questione, cioè del problema dell'esercizio delle ferrovie dal 1905 in poi. Convien riflettere che ormai il tempo stringe.

Noi conosciamo le vicende dei progetti di legge, e sappiamo che 30 mesi, quanti corrono dal novembre al 30 giugno 1905, sono appena sufficienti perchè il Parlamento possa adeguatamente provvedere.

La Giunta generale del bilancio ha creduto opportuno invitare il Governo a presentare al riaprirsi della Sessione le sue proposte circa quest'argomento, che si collega alle sorti economiche del Paese. L'onorevole Abignente ha detto benissimo, che l'assetto delle ferrovie si connette non solo al traffico interno, ma ai trattati di commercio, perchè come giustamente ha osservato, molti inconvenienti dei trattati di commercio possono ripararsi mediante una politica acconcia, previdente ed audace, se occorre, di tariffe. Questa politica non si può

fare, se non si ri formano le attuali convenzioni ferroviarie.

Pensi il Governo, che questo è il più grosso problema che su di esso incombe; pensi che è indispensabile che al riaprirsi della Sessione parlamentare il Parlamento lo possa risolvere, ed io mi auguro che esso possa essere risoluto con beneficio del Paese. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni!*).

Presidente. Verremo allo svolgimento degli ordini del giorno. L'onorevole De Amicis era iscritto nella discussione generale ed ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto che le ferrovie debbano essere esercitate in modo da rispondere al fine per il quale furono costruite, invita il Governo a provvedere affinchè sulla linea ferroviaria Castellammare Adriatico-Sulmona-Isernia-Cajanello si compiano subito quei lavori che sono necessari per renderla atta a più facili e rapide comunicazioni con Napoli da Ancona, dagli Abruzzi e dal Molise.

« De Amicis, Falconi Nicola, Cimorelli, Placido, Falconi Gaetano, Arlotta, Masciantonio, Maury, De Riseis Giuseppe, Fusco, Cerri, Abignente, De Giacomo, Manna, Tinozzi, Riccio, Romano Adelelmo, Barnabei, De Martino. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

De Amicis. Sarò brevissimo, tanto più perchè l'argomento non è nuovo per la Camera: dal 1898 se n'è parlato più volte, non solo da me, ma da molti altri colleghi; ed in particolare dagli onorevoli Nicola Falconi, Cimorelli e Masciantonio fu richiamata l'attenzione dei diversi ministri dei lavori pubblici sulle condizioni anormali di esercizio della ferrovia Sulmona-Isernia-Cajanello.

Essa fu costruita in esecuzione delle leggi del 1879 e 1887; non è d'interesse soltanto locale, ma generale, poichè dovrebbe facilitare il traffico e le comunicazioni dalle coste dell'Adriatico al Tirreno, e sta infatti che la detta linea ferroviaria da Bologna-Ancona per gli Abruzzi a Napoli abbrevia di circa 90 chilometri il percorso in confronto della linea Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Caserta-Napoli. È costata all'erario dello Stato, se non erro, oltre 80 milioni, e fu aperta all'esercizio nel 18 settembre del 1897.

Però fin da quando fu inaugurata si riconobbe che nel modo come s'intendeva di

esercitarla non avrebbe portato quei vantaggi che era lecito sperare. Oltre alla mancanza di treni più o meno diretti od accelerati e di coincidenze fra le stazioni di Castellammare Adriatico e di Cajanello, si notò che l'armamento dell'ultimo tronco da Roccaravindola a Cajanello, per essere stato costruito con rotaie da 27 chilogrammi al metro lineare, non permetteva il transito a macchine e treni pesanti provenienti da Sulmona! Tutta la linea da Sulmona misura la lunghezza di 174 chilometri fino a Cajanello; 146 chilometri sono armati con rotaie da 36 chilogrammi al metro lineare, e 28 da Roccaravindola a Cajanello con rotaie da 27. Sicchè la differenza di armamento in quest'ultimo tronco, che è il più pianeggiante della linea, impedisce il regolare svolgimento del traffico!

Lo Stato ha speso oltre ottanta milioni per abbreviare il percorso da Bologna a Napoli per giovare all'economia nazionale, ed ancora oggi viaggiatori e merci debbono continuare a percorrere la via più lunga per arrivare prima a destinazione!!

L'onorevole Prinetti, che, nel 18 settembre 1897, percorse la linea col treno inaugurale, riconobbe giustissime le nostre lagnanze, e promise che avrebbe provveduto ad eliminare il grave inconveniente, ordinando la sostituzione delle rotaie nel tronco Roccaravindola-Cajanello per rendere uniforme l'armamento della linea; ma l'onorevole Prinetti non ebbe il tempo di mantenere la promessa, perchè lasciò il Ministero dei lavori pubblici il 14 dicembre 1897. I cinque ministri, meridionali autentici, succedutisi all'onorevole Prinetti, non compreso l'onorevole Balenzano, che sarebbe il sesto, riconobbero tutti la necessità di porre l'intera linea Sulmona-Isernia-Cajanello in condizioni normali di esercizio, ma non si son mai trovate disponibili le 780 mila lire occorrenti per rinnovare l'armamento da Roccaravindola a Cajanello. Voglio augurarmi che il sesto ministro meridionale dei lavori pubblici dal 1897, l'onorevole senatore Balenzano, vorrà finalmente, accettando il nostro ordine del giorno, provvedere a soddisfare la richiesta che noi facciamo nell'interesse generale, e per quello speciale degli Abruzzi, del Molise e di Napoli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata per isvolgere il suo ordine del giorno, che è così formulato:

« La Camera invita il Governo a presentare prima delle vacanze estive un dise-

gno di legge per provvedere anche parzialmente alla costruzione delle ferrovie complementari »

Licata. Onorevoli colleghi, sarò brevissimo nello svolgimento del mio ordine del giorno, perchè non mi propongo un qualsiasi discorso, ma intendo di fare un semplice rilievo.

Nel bilancio in discussione si trovano soltanto due stanziamenti per costruzioni ferroviarie; uno di 5 milioni per annualità dovute alle società per i tronchi appaltati in base alla legge 2 luglio 1896, l'altro per la costruzione della ferrovia Domodossola-Iselle; ma è doloroso a dirlo, per le ferrovie complementari non si trova nessuno stanziamento, ed in suo luogo si trova una lunga filastrocca di promemoria che va dal capitolo 300 al 324, e quasi per giunta alla derrata il relatore del bilancio dice che per il momento non sarebbe opportuno di parlare di ferrovie complementari, sia perchè la Commissione Regia non ha ultimati i suoi studi, e sia perchè il Governo non ha avuto il tempo di formulare e di presentare il disegno di legge.

Orbene, io so che la Commissione Regia ha già ultimati i suoi studi, se non per tutte, almeno per la maggior parte delle ferrovie complementari; ed è soltanto il Governo che non ha ancora presentato il relativo disegno di legge. Eppure il Governo non può esimersi dal provvedere a queste costruzioni, giacchè, se mal non ricordo quando l'onorevole Zanardelli salì al potere con i suoi amici, formulò il programma dei lavori pubblici su questi quattro punti cardinali: ferrovie del Sempione, Acquedotto pugliese, porto di Genova, e ferrovie complementari.

Ora alle ferrovie del Sempione e all'Acquedotto pugliese si è già provveduto; al porto di Genova si provvederà fra giorni con uno speciale disegno di legge; non resta quindi a provvedere che alle sole ferrovie complementari sulle quali pare che pesi realmente una specie di jettatura.

Questa jettatura pareva che fosse stata scongiurata dall'onorevole Zanardelli quando, nella seduta del 15 aprile, ripeteva alla Camera ciò che era stato detto dall'onorevole Di Broglio al Senato, cioè che esisteva un avanzo di 18 milioni che avrebbe potuto essere impiegato per la costruzione delle ferrovie complementari senza che si fossero allarmate le solite vestali del bilancio. Ma il bilancio in esame pare che non tenga

alcun conto delle assicurazioni dell'onorevole presidente del Consiglio.

Ora io domando: perchè nel bilancio in discussione non si è fatto alcun stanziamento per le ferrovie complementari? Amerai sul riguardo di avere una categorica risposta.

L'onorevole Giusso, vista la difficoltà di potere con un unico atto legislativo provvedere alla costruzione delle ferrovie complementari, era venuto nella determinazione di sceglierne alcune a cui dare la precedenza. Pareva che l'onorevole Zanardelli fosse dello stesso avviso, giacchè, ultimamente a Palermo, alla Commissione dei sindaci che andò ad interessarlo per la costruzione della Castelvetro-Porto Empedocle, promise in modo assoluto che si sarebbe costruita ed aggiunse queste precise parole: dal momento che si sono impegnati tanti milioni per le altre regioni d'Italia, non c'era ragione alcuna per non provvedere anche ai bisogni della Sicilia.

Ora vorrei sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se anche egli si trova nello stesso ordine di idee; se intenda, cioè, di provvedere alle ferrovie complementari, dando la precedenza alle meridionali, a quelle cioè che recano maggiore utilità commerciale e maggiore utilità civilizzatrice.

Io credo di sì; giacchè ritengo che così facendo, egli non solo compirebbe un atto di giustizia distributiva, ma farebbe anche opera di pacificazione degli animi, perchè toglierebbe qualunque pretesto a nuovi tumulti ed a nuove agitazioni popolari. Desidero inoltre di sapere se accetta il mio ordine del giorno, che non può essere respinto, altrimenti si darebbe ragione a coloro che vanno gridando da parecchio tempo che il Governo ci canzona.

