

## LXXVIII

2<sup>a</sup> TORNATA DI LUNEDÌ 16 GIUGNO 1902

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

**Disegni di legge (Presentazione):**

Concessioni di franchigie postali e doganali agli uffici di informazioni (PRINETTI). Pag.	3023
Estensione ai prigionieri di guerra delle speciali forme di testamento stabilite nel Codice civile, e regole per la formazione degli atti di morte dei medesimi (Id.). . . . .	3023
Estensione agli arbitri stranieri di un tribunale arbitrale avente sede in territorio italiano di immunità e franchigie diplomatiche (Id.). . . . .	3023
Bilancio dei lavori pubblici (Seguito della discussione) . . . . .	2984
AGUGLIA . . . . .	3009
BALENZANO (ministro) . . . . .	2985
2990-95-96-98-3030-03-01-05-06 3007-09-10-13-14-20-22	
BONIN . . . . .	2997
BRANCA . . . . .	2985-3015
BRUNIALTI . . . . .	2987
CESARONI . . . . .	2999-3001
DE NAVA (relatore) . . . . .	2985-94-96-3006-07-13-18
DE SETA . . . . .	3017
DI SANT'ONOFRIO . . . . .	2990
FILI-ASTOLFONE . . . . .	3003-16
FURNARI . . . . .	2993-96
GATTONI . . . . .	2993
INDELLI . . . . .	3010
LIBERTINI GESUALDO . . . . .	3021
MANICA . . . . .	3016
MANGO . . . . .	3017
MASCIANFONIO . . . . .	3007
MEZZACAPO . . . . .	3004
NOFRI . . . . .	3012
PICCOLO-CUPANI . . . . .	2994-97
PIOVENE . . . . .	2999
PIPITONE . . . . .	3003-01
POZZO MARCO . . . . .	3010
PRESIDENTE . . . . .	3006-07
ROSSI ENRICO . . . . .	2988
SANTINI . . . . .	3014
TICCI . . . . .	2984-85-3015-21
TORLONIA . . . . .	2987
TURATI . . . . .	3013
Bilancio delle poste e dei telegrafi (Discussione) . . . . .	3023
Socci . . . . .	3023
<b>Domanda di autorizzazione a procedere contro i deputati FARINET FRANCESCO, DE FELICE-GIUFFRIDA e PANSINI-(Annunzio) . . . . .</b>	<b>2978</b>
<b>Interrogazioni:</b>	
Costruzione di strade in Sardegna:	
NICCOLINI (sotto-segretario di Stato) . . . . .	2978
PALA . . . . .	2979

Maestri elementari di Giardinello e Balestrate:	
RONCHETTI (sotto-segretario di Stato). Pag.	2979
Socci . . . . .	2980
Porto e stazione ferroviaria di Genova:	
IMPERIALE . . . . .	2981
NICCOLINI (sotto-segretario di Stato) . . . . .	2980
Stazione di una Regia nave nel porto di Cagliari:	
BACCAREDDA . . . . .	2982
MORIN (ministro) . . . . .	2982-83

**Osservazioni e proposte:**

Lavori parlamentari:	
GALIMBERTI (ministro) . . . . .	3028
MARINUZZI . . . . .	3027-28
PRESIDENTE . . . . .	3027-28

**Relazioni:**

Autonomia del porto di Genova (Giusso) . . . . .	3009
Case popolari (LUZZATTI L.) . . . . .	3012

La seduta comincia alle 14.5.

**Stelluti Scala**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato.

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dia lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Stelluti-Scala**, segretario, legge:

Dalla Deputazione provinciale di Catanzaro. — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1901, una copia;

Dal presidente della *Croce d'oro italiana* di Roma. — Vittorio Emanuele III e l'istituzione della pubblica assistenza in Roma. Conferenza tenuta nella sala dell'Associazione della *Croce d'oro italiana* l'11 novembre 1901 dal cav. prof. Corrado Sipione, copie 6;

Dal prof. Tommaso Bruno-Stoppa. — Alcune fonti di storia Loretese. Documenti e studio, una copia;

Dalla Società italiana per le strade ferrate Meridionali. — Relazione del Consiglio d'amministrazione. Assemblea generale del 28 maggio 1902, copie 40;

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio. — Carta idrografica d'Italia, Arno, Val di Chiana e Serchio. Monografia, una copia;

— Atlante, una copia;

Dal cav. prof. Michele Nastri, presidente del primo Congresso nazionale dei periti calligrafi ed insegnanti di calligrafia. — Atti di quel primo Congresso nazionale tenuto in Roma nei giorni 28, 29 e 30 dicembre 1901, copie 2;

— Relazione sui « Periti calligrafi nelle perizie di scrittura », copie 2.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Palberti, di giorni 8; Menafoglio, di 3; Castiglioni, di 7; Alessio, di 5; Marescalchi-Gravina, di 20; Fiamberti, di 4; Abignente, di 4; Falletti, di 4. Per motivi di salute, gli onorevoli: Farinet Alfonso, di giorni 12; Bracci, di 3; Mestica, di 8. Per ufficio pubblico, gli onorevoli: Bettolo, di giorni 5; Mangiagalli, di 7.

Se non vi sono osservazioni in contrario, questi congedi s'intenderanno conceduti.

*(Sono conceduti).*

### Domande di autorizzazione a procedere.

**Presidente.** Dall'onorevole ministro di grazia e giustizia sono pervenute alla Presidenza le seguenti domande di autorizzazione a procedere:

Roma, addì 10 giugno 1902.