Come si vede dal mio ordine del giorno, noi che siamo interessati alla costruzione delle complementari, non domandiamo quello che ci dà la legge del 1879 e del 1888, ma ci contentiamo di quello che il Governo, nelle attuali condizioni finanziarie ci può dare. Avevamo per legge diritto allo scartamento ordinario, e ci siamo contentati di quello ridotto che viene proposto dalla Commissione Regia. Ebbene, perchè farci stentare ancora il relativo provvedimento d'un'immediata costruzione?

Tutte le regioni d'Italia sono state finora contentate; ed oggi anche le Calabrie hanno avuto la promessa che sarà presentato un disegno di legge per provvedere alla costru-

zione di alcune linee ferroviarie fra le più utili e le più urgenti. Solamente la Sicilia non ha ottenuto nulla; ed io prego l'onorevole ministro di dare le stesse assicurazioni anche per la Sicilia la quale non è ancora riuscita ad ottenere l'unico tronco che reclama da tanti anni.

Non sarebbe infatti opera di Governo, saggia e previgente, quella di negarle ancora un beneficio che le è dovuto per legge. Epperò io che ho fede nell'equanimità dell'onorevole Balenzano non dubito menomamente che, come egli ha di già provveduto per le ferrovie calabresi, non mancherà di provvedere certamente anche per la ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle. (*Bene!*)

Presentazione di una relazione.

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

Maresca. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Engel per lesioni personali lievi.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, La invito a dichiarare se accetta l'ordine del giorno dell'onorevole De Amicis e d'altri.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Non posso accettare l'invito contenuto nell'ordine del giorno dell'onorevole De Amicis e di altri onorevoli suoi colleghi, in una questione che non è stata ancora da me studiata; posso però promettere di consacrare ad essa tutto il mio studio per poterne facilitare la soluzione.

Accettando quell'invito, assumerei un impegno formale che, come l'onorevole De Amicis comprenderà, non posso oggi prendere. Se quindi egli si accontenta di trasformare l'ordine del giorno in raccomandazione, ben volentieri gli prometto il più benevolo esame della questione.

Quanto all'onorevole Licata dirò che egli ha cominciato con una affermazione inesatta, quando ha detto che l'onorevole Giusso ha presentato la relazione sul disegno di legge per le complementari, e che è il Governo che ritarda a presentare le sue proposte. Questo non è.

Licata. Ho detto che la Commissione aveva ultimato il lavoro e che per alcune ferrovie aveva presentato la relazione.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ma non ha presentato nulla! A Lei sarà giunta forse privatamente una bozza della relazione di qualche Sotto commissione, ma ciò non basta per venire alla Camera a dire che la Commissione ha presentato la relazione sulle ferrovie complementari. Posso anzi dirle che la Commissione è convocata per martedì, onde continuare la discussione.

Ella comprende che un invito a presentare un disegno di legge, in base ad una relazione, che non esiste ancora, io non posso accettarlo.

Dichiaro all'onorevole Licata, come ho già detto, che sono sicuro che la Camera non si chiuderà se prima il Ministero non avrà presentato il disegno di legge sulle ferrovie complementari.

De Nava, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

De Nava, relatore. La questione, sollevata dall'onorevole De Amicis, merita tutto lo studio da parte del Ministero, perchè gli inconvenienti da lui esposti circa la linea Cajanello-Isernia, furono molto notati quando avvenne l'interruzione della linea Roma-Napoli per la piena del Sacco, nel qual momento, se si fosse potuto usufruire della linea Cajanello-Isernia, avremmo potuto avere una succursale alle comunicazioni con Roma. Però io prego l'onorevole De Amicis di voler ritirare il suo ordine del giorno e convertirlo in una raccomandazione, alla quale mi associo anche io, al ministro perchè studi la questione. Debbo poi una risposta, per una specie di fatto personale, all'onorevole Licata, il quale ha notato che la Giunta del bilancio non ha portato il suo esame sulla questione delle ferrovie complementari. Ciò non è esatto. La Giunta del bilancio ha portato tutta la sua attenzione sulla questione, ed ha interrogato l'onorevole ministro, ma questi assicurò, che, appena avuta la relazione della Commissione appositamente istituita, avrebbe presentato alla Camera il disegno di legge. È evidente che in questa condizione di cose la Giunta del bilancio non poteva far altro, che aspettare il promesso disegno di legge. Qualsiasi discussione sarebbe stata prematura. Noi quindi abbiamo fatto il nostro dovere.

De Amicis. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

De Amicis. Se non ho male inteso, il mi-

nistro dei lavori pubblici avrebbe detto di prendere in massima considerazione l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di svolgere brevemente, ma che non lo potrebbe accettare in forma d'invito, non potendosi impegnare di risolvere una questione che non ancora conosce nei suoi particolari. Se è così, poichè ho fiducia nel senatore Balenzano, senza difficoltà posso sostituire alla parole *invita*, l'altra *confida*, ecc. Prego l'onorevole ministro di accettare l'ordine del giorno così modificato.

Presidente. Onorevole Licata, mantiene, o ritira il suo ordine del giorno?

(Non è presente).

Il Governo ha dichiarato di non accettarlo.

Onorevole Cavagnari, mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?

Cavagnari. Mi permetta, onorevole presidente, io devo fare brevissime osservazioni.

Presidente. Ma la discussione generale è chiusa.

Cavagnari. Anche per fatto personale?

Presidente. Per fatto personale no; accenni il suo fatto personale.

Cavagnari. Io mi compiaccio, anzitutto, con l'onorevole ministro, per la prima parte del suo discorso, che riguarda le strade provinciali, in quanto alla semplificazione della procedura burocratica, e mi compiaccio anche delle idee che egli ha espresso in riguardo alla manutenzione delle strade comunali.

Ciò premesso, consenta che le dica alcune cose in replica a ciò che si è compiacciuto di dire riguardo al mio ordine del giorno, ed alla tesi che svolsi in parte ieri, relativamente ai lavori del porto di Genova.

Io non credo, onorevole ministro, che quando il Parlamento vota una legge, la voti senza substrato, e voti una legge vacua. E nemmeno credo che, quando il Parlamento vota una legge, si rimetta esclusivamente ai terzi, specialmente quando si tratta di materie che implicano questioni di finanza e somme da spendersi.

È tanto vero questo che, come base e substrato della legge 2 agosto 1897, noi abbiamo visto, nelle relazioni che hanno preceduto il disegno di legge, elencati i lavori che si dovevano fare nel porto di Genova.

Ora, quando il Parlamento ha votato, ha inteso di votare, una legge la quale autorizzava quei lavori sì e come vennero alla Camera presentati, e di questa intesa era

appunto la prima convenzione intervenuta tra il Governo, il municipio di Genova e gli altri enti finanziari che dovevano somministrare i danari, tanto che all'articolo primo della convenzione stessa si diceva appunto: qui sono elencati i lavori autorizzati dalla legge del 2 agosto 1897; si deve ritenere dunque che la legge ha stabilito un ordine determinato di lavori, non un'autorizzazione in massima a spendere, come meglio sarebbe piaciuto al potere esecutivo, sia pure astringendovi il comune di Genova, in lavori non ben determinati. Non si è detto: provvedete a ciò che occorre per il porto di Genova; ma si è detto: vi autorizzo a fare questi e questi lavori.

Ora, data questa condizione di cose, l'onorevole ministro m'insegna, che l'elenco dei lavori indicati forma il substrato ed è parte integrale della legge. A questa condizione mi pare che il potere esecutivo non potesse derogare.

L'autorità, che l'onorevole ministro ha voluto far passare, delle Commissioni tecniche, mi rincresce dirlo, è solennemente smentita dall'autorità di una Commissione, la quale, in materia d'interessi del porto di Genova, fa testo. Se l'onorevole ministro si volesse dar la pena di esaminare, o di fare esaminare, ciò che emerge dalla relazione del senatore Gadda, si convincerebbe che i lavori che noi sosteniamo per la parte orientale del porto di Genova, sono di necessità imprescindibile. L'onorevole ministro mi consenta (poichè ha trovato in me la foga del dire) che anch'io esprima, che l'impressione, che egli ha riportato dal mio discorso, l'ho riportato anch'io dal suo. Egli nella foga del dire ha persino voluto legare il mio nome alla galleria di Carignano, equivocando sopra una specie di omonimia. Ebbene, onorevole ministro, io credo che, sostenendo quanto dissi, se si raggiungesse lo scopo, sarei troppo onorato di legare il mio nome ad un'opera simile. Ma se a questo non si potrà arrivare, sarò abbastanza soddisfatto di aver compiuto il mio dovere e di avere interpretato (lo noti l'onorevole ministro) nel modo il più sincero, il più santo, gli interessi così come vennero espressi dalla cittadinanza genovese, dal giorno in cui si sono cominciati ad iniziare lavori nel porto di Genova fino ad oggi.

L'onorevole ministro non ignora che tutte le rappresentanze della cittadinanza genovese, cominciando dall'autorità municipale fino alla Camera di commercio ed a tutte le associazioni commerciali, alle quali stanno

a cuore gl'interessi di Genova, compenetrare dell'interesse e dell'utile che queste opere nella parte orientale del porto arrecano al commercio ed alla città, si sono sempre fatte interpreti ed hanno sempre sostenuto che la parte orientale del porto deve essere necessariamente congiunta a quella stazione ferroviaria orientale.

Presidente. Onorevole Cavagnari, non posso lasciarla continuare perchè si riapre la discussione generale.

Cavagnari. Ed io concludo dicendo che non insisto nel mio ordine del giorno, pago di aver adempiuto il mio dovere. Sono però addolorato di vedere in qual modo dalle Commissioni tecniche, dagli uffici dei Ministeri, si vada cambiando di giorno in giorno parere e come ciò che è stato assodato ieri, si vada smentendo oggi. Sono proprio addolorato che così leggermente vengano trattati i supremi interessi del porto di Genova, che sono veri interessi di Stato; e ritiro il mio ordine del giorno. Mi riservo intanto, in sede opportuna, di domandare stretto conto del modo col quale furono impiegati i diciassette milioni e mezzo che noi con la legge 2 agosto 1897 abbiamo votato, ed occorrendo di presentare alla Camera una proposta di legge per una inchiesta parlamentare.

Presidente. Verremo ai voti sugli ordini del giorno.

Prima viene l'ordine del giorno della Giunta generale del bilancio, accettato da Governo, del seguente tenore:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè nel prossimo esercizio gli stanziamenti che saranno proposti nei singoli capitoli della parte ordinaria del bilancio dei lavori pubblici rispondano, per quanto è possibile, alle effettive esigenze di pubblici servizi, evitando così di ricorrere durante l'esercizio finanziario a leggi speciali di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento. »

Chi l'approva si compiaccia di alzarsi.
(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno degli onorevoli Barzilai, Santini, Torlonia, Galluppi, Mazza, Leali, Canevari, Aguglia, Colonna, Borghese, accettato dal Governo e dalla Commissione, così concepito:

« La Camera invita il Governo a presentare il promesso disegno di legge per l'allacciamento delle stazioni ferroviarie della Capitale. »

Chi l'approva si compiaccia di alzarsi.
(È approvato).

Viene quindi l'ordine del giorno dell'onorevole De Amicis ed altri deputati, così modificato:

« La Camera, ritenuto che le ferrovie debbano essere esercitate in modo da rispondere al fine per cui furono costruite, confida che il Governo provvederà affinché sulla linea ferroviaria Castellamare Adriatico-Sulmona-Isernia-Caianello si compiano subito quei lavori che sono necessari per renderla atta a più facili e rapide comunicazioni con Napoli da Ancona, dagli Abruzzi e dal Molise. »

Onorevole relatore, l'accetta così modificato?

De Nava, relatore. Sì.

Presidente. Onorevole ministro, accetta quest'ordine del giorno dell'onorevole De Amicis?

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Con questa modificazione l'accetto.

Presidente. Allora lo pongo a partito.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(È approvato).

Rimane ora l'ordine del giorno dell'onorevole Licata.

« La Camera invita il Governo a presentare prima delle vacanze estive un disegno di legge per provvedere anche parzialmente alla costruzione delle ferrovie complementari. »

Onorevole ministro, Ella non lo accetta?

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Ho pregato l'onorevole Licata di ritirarlo, anzi mi meraviglio che l'onorevole Licata non sia presente, perchè mi aveva dichiarato di ritirarlo.

Presidente. L'onorevole Licata non è presente.

Vuol dire che il suo ordine del giorno s'intende ritirato.

Finiti così gli ordini del giorno, passiamo alla discussione dei capitoli, con la solita avvertenza che quelli sui quali non si fanno osservazioni si intendono approvati con la semplice lettura.

TITOLO I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 740,110.

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

Capitolo 3. Compensi e gratificazione al personale dell'amministrazione centrale e del Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate, lire 30,000.

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 di liti (*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 2,076,000.

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 43,000.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Aguglia.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Calderoni.

Calderoni. Mi permetterà l'onorevole ministro che io gli rivolga una breve raccomandazione. Già nella discussione generale fu richiamata la sua attenzione sul personale di ruolo, ed egli oggi ha dato delle risposte molto rassicuranti. Egli ha fatto due considerazioni a proposito del personale e delle condizioni del personale straordinario. Ora io mi permetto di rivolgere a lui una calda preghiera, che nella compilazione di

quel disegno di legge che ha assicurato testè di presentare, tenga conto della posizione fatta a quel personale, che, per le restrizioni del Genio civile, è stato messo fuori servizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

Pala. L'onorevole ministro ha assistito oggi alla risposta che mi ha dato l'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici ad una mia interrogazione. L'onorevole sotto-segretario in sostanza ha detto questo: ci sarebbero i fondi per certe opere, ma non ho il personale tecnico per eseguire i progetti.

Ora l'onorevole ministro deve sapere che questo stato di cose dura da molto, da troppo tempo in provincia di Sassari. Si può intendere che quando non ci sono fondi disponibili certe opere non si possono fare, ma non è giustificabile che le opere stesse non abbiano esecuzione perchè il personale del Genio civile sia insufficiente.

Noterò poi che la necessità di completare il personale del corpo del Genio civile di Sassari oggi si impone anche per un'altra ragione speciale. Per l'esecuzione della legge del 2 agosto 1897, che sarà fra breve modificata, e spero posta in grado di essere eseguita, sarà necessario un personale straordinario molto più importante di quello ordinario, perchè ci sono molte opere di cui devono essere compilati sia i progetti di massima che quelli di esecuzione. Ora il ministro intende che se il personale del Genio civile di Sassari è già insufficiente per il disbrigo dei suoi incarichi normali, a fortiori dovrà esserlo domani quando si tratterà di eseguire altri incarichi straordinari.

Non ho quindi bisogno di aggiungere altro per persuadere il ministro della necessità che il corpo del Genio civile di Sassari venga completato ed eventualmente aumentato nella misura che sarà necessaria.

Garavetti. Ora non c'è che l'uscire.

Presentazione di una relazione.

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

Badaloni. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Prevenzione e cura della pellagra.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Torniamo alla discussione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Al l'onorevole Pala prometto di esaminare la condizione del Genio civile di Sassari, e sono sicuro che nell'ordinamento generale all'aumento parteciperà anche il Genio civile di Sassari.

All'onorevole Calderoni non posso dare nessuno affidamento. Senza sapere che personale sia questo fuori servizio, io credo indiscutibile che noi abbiamo maggiore interesse di avere giovani, e giovani valenti. Se fra il personale da lui ricordato ce ne è qualcuno che voglia concorrere e che si trovi in tali condizioni che possa essere da noi adibito, ben volentieri lo farò. Ma io non posso prendere impegni di far tornare tutti al loro posto.

Presidente. Con questo si intende approvato il capitolo 18.

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

Capitolo 20. Provvista e riparazione di mobili ed strumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso di 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.

Strade. — 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 Trazzere, lire 4,200,000.

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

Masciantonio. L'anno scorso, nella seduta del 28 giugno, rammentai al ministro del tempo l'esistenza di una Commissione che lavorava da 20 anni per risolvere il problema delle strade nazionali.

L'onorevole Giusso mi assicurò che la Commissione aveva terminato il lavoro e che egli con grande amore subito si sarebbe messo a studiare l'importante problema.

Ora io rinnovo la raccomandazione al ministro, mio amico, che vedo con piacere al banco del Governo, e lo sollecito a presentare una radicale modificazione alla legge del 1865, nella parte riguardante le strade, e specialmente le nazionali, non potendosi applicare più ai bisogni odierni i criteri a cui quella legge s'ispirava. E lo prego assai vivamente di non dimenticare che nella Provincia di Chieti, dove non vi è un solo chilometro di strada nazionale, tre strade da tempo aspettano di essere dichiarate manutenibili a spese dello Stato.

Presidente. Su questo capitolo gli onorevoli Torlonia Leopoldo, Santini, Mazza e Barzilai hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro riguardo le strade comunali obbligatorie e di accesso alle stazioni, invita il Governo a provvedere con legge speciale per il territorio estesissimo dell'Agro romano tutto compreso nella circoscrizione del Comune di Roma. »

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Torlonia come raccomandazione.

In quanto all'onorevole Masciantonio, posso andare più in là, perchè avevo già dichiarato poco fa che credevo necessario di presentare questa legge nuova che modifica intieramente quella del 1865, quindi può rinunciare alla Commissione, e contentarsi di questa mia dichiarazione.

Presidente. L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare come raccomandazione l'ordine del giorno dell'onorevole Torlonia.

Non essendovi altre osservazioni rimane approvato il capitolo 26.

Capitolo 27. Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse) - Indennità di-

verse e sussidi 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 conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine), lire 5,000.

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.

Capitolo 33. Opere idrauliche di 1^a categoria - Manutenzione e riparazione, lire 790,000.

Badaloni. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Badaloni. Poche e telegrafiche parole per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità delle opere di difesa all'argine destro dell'Adige nel comune di Badia Polesine. Lungo tutto il suo percorso, il grande fiume, che attraversa il Polesine sopra un letto pensile, ha i suoi argini giganteschi rinforzati da banca e da sottobanca. Un solo tratto è sprovvisto dell'una e dell'altra, ed è il tratto che attraversa nel punto suo più elevato, in contrada San Nicolò, la città di Badia Polesine.

In quel tratto, a 7 metri dal piede dell'argine, corre il Naviglio Adigetto, onde la resistenza del terreno circostante è resa ancora meno salda e meno sicura.

Quali pericoli possano derivare da questo stato di cose, lo dimostrò nell'ultima piena il fatto che, nella corte di una delle case adiacenti all'argine, si sviluppò una di quelle bocche d'acqua, che si chiamano tecnicamente *fontanazzi*, e sono l'indizio e la via aperta alla rotta imminente, che gettò largo allarme nel paese, e richiese prontezza di soccorsi.

Il prefetto della Provincia e l'ingegnere capo del Genio civile furono l'autunno scorso sul luogo per rendersi conto della gravezza e della imminenza del pericolo. So che al Ministero giunse rapporto che riconosceva.

la opportunità dell'esecuzione dell'opera, quantunque non la ravvisasse urgente.

Vorrei pregare l'onorevole ministro a considerare che il carattere di urgenza viene desunto non dalla sciagura imminente, ma dalla qualità del pericolo e dalla ineluttabilità che questo debba manifestarsi, qualora si ripetano grandi piene, come quelle che nella primavera e nell'autunno sogliono avvenire nell'Adige.