*A S. E. il Presidente della Camera dei Deputati.*

Roma.

Il procuratore del Re presso il Tribunale di Napoli chiede, coll'unita istanza, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto, l'autorizzazione della Camera dei Deputati per procedere contro l'onorevole Giuseppe De Felice-Giuffrida, pel delitto di duello, e contro l'onorevole Pietro Pansini pel reato previsto dall'articolo 241 del Codice penale.

Trasmetto all'E. V. l'istanza suddetta, con gli atti preliminari assunti, per le deliberazioni di cotesta onorevole Assemblea.

*Il Ministro*

F. Cocco-Ortu.

Roma, addì 14 giugno 1902.

*A S. E. il Presidente della Camera dei Deputati*

Roma.

Il procuratore del Re presso il Tribunale di Aosta chiede, coll'unita istanza, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto, l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Francesco Farinet, per il reato di diffama-

zione ed ingiurie a mezzo della stampa in danno dell'avvocato Cesare Chabloz.

Comunico l'istanza suddetta a V. E., coi relativi atti assunti, per le deliberazioni di cotesta onorevole Assemblea.

*Il Ministro*

Cocco-Ortu.

Queste domande saranno trasmesse agli Uffici.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Bonoris, al ministro della guerra « per sapere se intenda presentare il disegno di legge riguardo alle prestazioni militari alle truppe da parte dei Comuni ».

È presente il ministro della guerra?

*(Non è presente).*

Non essendo presente, questa interrogazione sarà rimandata e rimarrà iscritta nell'ordine del giorno.

Segue quella dell'onorevole Pala al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda costruire la trasversale porto Puzzu-Ponte Liscia fra le nazionali Tempio-Palau e Tempio-S. Teresa Gallura vivamente reclamata da quelle popolazioni ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** In seguito ad una istanza dei comuni di Maddalena e Santa Teresa Gallura, fu compilato nel febbraio 1888 un progetto esecutivo per l'importo di lire 175,000 per la costruzione di un tronco di strada fra il ponte Liscia lungo la nazionale del Palau e la marina di Porto Puzzu lungo la strada nazionale Tempio-Santa Teresa. La costruzione del detto tronco stradale aveva per iscopo di abbreviare il percorso da Santa Teresa a Palau ed all'isola della Maddalena, capoluogo di mandamento.

Come l'onorevole Pala sa, per poter dare esecuzione ad detto progetto, si dovrebbe dichiarare nazionale il tronco suindicato ed occorrerebbe anche venisse autorizzata la spesa relativa.

Io mi auguro che nel tronco stradale, cui s'interessa l'onorevole Pala, vengano riconosciuti i caratteri di strada nazionale e che si possa trovar modo di soddisfare i desiderî manifestati dai comuni di Maddalena e Santa Teresa Gallura.

**Presidente.** L'onorevole Pala ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della ri-

sposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Pala.** Prendo atto volentieri delle dichiarazioni e del buon volere manifestato dall'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Presidente.** Segue un'interrogazione dell'onorevole Bianchi Leonardo al ministro delle finanze.

**Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze.** L'onorevole Bianchi non ha potuto trovarsi presente e mi ha pregato di rimandare a domani la sua interrogazione. Io accetto.

**Presidente.** Allora sarà iscritta nell'ordine del giorno di domani.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Grossi, Cerri, Lucernari al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se, e in che modo, vorrà provvedere a mettere la stazione di Roccasecca in condizione di poter rispondere ai maggiori servizi per merci e per viaggiatori, in dipendenza della prossima apertura all'esercizio della linea Roccasecca Avezzano. »

Non essendo presente alcuno degli interroganti, questa interrogazione decade.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Tripepi al ministro dell'interno « sulle ragioni, che consigliano il continuo spostamento delle elezioni amministrative (dopo essere state precedentemente stabilite) nei diversi Comuni della provincia di Reggio Calabria. »

Non essendo presente l'onorevole Tripepi, questa interrogazione decade.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cuzzi al ministro dei lavori pubblici.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Prego di rimandare in coda alle altre l'interrogazione dell'onorevole Cuzzi avendo dovuto assentarsi per ragioni di famiglia.

**Presidente.** Sta bene.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Credaro e Soggi al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni per le quali i comuni di Giardinello e di Balestrate (Palermo) non pagano gli stipendi ad alcuni maestri elementari. »

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

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** La prefettura di Palermo ha costantemente vigilato presso tutti i Comuni da essa dipendenti perchè venissero regolarmente pagati gli stipendi dei maestri elementari, e se qualche volta è accaduto pur troppo che tali stipendi non fossero pagati, non fu per difetto di cure e di eccitamenti da parte

dell'autorità governativa, ma per le condizioni finanziarie dei Comuni, per la cattiva gestione delle esattorie, per la decadenza d'ufficio degli esattori.

Anche nei due Comuni dei quali si parla nella interrogazione degli onorevoli Credaro e Soggi, quelli di Giardinello e di Balestrate, non ha mancato di fare il proprio dovere.

A Giardinello è avvenuto che l'esattore, per mancanza ai suoi obblighi, è stato dichiarato decaduto fino dal 9 di aprile e non è stato possibile ricollocare l'esattoria.

Ora, scorso il periodo normale voluto dal Ministero delle finanze, vi è stato mandato un gestore provvisorio.

Appena il gestore avrà preso possesso dell'ufficio, e incomincerà le sue funzioni, il prefetto lo solleciterà al pagamento degli stipendi arretrati dei poveri maestri elementari od almeno al pagamento a loro favore di acconti rilevanti.