Aggiungo che si tratta di una piccola spesa.

Mi auguro che la risposta dell'onorevole ministro possa essere tale da tranquillare quella popolazione, perchè il possibile disastro sarebbe così enorme che la intera città rimarrebbe forse distrutta.

Se avessi bisogno di confortare coll'autorità di competenti queste mie parole, potrei recare qui il parere di un tecnico, il quale, e nella scienza e per l'ufficio che occupa, ha altissima posizione in Italia, che dichiarava essere una colpa l'indugiare ulteriormente a provvedere. Io spero che questa colpa non sarà mai commessa dall'onorevole ministro e che gli affidamenti che sarà per darmi risponderanno alle legittime esigenze della popolazione di Badia Polesine, agli interessi dell'intero paese, alle ragioni della giustizia.

Pensi, onorevole ministro, quale terribile responsabilità, dopo questo mio ammonimento, peserebbe sull'Amministrazione dei lavori pubblici.

Pensi e provveda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Albertoni.

Albertoni. Anche a nome dei colleghi Lollini, Gatti, Pistoja e Rocca delle provincie di Mantova e di Cremona, richiamo all'attenzione dell'onorevole ministro una questione analoga a quella cui ha accennato l'onorevole Badaloni. Si tratta del grande collettore Navarolo che raccoglie una gran parte delle acque del Cremonese e del Mantovano ed alla buona sistemazione del quale è legata la fertilità di 20,000 ettari dei migliori terreni della valle del Po. Questo collettore doveva essere classificato in seconda categoria: ora per un conflitto di vari interessi è avvenuto che non è stato possibile costituire un Consorzio, perchè vi è una parte della provincia di Cremona la quale, mentre si giova grandemente di questo collettore, si disinteressa poi della sua sistemazione.

Il Governo non interviene che nei casi di estrema necessità o di grave pericolo:

al difuori di questi casi siamo in uno stato di completa anarchia, mentre gli enti locali sarebbero ben disposti a contribuire. Così avviene che le popolazioni si trovano di continuo esposte a gravissimi disagi e ad estremi pericoli. A nome mio quindi e dei colleghi che ho ricordati, io domando all'onorevole ministro che voglia far studiare una sistemazione definitiva del grande collettore Navarolo, affidando frattanto al Genio civile di Mantova la direzione delle opere di difesa e di inalveazione.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Le opere di cui hanno parlato gli onorevoli Badaloni e Albertoni sono di grandissima importanza, ed il Governo ha il dovere di occuparsene colla massima cura. Faccio però notare all'onorevole Albertoni che se la sua raccomandazione si limita all'invito di disporre appositi studi, io posso accettarla; mentre non posso fare altrettanto della preghiera rivoltami circa la direzione dei lavori cui ha accennato, perchè ora non sono certo in grado di conoscere a fondo la questione.

Confido che l'onorevole Albertoni vorrà tenersi pago di queste mie dichiarazioni e spero che anche l'onorevole Badaloni vorrà contentarsi della promessa che gli fo di studiare l'argomento da lui richiamato alla mia attenzione.

Albertoni. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e confido nella sua solerzia.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 33.

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

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

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

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

Capitolo 38. Opere idrauliche di seconda categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

Capitolo 39. Opere idrauliche di seconda categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 912,000.

Capitolo 40. Opere idrauliche di seconda

categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 45,500.

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

Capitolo 42. Casuali pel servizio delle opere idrauliche di prima e seconda categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente, lire 250,000.

Capitolo 43. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Sussidi, lire 146,000.

Capitolo 44. Compensi e remunerazioni al personale di ruolo del Ministero a quello idraulico subalterno ed a quello straordinario per maggiori servizi resi nell'interesse delle opere idrauliche di prima e seconda categoria, lire 9,000.

Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria - Capitolo 45. 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.

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

Torraca. Nel suo discorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha fatto l'onore di nominarmi due volte; la seconda volta, a dir vero, un po' indispettito ed in tuono di rimprovero. Io mi propongo di rispondere, brevemente e opportunamente, su questo capitolo.

L'onorevole ministro notava un fatto, che è poi il fatto più grave nei rapporti politici ed economici del Regno, il fatto, cioè, che di molte leggi alcune parti d'Italia si avvantaggiano, ed altre non si avvantaggiano punto; dando a ragione di questo fatto, che alcune parti d'Italia possono ed altre non possono; altre hanno i mezzi ed altre di mezzi sono deficienti. Io da questa premessa, stridente nei rapporti economici e politici del Regno, mi aspettavo dall'onorevole ministro una congrua conseguenza, e non avendola udita, avendo anzi veduto il ministro come rassegnarsi alla fatalità delle cose, ho sentito un movimento, per il quale l'onorevole ministro mi ha apostrofato e detto: Presenti Lei delle leggi speciali e le discuteremo.

Onorevole ministro, Ella è lì come ministro del Regno e come meridionale.

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Ma no!

Torraca. Ma sì; ascolti.

Dunque il fatto è questo: altri può, altri non può: vi sono Provincie che possono

pagare i loro contributi e giovare delle leggi dello Stato, ve ne sono altre che non possono; e quale è la conseguenza? Che gli agiati diventano più agiati, ed i miseri diventano più miseri. E quale sarebbe il dovere dello Stato? A condizioni disuguali adattare provvedimenti disuguali; ai bisogni proporzionare i provvedimenti.

Questo mi sembra sia il dovere del Governo, ed un meridionale dovrebbe intenderlo meglio di tutti, perchè la sproporzione si risente appunto laggiù.

Io di queste antitesi parlo con profondo rammarico, ma esse s'impongono; ne parlo con profondo rammarico e con profondo sentimento di italianità perchè, o signori, la saldezza dell'unità non può essere che nell'uguaglianza dei benefici, nella giustizia eguagliatrice; ed un Governo questo obbligo deve sentire; e se non lo sente Lei, onorevole ministro, come meridionale, mi duole che a quel posto non vi sia un non meridionale. Ella dovrebbe essere là per questa tesi: a condizioni disuguali, provvedimenti disuguali, commisurati alle necessità. E con questa tesi pugnare, od altrimenti abbandonare il posto.

E vengo alle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria. Che cosa sono le opere di terza, quarta e quinta categoria rispetto a quelle di prima e di seconda?

Sono, disgraziatamente, appunto le Provincie meridionali, comprese le insulari s'intende, di fronte alle altre Provincie del Regno. Non è che si sia voluta un'ingiustizia; ma l'ingiustizia si produce nel fatto. Bene spese certamente sono state centinaia e centinaia di milioni per le opere idrauliche nelle altre Provincie del Regno; ma per le Provincie meridionali non si è speso un soldo.

Sembra che il criterio del Governo sia stato questo: conservare ed estendere il bene tra le popolazioni che ne avevano vantaggio, e lasciare incurato, continuo, progressivo il male fra le popolazioni che ne erano travagliate. Ed ora, che cosa fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici? Mi duole il doverglielo dire: egli presenta una legge per le opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria; ma con quali sicuri risultati?

Di queste opere hanno un bisogno estremo alcune Provincie meridionali, estremissimo bisogno ne ha la desolatissima e vastissima provincia di Basilicata. Rammentate, o signori, che questa Provincia può comprendere quattro o cinque altre Provincie del

Regno; ed intanto è all'ultimo gradino della scala, nel ragguaglio della popolazione con la superficie. Mentre la Liguria ha una media di 189 abitanti per chilometro quadrato, la Lombardia di 169, la Calabria di 85, la Basilicata ne ha una di 49.

Era giù, e discende sempre. E una delle cause dell'esaurimento della Basilicata è la condizione dei suoi fiumi, dei suoi torrenti e dei suoi bacini montani.

In quella regione, con un milione e più di ettari, appena 100 mila sono pianeggianti; 900 mila sono montuosi. Il terreno è argilloso, e facile agli scoscendimenti; ed i boschi sono stati devastati. Pensate che, dal 1877, sono stati distrutti 180 mila ettari di boschi. Quindi, immaginate la desolazione che è prodotta dai fiumi e dai torrenti in quella Provincia. E' questo è il minor male. Il più grave è la malaria.

Appena le alte cime sono segnate in bianco nella carta della malaria; tutto il resto, in giallo, giallo rosso: malaria grave, malaria gravissima. Quattro dei fiumi principali hanno un percorso di circa 600 chilometri: malaria gravissima!

Ecco, o signori (non voglio anticipare la discussione che si farà, se si farà, del progetto sulle opere idrauliche), ecco, o signori, spiegato, all'ingrosso, il fenomeno del depauperamento, della miseria della Basilicata. E la forza viva, la forza del lavoro, fugge; sicchè, quando si dice che la Basilicata è una provincia che muore, intendete pure che la cosa è letteralmente vera. Abbiamo sottrazione di alimento, perchè la proprietà è devastata dai fiumi, infestata dalla malaria e abbandonata; sottrazione di forza, perchè i lavoranti fuggono, fuggono, emigrano. E il fisco preme egualmente: domanda oggi ai contribuenti quel che ha domandato ieri.

Ora, togliete continuamente lo stesso sangue, togliete le forze e l'alimento; e la morte è immancabile.

In questa condizione di cose, se vi è provvedimento utile, uno dei provvedimenti, è quello delle opere idrauliche di terza categoria: la sistemazione, cioè, dei bacini montani dei fiumi e dei torrenti. Il ministro propone intanto una legge con la quale crede di distribuire ugualmente i benefici: lo Stato dà il 50 per cento di contributo, e la Provincia e i Comuni e i proprietari devono dare l'altro 50 per cento. Ma da noi come è ciò possibile? Una Provincia che non può pagare i suoi debiti verso lo Stato!... Comuni che vivono nel massimo squallore;

che sono abbandonati!... Proprietari obertati!... Cento undici milioni di debito ipotecario!...

E non è derisorio proporre provvedimenti uguali, in condizioni così disuguali? E che cosa si può domandare, che cosa abbiamo il diritto di domandare al Governo del Re? Che, per bisogni diversi, proponga diversi provvedimenti. Altre Provincie possono contribuire pel 50 per cento; ma noi, no; non potremo, e, se quella legge si farà, per noi sarà inutile; anzi, sarà un male: perchè, finchè non si farà, potremo sperare ancora una legge migliore, e se si farà, la speranza sarà perduta.

Adunque domando al ministro se egli permanga nel concetto di ammettere il fatto della disparità delle condizioni, e di non ammettere la conseguenza, che a questa disparità non si possa rimediare se non con provvedimenti commisurati ai bisogni. E i provvedimenti speciali deve proporli l'onorevole ministro. Io posso, io devo chiederli; ma tocca al Governo del Re di proporli. Questo io volevo rispondere all'onorevole ministro.

Ma permettetemi un'ultima considerazione. Quando si discusse delle Provincie meridionali nel dicembre furono male intese o male interpretate alcune parole dell'onorevole Spirito. Parve che l'egregio collega avesse voluto dire che si stava meglio quando si stava peggio. No, onorevoli colleghi, certamente questo non fu il pensiero dell'onorevole Spirito. Ed è certo, che nessuno laggiù rimpiange il passato. Nessuno lo rimpiange; ma si comincia a disperare del presente e a non considerare l'avvenire.

Cominciano ad alta voce quelle popolazioni a dire: «avvenga che può, peggio di così non si può stare: non possiamo temere un maggiore disagio ed un maggiore abbandono da parte del Governo.» E di questo si giovano i partiti estremi. Partiti estremi, socialisti; ma quale socialismo può aver presa in una Provincia come la mia? Socialismo contro chi e contro che? Ma il capitale non esiste; ma la proprietà è abbandonata, distrutta; ma i signori sono abbattuti! Non v'è che il collettivismo della miseria e del disagio, e su questo richiamo l'attenzione del Governo.

E propugnando questi interessi, siamo convinti di propugnare la saldezza, la prosperità della grande patria. (*Bravo!*)

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

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho che a dare due brevissime risposte all'onorevole Torraca.

Quando si reclama contro le condizioni non liete di una Provincia e di una regione, ognuno comprende quanto spinosa diventi la discussione, e come difficile sia la posizione del ministro, costretto a dimostrare che di quelle condizioni non ha mancato di preoccuparsi; e questo ho già dimostrato. Ma l'onorevole Torraca è ingiusto nella accusa che mi rivolge, a riguardo dell'ultima legge, da me presentata, sulle opere idrauliche di 3^a categoria; imperocchè io ho trovato un disegno di legge formulato nel senso che lo Stato concorreva per un solo terzo; l'ho presentato con l'aumento di quel concorso fino al 50 per cento: sicchè, per lo meno, ho fatto un passo che gli altri non avevano osato.

Questo per quello che mi riguarda. Ma l'onorevole Torraca, con una forma che non so quanto sia ammissibile, diceva: voi siete ministro meridionale, o lo intendete o lasciate quel posto.

Onorevole Torraca, io sono ministro di Italia. E il giorno in cui mi si imponesse di dover distinguere tra Mezzogiorno e Settentrione, abbandonerei non soltanto il mio posto di ministro, ma la vita pubblica, perchè non mi pare che vi sia nulla di più deleterio che questa distinzione. (*Interruzioni — Commenti*).

Io mi sento onorato di essere ministro d'Italia e di dover tutelare gli interessi di tutte le regioni del mio paese con un solo sentimento, di giustizia. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, *relatore*. Anch'io ho bisogno di rispondere poche parole all'onorevole Torraca, poichè sono stato per tre volte relatore della legge per le opere idrauliche, e lo sono anche oggi.

È bene ricordare la storia precisa di questo disegno, che servirà a rettificare molte inesattezze. Il primo disegno fu presentato, in seguito ad una viva agitazione fatta dai senatori e dai deputati calabresi, nel 1898, dall'onorevole Lacava, anch'egli ministro meridionale. In quel disegno, vi erano molte importanti disposizioni, ma il contributo dello Stato restava, com'era, del 34 per cento. Successivamente fu ripresentato dall'onorevole Branca, che lo modificò in alcune parti; ma per quel che riguarda il contributo lasciò fermo il limite del 34 per cento. Fu la Commissione, di cui ebbi

l'onore di essere relatore, la quale dopo aver sentito l'onorevole ministro Giusso credette opportuno di portare il contributo al 60 per cento...

Tripepi. Ecco: avete fatto male a cedere, a tornare indietro.

De Nava, *relatore*. Aspetti un momento: è bene chiarire la situazione delle cose. Le dissi che portava il contributo al 60 per cento; ma su questo punto non ebbe l'adesione incondizionata del ministro. Il ministro del tempo, onorevole Giusso, dichiarò, a noi della Commissione, che egli avrebbe fatto di tutto perchè il Governo accettasse questa nostra proposta, ma non prese impegni; soltanto dimostrò la sua benevolenza a questo proposito.

Quando venne al potere l'onorevole Balenzano, credette opportuno di prendere una via di mezzo tra le diverse proposte, e dichiarò che avrebbe accettato di elevare il contributo dello Stato al 50 per cento, e presentò il nuovo disegno, che ora è in istato di relazione, innanzi alla Camera. È evidente che dal giorno in cui fu presentato il primo progetto col contributo del 34 per cento...

Torraca. Chiedo di parlare per fatto personale.

De Nava, *relatore*... noi abbiamo fatto una grandestrada, facendo entrare nella coscienza universale la necessità che il contributo debba essere del 50 per cento, almeno. Con ciò, onorevole Torraca, non intendo punto contrariarla; dico solo che io sono nel vero quando desidero ardentemente che la Camera approvi quella legge, prima di chiudere i suoi lavori. In quel disegno di legge, infatti vi sono, oltre all'aumentato contributo dello Stato, altre disposizioni che agevoleranno le condizioni delle Provincie e dei proprietari, cioè a dire, il pagamento rateale dei contributi, la semplificazione della procedura, e infine la disposizione secondo cui quando i Consorzi non abbiano mezzi per provvedere possa sottentrare lo Stato, salvo a farsi pagare i contributi dalle Provincie e dai proprietari.

Se non che l'onorevole Torraca solleva qui una più grave questione. Egli ci ha fatta una descrizione terribile della condizione della provincia di Basilicata: *Sunt lacrimae rerum!* Io lo riconosco e l'ammetto. La condizione disagiata della provincia di Basilicata, è specialissima; ma, onorevole Torraca, una simile situazione potrà essere riguardata più tardi come una condizione singolare; ma quando dobbiamo fare una

legge organica, che disciplini tutti i contributi per le opere idrauliche, noi non possiamo per le opere idrauliche di terza categoria, fare un trattamento anche maggiore di quello che si faccia per quelle di prima e seconda categoria. Potrà essere argomento di una legge speciale; ma io da parte mia, pur aspettando che si faccia qualche cosa di più per qualche regione desolata, per cui sia equo veramente adottare un trattamento diverso, mi auguro intanto si approvi presto il disegno di legge, che spero gioverà a tutte le regioni d'Italia. *(Benissimo!)*

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

Torraca. Non posso rispondere all'onorevole De Nava. Egli narrò la storia: abbiamo fatto altri passi, da quaranta siamo arrivati a cinquanta per cento, sul contributo dello Stato. Gran mercè! Per me la questione è semplice: il cinquanta per cento, può o no bastare ai bisogni che ho denunciati? Io vi dimostro che assolutamente non può bastare. Or che da quaranta siate andati a cinquanta, e andaste a sessanta, la vostra legge sarà sempre improvvida per alcune Province meridionali. La chiamate legge organica; ma che cosa è una legge organica? Legge organica è quella appunto che proporziona i mezzi ai bisogni; e se i bisogni sono disuguali deve provvedere con provvedimenti disuguali. Questo concetto di uguaglianza, questo concetto di imporre gli stessi contributi e gli stessi oneri, conduce ad effetti dissolventi; accentua le disparità, e minaccia il dissolvimento. Chi può prendere, chi non può non prende; e ciò scompagina, evidentemente, lo Stato. Ecco perchè, onorevole ministro dei lavori pubblici, io non potevo nè volevo sollevare questioni di meridionalismo o settentrionalismo; ma ho creduto di poter sollevare una questione di vera italianità, perchè l'Italia non si consolida e non si conserva se non con una giustizia uguagliatrice, e Lei questo deve sentire più degli altri, appunto perchè meridionale. Del resto, chi non sa che si è voluto un ministro meridionale a quel posto? E ciò doveva avere un significato. Ed altro significato non poteva avere, che di dare alle disgraziate Province meridionali affidamento nei benefici di cui mancano, e che giustamente reclamano; e si è creduto che nessuno meglio di un ministro meridionale potesse darli. Si assicuri, quindi, che non si vuol fare questione se non di italianità per la patria una e forte, onorevole ministro!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Io sono obbligato a parlare, per rettificare qualche asserzione dell'onorevole De Nava. Io, non solo ho modificato il contributo, ma tra la legge Lacava e la mia c'era una differenza notevole, che consisteva in questo.