Nel comune di Balestrate furono pure le condizioni dell'esattore che ritardarono il pagamento degli stipendi dei maestri.

Certo che se queste ragioni possono giustificare l'amministrazione non giovano a sopperire alle necessità dei disgraziati insegnanti; ma siccome la domanda è rivolta all'amministrazione quasi ne avesse una responsabilità, importa di accertare che essa ha fatto tutto quello che per conto suo era possibile di fare perchè anche in questo Comune, non si facesse mancare il pane a questo primo soldato civile che è l'educatore del popolo, il maestro elementare.

All'esattore carico di debiti verso gli enti interessati, è stato mandato un sorvegliante; e posso assicurare il carissimo amico Soggi, che quel sorvegliante fu dal prefetto vivamente, ripetutamente eccitato a pagare i maestri. E le insistenze non furono del tutto inefficaci: difatti alla fine di maggio tre maestri erano stati completamente soddisfatti dei loro onorari, tre avevano ricevuto quasi completamente il saldo del loro credito tanto che erano rimasti creditori di somme inferiori a lire 50, uno solo non aveva ancora riscosso nulla del suo stipendio arretrato ma per amore di verità egli non l'aveva neppure richiesto versando per sua fortuna in condizioni non disagiate.

Però essendosi da ultimo prodotti nuovi reclami da parte di tutti gli insoddisfatti, il prefetto non mancherà di far valere il loro buon diritto presso il Comune, l'esattore ed il sorvegliante.

Queste sono le sole risposte che posso

dare all'onorevole Socci, assicurandolo non solo del buon volere dell'Amministrazione ma di tutto il suo zelo per ottenere che da questi Comuni come da tutti quelli del nostro paese si adempia puntualmente al sacro dovere di pagare i maestri elementari.

**Presidente.** L'onorevole Socci ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

**Socci.** Ho piacere di aver richiamato la attenzione dell'onorevole sotto-segretario di Stato dell'interno sopra una questione che mi pare di capitale importanza.

Purtroppo i prefetti non esercitano tutto quello zelo che dovrebbero porre perchè i maestri di scuola, questi modesti apostoli che spezzano il pane della istruzione al popolo, siano regolarmente pagati. Io ho richiamato l'attenzione del ministro dell'interno sul comune di Giardinello perchè due poveri e vecchi maestri di quella sezione è da 6 mesi che non percepiscono stipendio, e versano in gravissime condizioni. Anche nell'altro comune, quello di Balestrate, di cui ha parlato l'onorevole sotto-segretario di Stato, le condizioni sono presso a poco quelle del comune di Giardinello.

Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato, e voglio sperare che non più a lungo durerà il bruttissimo fatto di lasciare che questi Comuni, per quanto possano essere miserrime le loro condizioni, non pensino a stipendiare i maestri di scuola, perchè non solamente non adempiono così al loro dovere, che è quello di retribuire un lavoro fatto così onestamente e con tanta abnegazione, come lo fanno i maestri di scuola, ma rendono anche meno proficua l'azione di questi maestri, perchè un uomo che si trova nelle distrette economiche non può avere la serenità di insegnare come dovrebbe ai propri scolari.

E finisco col tornare a richiamare l'attenzione dell'onorevole sotto-segretario di Stato, di cui conosco l'intelligenza ed il cuore benevolo per tutto quanto sa di civile, e per tutto quanto riguarda l'istruzione, su questi fatti, perchè in questa Camera, ove sono venute mozioni per tutelare la dignità dei maestri di scuola, si pensi almeno che non manchi loro quel pezzo di pane che si deve a tutti coloro che lavorano onestamente e che, sia pure in piccola parte, si rendono benemeriti della causa della pubblica istruzione. (*Bene!*)

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione.

Viene ora la volta della interrogazione dell'onorevole Imperiale, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni dei continui ritardi nell'esecuzione dei lavori da lungo tempo deliberati e in parte già cominciati nelle stazioni e nelle adiacenze del porto di Genova. »

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** L'onorevole Imperiale domanda per quale ragione si siano frapposti tanti ritardi nella esecuzione dei lavori delle stazioni di Genova...

**Imperiale.** Ed a tutte le altre opere.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** ...cioè a quella di Porta Principe ed a quella di Piazza Brignole. L'onorevole Imperiale ha toccato una corda molto sensibile, perchè a parlare di quei lavori, è cosa veramente da non essere soddisfatti. (*Si ride*).

Infatti i lavori che erano previsti per la stazione di Porta Principe furono divisi in due gruppi: l'uno per la formazione di un nuovo piazzale per l'allacciamento con la galleria della Traversata, per impianto di binari ed altro; il secondo gruppo riguardava l'ampliamento ed il riordino del fabbricato viaggiatori. I lavori del secondo gruppo dovevano essere intrapresi dopo quelli cui ho accennato dianzi.

L'appalto dei lavori del primo gruppo fu disposto nel 1899 ed i lavori furono poi iniziati, ma subirono varie vicende inquantochè l'impresa assuntrice dei lavori, *more solito*, elevò una quantità di riserve e si fu costretti ad adire un collegio arbitrale per risolverle.

Io debbo ritenere che gli arbitri abbiano giudicato secondo giustizia, ma quando io dirò la somma cui è stato condannato il Ministero dei lavori pubblici, l'onorevole Imperiale certo non ne sarà troppo soddisfatto, poichè per un lavoro pel quale era prevista una spesa di 900 mila lire, siamo stati condannati a pagare in più del previsto un milione e 800 mila lire.