Io non volevo Consorzi obbligatori perchè ritengo che nelle Province meridionali, se si fanno i Consorzi, non si faranno le opere di bonificazione. Io volevo invece adottato il principio cosiddetto degli Antichi Editti, cioè dell'antica legislazione napoletana che consisteva in questo: lo Stato anticipava tutto, faceva la espropriazione e poi si rilevava sotto forma di tassa sulla terra veramente bonificata. Cosicché lo Stato aveva la restituzione della spesa, ma l'aveva in ragione del migliorato. Quindi il mio progetto partiva da un principio assolutamente diverso, ed io intendo sostenerlo. L'onorevole De Nava è stato sempre favorevole al principio dei Consorzi obbligatori.

De Nava, relatore. Questo progetto lo deve fare perchè non era così il suo.

Branca. Si può vedere, il progetto esiste sempre; ed il sistema di cui parlo ne era la necessaria conseguenza.

De Nava, relatore. Ma non ci sono tutte queste cose. *(Conversazioni).*

Branca. Io quindi sono risoluto a sostenere ciò che aveva proposto sin d'allora. Ma dopo questa rettifica io non intendo entrare nella questione perchè ne discuteremo quando verrà il progetto concreto. *(Commenti).*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Landucci.

Landucci. Non intratterrò la Camera, che due minuti soltanto: sin dall'anno passato sostenni la necessità di compiere alcune opere idrauliche lungo il corso del Tevere nell'alta valle di questo che appartiene alla regione che io mi onoro di rappresentare ove il fiume impetuoso corrode e minaccia di distruggere tutto il fertile e bellissimo piano di Sansepolcro; parlai anche dell'urgente bisogno di ricostruire il ponte di Pratantico e di riparare da parte dello Stato al danno prodotto dai lavori fatti per il livellamento del canale maestro della Chiana, per effetto dei quali il ponte di Pratantico fu condotto a rovina.

L'onorevole ministro Giusso con cortesia mi promise che a queste opere si sarebbe interessato; la prima delle quali poi è importantissima tanto che io credo, ove si in-

terpretasse la legge dei lavori pubblici, come io la intendo, dovrebbe esser considerata opera di seconda categoria. Io perciò prego il nuovo ministro dei lavori pubblici di volersi occupare di questi lavori che sono di vitale interesse per la mia Provincia, confermando la promessa del suo predecessore e traducendola ad effetto. (*Bene!*)

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Prometto all'onorevole Landucci che io continuerò a studiare i provvedimenti da lui invocati, ed ai quali si è interessato anche il mio predecessore, con lo stesso affetto che ad essi portava il ministro Giusso.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 45.

Capitolo 46. Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 15,000.

Capitolo 47. Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, modificata con la legge 30 marzo 1893, numero 173, lire 150,000.

Capitolo 48. Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa, lire 20,000.

Capitolo 49. Compensi e remunerazioni al personale di ruolo del Ministero ed a quello straordinario per maggiori servizi resi nell'interesse delle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, lire 5,000.

De Nava, relatore. Onorevole presidente, il capitolo 49 è stato soppresso dalla Commissione.

Presidente. Ma qui non risulta.

De Nava, relatore. Ci sono le virgolette e non sono io che ho fatto così, ma è la ragioneria del Ministero, forse per svista. Anzi noto che anche il capitolo 44 è soppresso.

Presidente. Va bene, risulta dallo stampato.

Bonifiche. — Capitolo 50. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 126,600.

Capitolo 51. 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 52. 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 53. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,695,000.

Sul capitolo 53 ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

De Felice-Giuffrida. Rilevo con piacere che il Governo ha avuto la più grande premura nello studio dei bisogni del porto di Catania, fortemente danneggiato e minacciato dall'ultima mareggiata. Epperò mi aspettavo da esso una uguale premura per la presentazione del disegno di legge occorrente allo stanziamento della spesa necessaria alla soddisfazione di quei bisogni.

Non bisogna compromettere, con tardivi provvedimenti, o signori, il sempre crescente movimento commerciale del porto di Catania.

Esso da 220 mila tonnellate nel 1864, è salito ad 1,466,180 tonnellate nel 1881, a 2,251,209 nel 1893 ed a circa 4 milioni di tonnellate nel 1902.

La sua attività commerciale è così crescente che nel 1881 segnò l'aumento del 565.48 per cento, in confronto del 1864; nel 1893 del 921.80 per cento, sempre in confronto del 1864; e nel 1893, del 48.73 per cento in confronto all'ultimo decennio.

Ora un porto di tale importanza, che offre elementi così essenziali di sviluppo industriale e commerciale, merita dal Governo non solo la premura dello studio, ma anche la premura dello stanziamento dei mezzi. Creda l'onorevole ministro che l'incremento del porto di Catania è così grandemente progressivo, da superare, nella media della progressione, lo stesso incremento del porto di Genova, il quale, sicuramente, assurge ad un'importanza molto più rilevante, per la stabilità del movimento di esportazione e di importazione.

Infatti quando il movimento commerciale crebbe del 565 per cento a Catania, a Genova non crebbe che del 62.87 per cento; quando a Catania crebbe del 921, a Genova non crebbe che del 192.21; e quando a Catania crebbe del 48, a Genova rimase stazionario.

Il ministro avrà sicuramente conosciuto, anche per il rapporto fattogli dalla Commissione tecnica mandata a studiare i bisogni del porto di Catania, che duplici sono i bisogni di quel porto, e che duplici quindi debbono essere i provvedimenti del Governo: provvedimenti urgenti, impellenti, che non ammettono proroga, per il consoli-

damento delle opere già eseguite; e provvedimenti non meno urgenti, ma che possono attendere lo studio del progetto d'arte, riguardanti l'ampliamento del porto e la necessità di renderlo più adatto al suo sempre crescente sviluppo commerciale.

Per ciò che si riferisce al consolidamento delle opere, mi preme di far rilevare all'onorevole ministro che, se egli continuerà lo stillicidio dei lavori di riparazione, come hanno fatto i passati Governi, non farà che buttare a mare ogni anno centinaia di migliaia di lire.

È necessario che il Governo, di cui fa parte un meridionale, si occupi con grande premura e con lodevole affetto degli interessi meridionali.

Non bisogna negare ciò che è una verità.

Per Genova è stato presentato un disegno di legge che prevede una spesa di 45 milioni. E sieno ben dati: io li voterò con immenso piacere, perchè queste sono spese produttive. Ma credo che al porto di una città così importante come Catania si debba pensare con uguale premura, se non nella medesima proporzione che a Genova. Se Ella, onorevole Balenzano, come io diceva, continuerà lo stillicidio delle riparazioni, ogni anno, una nuova mareggiata si mangerà le riparazioni eseguite, ed ogni anno il Governo butterà centinaia di migliaia di lire, inutilmente, a mare. Occorrono, dunque, riparazioni radicali, opere fondamentali, costruzioni non distruttibili. Ed il Governo ha il dovere di darcele e subito, perchè il porto di Catania, è costato ben otto milioni al Comune ed alla Provincia, e ben poco allo Stato.

È un buon affare che vi propongo. Qualunque privato lo farebbe. Sissignori: spendere cinque o sei milioni per trarne un profitto che fu di 400,000 lire al mese nel 1901, di 500,000 nei mesi di gennaio, febbraio e marzo di quest'anno e di 523,000 da aprile in poi, credo che costituisca più che un buon affare: un affare d'oro. Dove e quando il Governo ha impiegato così bene il suo patrimonio?

Ma bisogna far subito, nei mesi di estate; altrimenti nell'inverno futuro il porto sarà distrutto.

Io ho fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia preoccuparsi della condizione speciale nella quale versa il porto di Catania, e prendere provvedimenti solleciti, urgenti e radicali.

La seconda parte dei provvedimenti in-

vocati, riguarda le opere di ampliamento, vale a dire la costruzione di un nuovo molo a Mezzogiorno della Conca Biscari, il quale garantisca le opere già eseguite, e renda più spazioso lo specchio interno delle acque.

Il porto di Catania non è ancora del tutto ultimato e già si sente impellente il bisogno del suo ampliamento.

L'attuale specchio delle acque non permette che il movimento commerciale di venti o venticinque vapori.

Ebbene, venticinque vapori noi li abbiamo quasi tutti i giorni. E il traffico è in continuo e promettente aumento. Occorre subito allargare il porto, dunque: e per allargarlo non occorre che il nuovo molo a sud della Conca Biscari, che è stato suggerito dai capitani marittimi della città e dalla stessa Commissione tecnica, mandata dal Governo.

Dirò di più, o signori: la costruzione del nuovo molo non è necessaria soltanto ad ampliare lo specchio d'acqua ma ad impedire l'interramento del porto attuale.

Presidente. Onorevole De Felice, Le faccio osservare che qui si tratta della parte ordinaria del bilancio, e che Ella invece accenna a lavori straordinari.

De Felice-Giuffrida. Colgo l'occasione...

Presidente. Già, perchè lei deve partire! (*Sì ride*).

De Felice-Giuffrida. Infatti, senza la costruzione del molo a sud si avrà un continuo e dannoso interrimento del porto, prodotto dal Simeto, e la formazione di banchi di sabbia che non permettono il facile ingresso ai bastimenti.

In una mia interrogazione diretta al ministro dei lavori pubblici e svolta or non è guari, dimostrai che un brigantino a palo incagliò all'imboccatura del porto, in un banco di sabbia formatosi di recente per la mancata esistenza del molo di mezzogiorno.

Il bisogno è impellente; ma è tardi perchè io ne faccia una più ampia dimostrazione. Il ministro lo conosce e basta.