**Voci.** E chi erano gli arbitri?

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** C'era anche un buon amico dell'onorevole Imperiale e conoscente, il senatore Tortarolo.

**Imperiale.** Me ne dispiace.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Veda dunque che gli arbitri erano



persone autorevolissime, e nondimeno abbiamo dovuto pagare un milione e 800 mila lire in più sopra una spesa prevista in 900 mila lire. (*Commenti*).

I lavori sono stati ripresi ed è da augurarsi, che procederanno ora con la maggiore sollecitudine e che sia eliminato ogni pericolo di nuove vertenze e sentenze arbitrali, risparmiando così all'Erario nuovi danni.

Parmi opportuno aggiungere che il motivo, sul quale il collegio arbitrale si è più specialmente fermato, è stato questo, che non fu trovato negli scavi del piazzale il materiale che nella perizia si riteneva di poter trovare, vale a dire che è mancato un solo dei coefficienti previsti in perizia, e per questo la spesa prevista è triplicata.

Pei lavori del secondo gruppo, cioè per l'ampliamento e riordino del fabbricato viaggiatori, non si è potuto procedere con la sollecitudine desiderata, sia perchè, come ho già accennato, i lavori del secondo gruppo non potevano essere intrapresi, almeno se non dopo che fosse stata molto avanzata la esecuzione dei lavori del primo gruppo, sia perchè il progetto predisposto dalla Amministrazione ferroviaria dovette essere modificato, in seguito ad osservazioni del comune di Genova, per ragioni edilizie.

Il progetto modificato fu approvato e nell'aprile decorso si è pure stipulato il relativo contratto di appalto.

Quanto alla stazione di Brignole, debbo dichiarare che fu da tempo compilato il progetto per la nuova stazione con una previsione di spesa in due milioni di lire.

Fino dal 1899 l'Amministrazione dei lavori pubblici approvò il detto progetto e se ne dispose l'appalto, ma dal Municipio di Genova furono chieste, per ragioni edilizie, modificazioni ai lavori approvati, ed allora fummo costretti a sospendere i lavori, anche perchè sorsero vertenze con l'Impresa che, come al solito, trovò modo di elevare proteste e riserve.

Ora si spera che tutto procederà regolarmente; non oso però affermarlo, perchè sono divenuto diffidentissimo.

Onorevole Imperiale, a Genova, me lo permetta, è una cosa che ci capita molto spesso di non poter procedere con quella alacrità che sarebbe nei nostri desideri. Informi il parco di Rivarolo; anche per esso abbiamo per le espropriazioni difficoltà gravissime, che è inutile che io qui ricordi, ma che saranno conosciute anche dall'onorevole interrogante.

Io posso pertanto assicurare che da parte dell'Amministrazione nostra nulla abbiamo trascurato per poter procedere con la massima sollecitudine; ma quando per incagli frapposti dalle Imprese, quando per delle difficoltà, sia pure giustissime, fraposte dal Municipio, i lavori hanno subito gravi ritardi, malgrado tutto ciò, da parte nostra si continua a fare insistenti premure perchè si voglia addivenire al più presto ad una soluzione definitiva. (*Benissimo! Bravo!*).

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

**Imperiale.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici della risposta esauriente che toglie molti dubbi e tronca nello stesso tempo molte dicerie che correvano su certe inframmettenze più o meno lecite e su certi arbitrati più o meno gravosi a danno dello Stato; dicerie dannose tanto per la serietà del Governo, quanto per gli interessi di Genova, i quali non hanno a che fare con gli affari particolari di Caio o di Sempronio. E se è deplorabile che certi lavori urgentissimi, i quali avrebbero dovuto salvare il traffico di Genova, che sta morendo di pleora, siano stati differiti e che per deficienza di studi preparatori, si siano deliberati invece troppo largamente lavori che forse o si potevano omettere, o si potevano eseguire con minore spesa e meglio; è certamente più deplorabile ancora, secondo me, che nel pubblico si formi il concetto dell'esistenza di influenze misteriose che stanno al di sopra della legge, al di sopra del Governo, e che confondendo gli errori con le colpe, gli uomini in buona fede con quelli che non sono tali si finisca per perdere ogni fiducia tanto nelle leggi che votiamo, quanto in coloro che sono incapaci di eseguirle.

Per questo ringrazio il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, di avere risposto così esaurientemente alla mia domanda e di avere ridotto al loro giusto valore queste dicerie che da lungo tempo tenevano dubbiosi gli animi di tutti coloro che hanno a cuore i veri e legittimi interessi di Genova. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione Ghigi, al ministro dell'interno, « per sapere se intenda di presentare il disegno di legge sullo stato degli impiegati civili. »

Non essendo presente l'onorevole Ghigi, questa interrogazione si intende decaduta.

L'onorevole Baccareda interroga il ministro della marina « per conoscere se sia

disposto a secondare il voto ripetutamente manifestato dal Consiglio comunale di Cagliari, perchè una nave della Regia marina sia destinata, come per il passato, a stazionare in quel porto.»

Ha facoltà di rispondere l'onorevole ministro della marineria.

**Morin, ministro della marineria.** Mi duole di non poter dare all'onorevole Baccaredda una risposta conforme ai suoi desideri.

Il sistema di tener navi stazionarie nei porti è pessimo, dal punto di vista dell'istruzione degli equipaggi e del servizio generale della marina. L'onorevole Baccaredda allude ad un tempo in cui l'Amministrazione della marina teneva uno stazionario a Cagliari; è un tempo piuttosto remoto. È da molti anni che questo stazionario venne soppresso; perchè non esisteva una vera necessità per mantenerlo, e perchè i bastimenti, che avrebbero potuto essere destinati a tale uso, i loro stati maggiori e gli equipaggi sono stati impiegati in modo più proficuo per il servizio generale della marina.

Necessità di carattere generale di alcun genere, perchè esista permanentemente uno stazionario a Cagliari, non si hanno. Quando poi occorra che una nave della Regia marina sia inviata in quel porto, non si fa altro che telegrafarne a Napoli o alla Maddalena e, come già altra volta è avvenuto, si invia.

Credo che più di così la Marina non possa fare, ed io esorto l'onorevole Baccaredda a non insistere nell'espressione di un desiderio, che avrei il dispiacere di non poter esaudire.

**Presidente.** L'onorevole Baccaredda ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

**Baccaredda.** La risposta che mi ha favorito l'onorevole ministro della marineria è conforme a quella che, anni fa, quando io ebbi l'onore di essergli presentato come sindaco di Cagliari, si compiacque di darmi. Non è dubbio, bisogna riconoscere la coerenza e la tenacia dell'onorevole ministro nelle proprie opinioni e mi duole di non potermele, in questa circostanza, rallegrare. Perchè io non so quali siano le disposizioni prese, da alcuni anni a questa parte, dall'onorevole ministro in ordine agli stazionari della Regia marina nei diversi porti.

Potrei dire (potrei anche errare) che in alcuni porti d'Italia stazionari vi sono: potrei citare il porto di Civitavecchia, dove da anni risiede uno stazionario. Potrei lamentare che la Sardegna in generale, e il

porto di Cagliari in particolare, non solo sieno privi di stazionari, ma siano dimenticati anche dalla squadra.

Tratto tratto noi leggiamo che la squadra italiana visita i porti dell'Adriatico, visita i porti del mare ligure, visita i porti della Sicilia: non avviene mai che visiti i porti della Sardegna. L'ultima volta che la Sardegna ha avuto l'onore di vedere la squadra fu quando più di due anni or sono ebbe l'onore anche di ospitare i Reali d'Italia. Ma che dico la squadra, ma che dico stazionari? Nel porto di Cagliari, che è pure uno dei principali e dei più importanti, anche per il reddito che dà alle Regie dogane, non vi è neanche una lancia a vapore a disposizione della Capitaneria per i servizi ordinari, per le occorrenze contingibili!

Sono appena pochi mesi, ed è a tutti noto, che un grosso piroscalo della Navigazione generale, il « Marco Minghetti, » gettava l'ancora nel golfo di Cagliari in circostanze gravissime, perchè a bordo si era sviluppato l'incendio. Fu senza dubbio un momento triste e allarmante. Fortunatamente le autorità locali furono sollecite a fornire pronti soccorsi e l'incendio poté spegnersi, e dopo un certo tempo il vapore riprese la sua rotta. Ma qual maggior soccorso non avrebbe risentito il « Marco Minghetti » dalla presenza di uno stazionario fornito di un equipaggio addestrato e di quegli attrezzi che sono a bordo anche delle più piccole navi della Regia marina?

Poche settimane sono un piroscalo francese andò ad incagliare nello stesso golfo presso Porto Sperone, e fu ventura (ma fu anche combinazione) che in quel giorno si trovasse nel golfo di Cagliari una torpediniera che, se non isbaglio, faceva il giro di ispezione dei fari; e da questa torpediniera e dal suo equipaggio poté avere efficace aiuto, tanto che fu disincagliato. Questi fatti ed altri somiglianti, purtroppo non avvengono di rado nel nostro porto, situato nel bel mezzo del Mediterraneo e che è, come è noto, porto di facile, di frequente rifugio.

L'onorevole ministro mi affaccia delle difficoltà, che a suo dire sarebbero insormontabili, tantochè l'appello che egli mi fa perchè io non persista nelle domande, che non è mia, ma del municipio e della cittadinanza di Cagliari, mi lascia assolutamente disarmato.

Però, ricordando che giorni sono si votava una legge per radiare dal naviglio dello Stato ben 14 piccole navi, e poichè

queste 14 piccole navi non saranno radiate tutte ad un tratto, io mi domando se non potrebbe il ministro, in via di temperamento e per dare qualche soddisfazione a quella patriottica cittadinanza, a cui dopo tutto non si può far colpa di desiderare nelle sue acque un anche piccolo esemplare della nostra bella, simpatica e poderosa armata, non potrebbe dico (come appunto fece mesi addietro per la nave *Ercole*, dietro le vive insistenze del prefetto della Provincia) senza scapito della finanza, senza pregiudizio della disciplina e della istruzione, derogare dai suoi troppo tenaci propositi, inviando a Cagliari, alcuna di quelle navi che grado grado dovranno essere radiate? Per essere il più lontano porto d'Italia, quello di Cagliari non dovrebbe essere sempre il più disertato!

Mi auguro ancora che l'onorevole ministro della marina voglia tenere presente la raccomandazione che ho avuto l'onore di fare a nome della città di Cagliari.

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

**Morin, ministro della marina.** Non replicherò lungamente a ciò che ha detto l'onorevole Baccaredda. Solo due punti rileverò nella sua risposta alle mie prime dichiarazioni.

Il primo punto è quello che si riferisce al fatto, da lui allegato, che si tengano stazionari in alcuni porti del Regno e precisamente nel porto di Civitavecchia.