Mi attendo da lui una risposta esplicita, che assicuri la cittadinanza catanese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole De Felice non ignora che per il porto di Catania fu deliberata una somma per riparazione di danni. Detti incarico ad una Commissione di tecnici, che si recò sul posto, di determinare il da farsi sia a Ca-

tania, come a Licata e a Trapani, e l'onorevole De Felice sa che questa Commissione ha presentato le sue proposte, e non ignora neppure che tali proposte non possono essere attuate dal ministro, se non sono giudicate ed approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora siamo appunto in attesa di questa approvazione. Può esser sicuro l'onorevole De Felice che mi farò un dovere, appena avrò il parere del Consiglio superiore, di presentare un disegno di legge per provvedere a tutti e tre quei porti della Sicilia.

Però, siccome qui si è parlato di cose che non sono interamente conosciute, io prego l'onorevole De Felice di rettificare che non è esatto che nel progetto presentato per l'autonomia del porto di Genova lo Stato assuma 45 milioni d'onere, perchè non assume neppure l'onere di un centesimo. Quindi non si venga a dire che per Genova si provvede con 45 milioni e per Catania no, perchè, ripeto, per Catania, Trapani e Licata presenterò al più presto il disegno di legge per nuovi fondi; mentre per Genova la proposta del Governo riguarda solo l'autonomia ed un ordinamento diverso del porto, e non si danno a questo che sole 500,000 lire all'anno per la manutenzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

Pala. Io ho poche parole da dire ed è indifferente che le dica su questo capitolo o su un capitolo della parte straordinaria.

Io non riaprìrò la questione degli approdi in Sardegna: però confido che l'onorevole ministro, nella sua lealtà, manterrà, non a me che non chiedo niente personalmente, ma all'isola di Sardegna, gli impegni da lui presi qui alla Camera e fuori di qui.

E perchè in queste mie frasi non vi sia niente di nebuloso e di incerto, dichiaro che io devo prendere atto della promessa fatta dall'onorevole ministro che, appena liberato delle preoccupazioni più urgenti, avrebbe mandato sul posto una Commissione, la quale si sarebbe reso conto dei lavori necessari per la possibilità degli approdi, scegliendo fra il progetto di massima compilato dall'onorevole ministro Branca, e quello dell'ultima Commissione testè spedita in Terranova.

Si persuada l'onorevole ministro che questa è una questione di prim'ordine per il commercio sardo. Nessun deputato sardo che voglia compiere il suo dovere politico

potrà non adoperarsi alla rivendicazione di questo diritto isolano. Quanto più la Sardegna guadagnerà nel suo sviluppo economico, tanto più la soluzione definitiva di questo problema si imporrà nel modo più urgente ed ineluttabile.

Ma non è su questo che io voglio insistere ora, nè per questo ho preso a parlare, ma per svolgere un concetto nuovo. Allorchè si discusse la mozione sugli approdi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici affacciò difficoltà di bilancio; furono queste difficoltà che determinarono le sue riserve. Ora se queste riserve possono essere discusse allorchè si tratta della sistemazione definitiva degli approdi, desse non sono necessarie, per risolvere la parte più urgente della questione, che è quella di facilitare più che sia possibile l'esportazione del bestiame.

Per ottenere questo scopo basta una spesa di venti mila lire, di trenta mila al massimo, cioè una somma che è nei limiti normali del bilancio.

Per facilitare l'esportazione del bestiame, facendo capo linea Terranova, non vi ha bisogno di procedere a nuovi lavori costosi: e ne offre un esempio il bilancio attuale: guardi, onorevole ministro, i capitoli 274, 283 e 284 del bilancio da lei stesso presentato. Lì si parla della costruzione di pontili per facilitare l'accesso dei porti. I pontili sono delle opere sommarie, e comuni, sono calate provvisorie in acqua profonda insino a che non si facciano moli permanenti; e anche a Venezia ce n'è un gran numero; con tali pontili si ottiene di far presto e con poca spesa quelle opere che, a farle definitive richiederebbero somme grosse e lungo tempo. Per l'approdo dei piroscafi siffatti pontili o calate provvisorie hanno la stessa importanza dei moli in muratura, perchè facilitano l'accostata degli stessi piroscafi in acque profonde. Ma se la spesa è poca e facile il lavoro, non è detto che il pontile duri poco. Questi pontili, se costrutti bene e con buon materiale, possono durare, come è provato dal fatto, 20, 30, 50 anni.

Ora l'onorevole ministro comprende che non è una spesa simile che possa rovinare lo Stato, o disonestare un bilancio. Faccia dunque costruire coi mezzi normali di bilancio un pontile a Terranova. La parte sinistra del suo porto, il così detto *porto romano*, dove ci sono delle profondità da 6 ad 8 metri ed esistono ancora le tracce di grossi blocchi di granito dell'antico porto romano è il sito più indicato. Colà con una spesa

da 20 a 30 mila lire, si potrebbe fare un porto provvisorio dove era per secoli l'antico, e dovrà risorgere il nuovo; un pontile, che risolverebbe la questione dell'imbarco del bestiame, dando modo ai vapori di accostare con tutta sicurezza, di imbarcare e sbarcare e di fare tutte le operazioni di commercio.

La questione più urgente oggi è quella dell'approdo per l'imbarco del bestiame. A togliere di mezzo i danni gravi, permanenti del commercio sardo, io non vedo altra soluzione pronta e poco dispendiosa che questa, in attesa della immancabile soluzione definitiva. Così Ella, onorevole ministro, in pochi mesi provvederà a questa che è la più urgente e la più ineluttabile necessità. Onorevole ministro, pensi seriamente che qualcosa bisogna fare: lo faccia, ed avrà arrecato un beneficio incalcolabile alla Sardegna. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, relatore. L'onorevole ministro ha dato esaurienti assicurazioni circa il porto di Catania, che davvero merita molti riguardi, trattandosi di uno dei porti più importanti della Sicilia e di grande traffico. Io mi permetto di aggiungere che, nella sua relazione, la Giunta generale del bilancio si è occupata della necessità di provvedere al porto di Catania, come agli altri porti della Sicilia accennati dall'onorevole ministro, e ad altri lavori portuali, che, a nostro giudizio, sono utili e proficui. Ora abbiamo osservato che, essendo necessario, nei prossimi esercizi, di aumentare le spese per i lavori portuali nuovi ed indispensabili, il Governo deve pensare a riformare le leggi antecedenti, per quel che riguarda gli stanziamenti per le opere che sono già in corso.

Per le leggi del 1889 e del 1900 si dovrebbero, nei prossimi anni, stanziare somme cospicue per provvedere ai lavori, i quali, dovendo essere fatti in molti anni, non hanno bisogno di così grossi stanziamenti. È necessario quindi fare un progetto complesso, pel quale si diminuiscano gli stanziamenti per quelle opere, le quali si possono fare in un periodo lungo di anni, e si trovi modo di inquadrare i nuovi bisogni nella cifra complessiva del bilancio dei lavori pubblici, salvo un aumento di cifra che per questa categoria di opere noi calcoliamo di circa due milioni.

Quindi facciamo al Governo questa raccomandazione: che nel presentare il disegno di legge per i nuovi bisogni dei porti del

Regno, provveda nel modo come abbiamo indicato.

Voci. E per Terranova?

De Nava, relatore. La conoscono tutti la questione del porto di Terranova. All'onorevole Pala risponderà l'onorevole ministro.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Pala riduce oggi la questione, che egli crede urgentissima, ad una forma così modesta, che anche un individuo che volesse vendicarsi della forma non molto amichevole della quale egli volle onorarmi, non potrebbe dir altro, se non che al più presto possibile saranno soddisfatti i desiderî di lui.

Farò quanto prima esaminare se realmente con 15 o 20 mila lire si possa provvedere al trasporto del bestiame a Terranova, lo che certo rappresenta un interesse d'importanza eccezionale per la Sardegna. (*Approvazioni*).

Pala. Ringrazio l'onorevole ministro (*Bravo! Bene! — Approvazioni ed applausi*).

Voci. Viva Pala!

Pala. Prego però di credere che non è il bestiame mio che devo imbarcare. (*Si ride*).

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 53.

Capitolo 54. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,600,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

Gattorno. Debbo fare un invito all'onorevole ministro, perchè non capisco come col cambiamento di ministro mi si debbano cambiare anche le carte in mano. (*Oh! oh!*) L'anno scorso per l'ostruzione della bocca del porto di Rimini, succedettero delle gravi disgrazie, ed il ministro della marina dovette far venire appositamente delle barche da Venezia per ricuperare i battelli e ripescare i cadaveri. Furono domandati i mezzi per fare l'escavazione, ed appena per pochi giorni venne concessa una draga imprestata da un impresario. Allora il ministro che si trovava al potere, aveva creduto che sarebbe stato bene mantenere espressamente una draga tra i due o tre porti vicini, per impedire l'ostruzione della bocca del porto. Ma da quel tempo fino ad ora nulla si è fatto.

E giacchè mi trovo a parlare di quel porto, ricorderò che si doveva prolungare una palafitta, ed anche di questo non si è fatto nulla. Richiamo perciò l'attenzione dell'onorevole ministro su questi fatti, che

sono abbastanza gravi per quel porto, nella speranza che voglia provvedere in avvenire.

Presidente. Onorevole ministro...

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Attenderò a tutto quello che giustamente mi raccomanda l'onorevole Gattoruo.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 54.

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della istruzione pubblica.

Nasi, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la costruzione di un edificio ad uso della biblioteca Nazionale centrale di Firenze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge sul servizio telefonico.

Presidente. Dò atto agli onorevoli ministri della pubblica istruzione e delle poste e telegrafi della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ritorniamo al bilancio dei lavori pubblici.

Capitolo 55. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, e di escavazione ordinaria dei porti, lire 36,000.

Capitolo 56. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario per servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 8,000.