In quel porto, onorevole Baccaredda, non esiste uno stazionario a disposizione dell'autorità, ma la sede dell'Ispettorato delle torpediniere, che è a bordo alla nave *Etna*. Potrà esser bene o male di avere stabilito l'ispettorato delle torpediniere a Civitavecchia: ma vi fu stabilito per considerazioni che riguardano la Regia marina e non il comune di Civitavecchia.

Un'altra considerazione fatta dall'onorevole Baccaredda, è quella che si riferisce alle navi radiate.

Egli dice, che, invece di radiare quelle navi, si potrebbe mandarne qualcheduna nel porto di Cagliari. Ma non sono navi armate, e, in gran parte, nemmeno più navi suscettibili di armamento. La difficoltà, o almeno la poca convenienza, di provvedere nel senso desiderato dall'onorevole Baccaredda non proviene dai bastimenti; proviene dagli stati maggiori e dagli equipaggi.

Io ho una quantità di bastimenti disar-

mati, o in disponibilità, negli arsenali; le navi vi sarebbero, ma non è opportuno distogliere da servizi più utili e più necessari, stati maggiori ed equipaggi.

In quanto alla raccomandazione che l'onorevole Baccaredda mi rivolge, perchè, di tratto in tratto, o la squadra o navi isolate vadano ad ancorare nel porto di Cagliari, io l'accolgo ben di buon grado; e gli prometto che, compatibilmente con altre esigenze dipendenti dal servizio generale, provvederò, perchè anche il porto di Cagliari sia, di tratto in tratto, visitato da nostre navi.

**Baccaredda.** E le lance a vapore?

**Morin, ministro della marina.** Le lance a vapore delle capitanerie di porto costituiscono un argomento molto doloroso per me: perchè mi trovo nella impossibilità di provvedere a tutte le capitanerie che ne domandano. Vedrò di fare il possibile; ma promesse assolute non posso darne: i fondi di cui dispone la marina mercantile non sono molto larghi a questo riguardo, e bisogna che io mi limiti a provvedere ai casi più urgenti e di maggiore utilità.

**Presidente.** L'onorevole Grossi ha interrogato il ministro dell'interno, « per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere, per garantire la pubblica sicurezza e l'incolumità dei cittadini in Isola Liri, di fronte al nuovo atteggiamento che la locale Lega accenna a prendere. »

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

**Presidente.** Parli.

**Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Con questa interrogazione dell'onorevole Grossi sono connesse due altre interrogazioni, l'una dell'onorevole Gaetani di Laurenzana e l'altra dell'onorevole Montemartini. Siccome so che l'onorevole Grossi ci teneva ad intervenire nello svolgimento di queste interrogazioni, così pregherei che si rimandassero le interrogazioni medesime a domani, sperando che domani, l'onorevole Grossi possa trovarsi presente.

**Presidente.** L'onorevole Montemartini ha interrogato il ministro dell'interno « sopra le condizioni fatte dall'amministrazione comunale di Mornico Losanna al medico condotto di quel Comune. »

(L'onorevole Montemartini non è presente).

Non essendo egli presente, questa interrogazione s'intende decaduta.

È così esaurito il termine dedicato alle interrogazioni.

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

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1902-903.

La discussione rimase sospesa al capitolo 71.

**TITOLO II. Spesa straordinaria.** — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 71. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,240.

Capitolo 72. Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (*Spese fisse*). — Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale, lire 1,216,080.

*Opere in Roma. (Spese ripartite).* — Capitolo 73. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 2,138,000.

Capitolo 74. Trasferte e competenze diverse al personale ordinario addetto a lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56, lire 7,000.

Capitolo 75. Concorso dello Stato nelle opere edilizie di ampliamento della capitale del Regno. (Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3<sup>a</sup>), lire 2,500,000.

Capitolo 76. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della Piazza Venezia (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 500,000.

Capitolo 77. Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 78. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 3,445,000.

Capitolo 79. Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (articolo 1, lettera a, della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,547,000.

*Opere varie.* — Capitolo 80. Ampliamento, sistemazione ed arredamento della Univer-

sità di Napoli e degli istituti dipendenti (legge 30 luglio 1896, n. 339) - Settima annualità, lire 434,500.

Capitolo 81. Concorso dello Stato a favore del comune di Acerenza (Potenza) danneggiato dalla frana del 14 maggio 1901 e del comune di Colliano (Salerno) per la ricostruzione delle abitazioni dei proprietari meno agiati (legge 7 luglio 1901, n. 325), lire 86,000.

Capitolo 82. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Acerenza (articoli 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325), lire 880.

*Strade.* — *Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali* (Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale). — Capitolo 83. Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 54 fra Grottaminarda e il ponte Ufita e parziali restauri al ponte Palombara (Avellino), lire 11,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ticci.

**Ticci.** Io mi ero iscritto su questo capitolo perchè l'anno scorso, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, avevo proposto il passaggio delle vie intercomunali alle Province ed intendevo insistere quest'anno su quella proposta; ma ormai, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, io credo inutile di dire le ragioni per cui chiedevo il passaggio. Faccio notare che esso è avvenuto non solo nella provincia di Torino, come diceva l'onorevole Cavagnari, ma in altre provincie dell'Italia superiore, come, per esempio, in quelle di Alessandria e Novara ed in alcune provincie del Mezzogiorno, in Basilicata e nella provincia di Benevento. Questa questione ha antecedenti parlamentari che sono stati segnalati anche nella accuratissima relazione dell'onorevole De Nava, quindi io insisterei perchè la mia proposta divenisse una realtà per ottenere una buona manutenzione delle strade intercomunali (perchè la via buona, quando non è mantenuta come si deve, è paralizzata dalla via cattiva) una economia nel mantenimento delle strade, e perchè non restino improduttivi i milioni che per queste vie si sono spesi dallo Stato e dai Comuni e non diventi infruttifero un capitale che era destinato a dare impulso alla vita economica del paese.

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

(Non è presente).

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** A mia volta, mi limiterò a ripetere all'onorevole Ticci che io mi propongo di studiare se e come possa ottenersi che un solo ufficio tecnico provveda alle strade pubbliche. Sono evidenti i benefici che verrebbero dall'attribuire questa funzione alle Provincie, alcune delle quali lo hanno già fatto: sebbene limitatamente, e con un sotterfugio; dichiarando cioè provinciali alcune strade che non ne hanno i caratteri.

Ad ogni modo, terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Ticci per disporre ancora più completi studi sulla questione cui egli ha accennato.

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

**De Nava, relatore.** L'onorevole Ticci ha sollevato una grave questione, che aveva già trattato l'onorevole Cavagnari, cioè la manutenzione delle strade comunali fuori dell'abitato. Esaurientemente rispose l'altro giorno, ed anche or ora, l'onorevole ministro.

Io faccio osservare all'onorevole Ticci che il disegno di legge cui egli ha accennato, ed al quale ho accennato anch'io nella mia relazione, cioè a dire il disegno di legge presentato dall'onorevole Lacava, tentava di risolvere il problema mediante questo mezzo: agevolando, cioè, il passaggio alla Provincia della manutenzione delle strade comunali e consorziali fuori dell'abitato. Ora il problema presenta due lati. Da una parte sarebbe certo vantaggioso di fare il passaggio della manutenzione alla Provincia, per la considerazione che essa ha un ufficio tecnico ed un'organizzazione che non hanno i Comuni; ma dall'altra parte, vi è un grave pericolo, ed è il punto vero che occorre studiare, cioè a dire che i Comuni difficilmente pagheranno le quote di contributo che dovrebbero pagare alle Provincie.

Già sappiamo come tanto lo Stato quanto le Provincie debbano fare un grande sforzo per ottenere il pagamento di ciò che molti Comuni devono loro dare. È chiaro che, se le Provincie dovessero addossarsi anche questo nuovo carico, crescerebbe la fatica per ottenere il pagamento dei ratizzi.

Questo è il problema che, anche a nome della Giunta generale del bilancio, invito il ministro a studiare, perchè merita tutta la sua attenzione. È sommamente importante che il vasto patrimonio delle strade

comunali, che ora è in gravissime condizioni, non sia del tutto devastato. Ci sono strade comunali e consorziali che vanno sempre più deperendo ed occorre provvedere. Credo però che, pur promettendo lo studio, l'onorevole ministro farà delle riserve sul disegno di legge presentato dall'onorevole Lacava, perchè può produrre altri gravi inconvenienti se non è accompagnato da speciali guarentigie.

**Presidente.** L'onorevole Ticci ha facoltà di parlare.

**Ticci.** Riconosco che sono gravi gli inconvenienti che lamenta l'onorevole relatore, ma col mio temperamento si riparano inconvenienti molto più gravi di quelli da lui lamentati, perchè ci troviamo in questa condizione: che in qualche Provincia quello che doveva essere il piano stradale è ridotto quale era prima della costruzione della strada, in guisa che si coltivano, come si coltivavano prima della costruzione i terreni sui quali le strade si sono impiantate. Credo dunque che inconveniente più grave di questo sia difficile trovare.

Avverto poi che, in sostanza, per le medesime ragioni che ha accennato il relatore del bilancio, avremo una diminuzione di spesa per i Comuni, perchè, avendo le Provincie un ufficio tecnico proprio, i Comuni risparmierebbero sul personale tecnico e quindi otterrebbero una economia che renderebbe loro più agevole di pagare il contributo alla Provincia, che assumesse la manutenzione della strada.

Quindi, calcolati i danni ed i vantaggi, perchè in tutte le cose umane si ha il bene ed il male, mi pare che sarebbe molto maggiore l'utile che ne verrebbe, se la Provincia avocasse a sè il mantenimento di quelle strade; perchè con la unità della strada affidata ad un ente solo se ne avrebbe la continuità, che è la prima condizione di una buona viabilità, ed oggi la continuità delle strade non esiste in varie località, nelle quali la via buona è paralizzata dalla cattiva, essendo poco giovevole che un Comune curi una strada, se il Comune limitrofo la trascura.

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

**Branca.** L'onorevole Balenzano, nel breve tempo che si trova nel Ministero, ha già dato prova di molte buone intenzioni ed ha anche ottenuto, raccogliendo lo sforzo di alcuni suoi predecessori, che la Camera approvasse alcuni progetti importanti. Io quindi credo che la sua presenza al Ministero possa

essere di giovamento sia allo sviluppo dei lavori in generale, sia perchè le condizioni del Mezzogiorno per molti punti di vista deplorabili, possano essere tenute in seria considerazione. Però tra le diverse dichiarazioni che egli ha fatto su questo bilancio, ce ne sono due, una delle quali non posso accettare ed un'altra che non solo accetto, ma vorrei che fosse dall'onorevole ministro maggiormente spiegata e sviluppata, perchè essa potrebbe darci un indirizzo per risolvere molte questioni spinose di lavori pubblici nel Mezzogiorno.