Capitolo 57. Pigioni per servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 58. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 858,000.

Capitolo 59. 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 60. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario per servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 350,000.

Capitolo 61. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (articolo 521 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* e articolo 29 del testo

unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 19,000.

Capitolo 62. 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 3 aprile 1885, numero 3095), lire 35,000.

Capitolo 63. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Strade ferrate. — Capitolo 64. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 861,188.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Pantano.

(*Non è presente*).

Viene la volta dell'onorevole Alessio.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Gregorio.

Valle Gregorio. Una breve raccomandazione, la quale è però della massima importanza per tutta la regione dell'alto Friuli.

Tutti i paesi lungo la linea ferroviaria da Udine alla Pontebba, i quali non godono o non possono usufruire delle fermate, dei treni diretti, si trovano in difficili e scarse comunicazioni col centro principale, cosa questa che per quella industriale regione è di grave nocimento.

A rimediare a siffatto inconveniente l'onorevole Giunta municipale di Udine, a nome di tutta la popolazione interessata, e così pure la Camera di commercio ed i deputati locali, fin dal novembre dell'anno passato, diressero all'Ispettorato generale una domanda per ottenere un miglioramento nelle comunicazioni ferroviarie lungo quella linea. Si chiese l'attivazione di due omnibus giornalieri, uno discendente da Pontebba che fosse in coincidenza con il treno per Venezia delle 13.30: l'altro ascendente da Udine verso le 14.

La spesa, non grave, sarebbe stata largamente compensata dall'utilità che ne avrebbe avuto quella vasta regione. Si avrebbe ottenuto anche un'anticipazione di più ore nella distribuzione della corrispondenza postale, nei paesi che hanno ufficio proprio, e di un giorno in quelli che ne sono privi.

La domanda è rimasta tutt'oggi inevasa: prego l'onorevole ministro di volersi interessare in modo che l'Ispettorato ferroviario aderisca una buona volta ai desideri di una popolazione, la quale ben poche volte di-

sturbò il Governo, e che se ora chiede qualche cosa, lo fa solo perchè non può supplire a necessità di questo genere con la iniziativa privata, di cui ha sempre saputo dare forti esempi.

Un'altra raccomandazione debbo fare all'onorevole ministro, ed anche questa brevissima ed importante.

L'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici, quando si recò ultimamente a Pontebba, la trovò in condizioni poco convenienti e poco atte a rappresentare la prima stazione ferroviaria su quel confine d'Italia. Essa è davvero di una meschinità tale da far presentire ai forestieri gli attuali disagi economici nostri. E ciò non solo per quanto rispetta la stazione come stazione; ma altresì in tutti quei fabbricati necessari ad una stazione tanto importante di confine. Quanto ai locali sanitari però ho avuto promessa dal ministro dell'interno che sarà provveduto; ai locali della posta ha promesso di provvedere l'onorevole Niccolini, come ha già fatto con la sua abituale premura, quando si tratta di tener alto il prestigio e la reputazione del nostro Paese. Si tratterebbe ora di provvedere al piazzale interno e a quello esterno d'accesso a quella stazione. Quanto al piazzale interno, non basta alla libera manovra di treni e trasbordi e movimento passeggeri che è necessario, quanto all'esterno il difetto è il medesimo, essendovi assai impedito lo scarico ed il carico delle merci e lo spazio insufficiente alle molte migliaia di emigranti ed immigranti che si affollano in alcune epoche dell'anno. Pensi, onorevole ministro, a provvedere a tutto ciò, nell'interesse e nel decoro nostro nazionale.

Non ho altro da dire.

Presidente. Con queste dichiarazioni s'intende approvato il capitolo 64.

Capitolo 65. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 100,000.

Capitolo 66. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 7,500.

Capitolo 67. 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 1882, n. 710) (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 68. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 69. Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 5,000.

Tramvie. — **Capitolo 70.** Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica, lire 12,000.

Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

Sull'ordine del giorno.

Berenini. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Berenini. Io domando semplicemente che sia ripresa allo stato di relazione la proposta di legge d'iniziativa parlamentare sul divorzio. Il Governo ha promesso, e son certo che presenterà un disegno di legge proprio, non so però quando ciò avverrà; intanto credo che sia dover mio di insistere che la Camera, che nominò una Commissione che ha eseguito il suo mandato, riprenda quella proposta di legge allo stato di relazione, poichè quella proposta non venne alla discussione solo per la chiusura della Sessione.

Non chiedo altro, e spero che l'onorevole ministro di grazia e giustizia non si opporrà.

Cocco-Ortu, ministro di grazia e giustizia. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Cocco Ortu, ministro di grazia e giustizia. Non mi oppongo alla proposta dell'onorevole Berenini. Il Governo, come pur egli ha detto, intende ed ha il fermo proposito di far sua l'iniziativa di una riforma, che non può lasciare ad altri perchè tocca l'ordinamento della famiglia. Soltanto, poichè in questo periodo dei lavori parlamentari e meno in questo scorcio di Sessione sarebbe vana la speranza di poterlo discutere, mi riservo di presentare al momento opportuno il disegno di legge già pronto.

Presidente. La Camera ha udito: l'onorevole Berenini fa istanza che piaccia alla Camera di riprendere allo stato di relazione la sua proposta di legge sul divorzio.

Il ministro guardasigilli non si oppone.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Berenini. Chi approva che quella proposta

di legge sia ripresa allo stato di relazione, voglia alzarsi.

(È approvata).

Ora propongo alla Camera che domani non si tenga seduta, per lasciar riposare i servizi; propongo invece che sia tenuta seduta lunedì mattina per proseguire nella discussione del bilancio della pubblica istruzione, e seduta pomeridiana per proseguire in quello dei lavori pubblici, sopprimendo le interpellanze. Ossia, vi sono per lunedì sei interpellanze che si riferiscono ai lavori pubblici, e che potrebbero trovar sede altrettanto conveniente nella discussione di questo bilancio.

Voci. Sì, sì!

Presidente. Non essendovi osservazioni in contrario, la mia proposta s'intende approvata.

Interrogazioni.

Presidente. Si dia lettura delle domande d'interrogazione.

Del Balzo Girolamo, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se intenda dar ordine affinché la pubblicazione degli atti e decreti nel *Bollettino Ufficiale* del suo Dicastero avvenga con regolare sollecitudine e puntualità, sicchè si evitino gli inconvenienti giustamente lamentati dall'Associazione degli insegnanti secondari in una petizione al ministro diretta.

« Varazzani. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per conoscere se sia vera la scoperta del reo del truce delitto di Sturla in Genova, che tanto commosse la pubblica opinione, ed intorno al quale per lunga stagione si affaticò la insufficienza del giudice d'istruzione penale della località.

« Cavagnari ».

La seduta termina alle ore 19.20.

Ordine del giorno per le sedute di lunedì:

Alle ore 9.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1902-903. (37)

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1902-903. (38)

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1902-903. (40):

4. Aumento del numero dei guardia-marina nel Corpo dello stato maggiore generale della regia marina. (149) (*Urgenza*)

5. Modificazioni alle disposizioni della legge 20 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria. (109)

6. Assegnazione di un termine perentorio per la presentazione di obbligazioni del Prestito Bevilacqua La Masa, al cambio, al rimborso, al premio. (74)

7. Modificazioni alla legge sullo stato dei sottufficiali. (*Approvato dal Senato*). (85)

8. Disposizioni relative ai quadri degli ufficiali (*Approvato dal Senato*) (84) (*Urgenza*).

9. Modificazioni alla legge di contabilità generale dello Stato per l'acquisto dell'avena e del fieno per l'esercito. (47)

10. Della riforma agraria. (147)

11. Assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni. (1)

12. Pagamento alla signora Augusta Trevisani di danni ed interessi e rimborso di spese processuali e di un assegno vitalizio in seguito a sentenza dell'Autorità giudiziaria. (90)

13. Disposizioni intorno alla nomina e al licenziamento dei direttori didattici e dei maestri elementari. (8)

14. Indennità agli impiegati residenti in Roma. (65).

15. Disposizioni sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti. (46)

16. Modificazioni del testo unico delle leggi postali approvate con Regio Decreto 24 dicembre 1899, numero 501, ed alla legge 27 maggio 1875, numero 2779, sulle Casse di risparmio postali. (53)

17. Maggiori assegnazioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1901-902. (126)

18. Modificazione dell'articolo 85 del testo unico della legge sulle pensioni militari approvato con Decreto 21 febbraio 1895, numero 70. (106)

19. Acquisto dell'Archivio Muratoriano. (154)

20. Applicazione al R. Istituto Agrario sperimentale di Perugia della legge 6 giugno 1885, n. 3141. (141)

21. Convalidazione del Regio Decreto 10 settembre 1895, n. 574, sulle tare per le merci che s'importano dall'estero. (62)

22. Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e piene del 2º semestre 1901. (6)

23. Maggiore spesa sul capitolo 42 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i lavori compiuti nel palazzo di Montecitorio in esecuzione delle leggi 1º aprile 1900 n. 110 e 15 luglio 1900, n. 250. (52)

24. Provvedimenti per l'istruzione superiore. (145-46)

25. Modificazione alla legge sull'ordinamento del Regio Esercito e alla legge sull'avanzamento del Regio Esercito. (3 bis)

26. Ammissione all'esercizio professionale delle donne laureate in giurisprudenza. (105)

27. Provvedimenti per riparare i danni cagionati dai terremoti del secondo semestre 1901 ad alcuni Comuni del Regno. (60)

28. Disposizioni speciali per la chiamata alla leva di mare sui nati nel 1882. (162)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione

Roma, 1902 -- Tip. della Camera dei Deputati.