La dichiarazione dell'onorevole ministro che io non posso accettare è questa: io debbo agire in base alle leggi esistenti. Questo è verissimo quando si tratta di amministrare, ma non è punto vero quando si tratta di fare delle leggi nuove, in quanto che noi abbiamo una legislazione fatta quando non si conoscevano i bisogni di tutta l'Italia.

Per esempio, la legge sulle strade obbligatorie, cui ha accennato l'onorevole Ticci, fu copiata dall'onorevole Cantelli ministro dei lavori pubblici ed ampliata poi dall'onorevole ministro De Vincenzi, sul tipo della legge francese, che risponde a condizioni topografiche assolutamente diverse dalle nostre.

Noi abbiamo strade obbligatorie che sono costate dalle 100 alle 500 mila lire; ve ne sono ancora di quelle da costruire, per congiungere alcuni Comuni alle stazioni, che importano centinaia di migliaia di lire e si tratta di Comuni i cui bilanci non arrivano a 10 o 12 mila lire e che dovrebbero spendere 50 o 60 mila lire di loro quota; per cui la legge rimase inapplicata.

È verissima anche l'osservazione dell'onorevole Ticci circa la manutenzione. A questo riguardo debbo dire che molto prima dell'onorevole Lacava, fino dal 1892, io aveva iniziato studi in questo senso; è vero che vi sono le difficoltà accennate dall'onorevole De Nava, ma in alcune Provincie, specialmente nell'Alta Italia, vi è una grande ripugnanza ad accettare il principio che è stato raccomandato, perchè vi sono strade comunali le quali sono mantenute con un sistema assolutamente patriarcale ed economico. Ebbene, io dico appunto che è qui dove occorre la nuova sapienza legislativa, quella cioè di adattare le leggi ai diversi bisogni; perchè il voler fare leggi uguali per ogni caso significa scontentare tutti. E per le strade, come per qualunque altra opera pub-

blica, non si può fare per il Mezzogiorno quello che si fa per altri paesi.

Così in fatto di ferrovie ritengo che le ferrovie debbono seguire l'intensità del traffico, l'intensità dei commerci, e che volendo fare delle strade ferrate anche quando i vagoni procedono vuoti, invece di fare un vantaggio, si produce un danno generale perchè poi l'imposte le pagano tutti.

Ma quelle che non si può dare sotto una forma si deve dare sotto un'altra, e siccome l'onorevole ministro dichiarò che intendeva, sempre servendosi delle leggi esistenti, provvedere per le strade obbligatorie che menavano alla ferrovia o che si trovavano in altre condizioni specialissime, io dico che per provvedere efficacemente occorrono leggi speciali.

Così io debbo ricordare all'onorevole ministro che leggi sulle strade obbligatorie non esistono più perchè quelle che c'erano sono state di fatto abrogate. È questa una materia che bisogna riprendere *ex-novo*; e con ciò io mi riferisco anche a dichiarazioni che feci sino dalla discussione del bilancio 1900 1901, quando aveva l'onore di dirigere i lavori pubblici in un Ministero del quale faceva parte anche l'onorevole Balenzano.

Io dissi allora che, per compiere la rete stradale, bisognava fare provvedimenti speciali per le strade obbligatorie e per venire in aiuto a strade di serie in provincie nelle quali, stante la presente condizione miserevole, i contributi non si possono pagare. Dico di più, che i lavori pubblici, domandati in fretta e in furia per considerazioni elettorali o per favorire consiglieri provinciali, municipali o deputati sotto la spinta degli intraprenditori, finiscono per non produrre nessun effetto utile; ed infatti noi vediamo che paesi i quali non avevano strade e non avevano ferrovie, dopo averle avute, sono molto più poveri di prima. E questo non avviene perchè l'impoverimento sia stato portato dalle strade e dalle ferrovie, ma perchè l'eccesso delle imposte, l'emigrazione ed il depauperamento del suolo hanno tolto qualsiasi energia ai contribuenti, in modo che non vi è risparmio e quindi non vi può essere miglioramento.

Dunque, come vede l'onorevole ministro, io vengo in suo aiuto; io non gli domando nè cose grandi nè un trattamento di favore; io domando soltanto di non usare lo stesso trattamento per condizioni di cose disuguali. Se uno ha due figli, uno alto e uno basso, ed a ciascuno vuol fare un vestito, naturalmente dovrà fare due vestiti i quali

forse costeranno lo stesso, ma dovranno essere diversi. Se noi non accettiamo il principio di una legislazione differenziale, che si attagli ai veri bisogni delle regioni d'Italia, creda pure l'onorevole ministro che non se ne farà mai niente.

Io non domando maggiori sacrifici da parte dello Stato a favore di talune regioni d'Italia, ma chiedo che a ciascuna si dia quello che meglio convenga e desidero anche che questa distribuzione sia fatta dal Governo secondo giustizia.

Io non domando che pura e schietta giustizia in guisa che il beneficio ne sorga effettivo.

Ecco quello che io aveva a dire in fatto di strade come considerazione generale. Faccio poi una domanda speciale ed è questa.

Noi abbiamo un disegno di legge relativamente alle strade già approvato dalla Giunta generale del bilancio; ora io desidererei che l'onorevole ministro cercasse di farlo approvare a qualunque costo prima della chiusura della Camera, perchè, se non fosse discusso sollecitamente, mancherebbero poi i mezzi per continuare le opere; giacchè ci avviciniamo alla fine di quel tale quadriennio e quindi occorre che una legge nuova venga a fornire i mezzi per continuare i lavori.

Rivolgo quindi vive raccomandazioni al ministro perchè egli prenda a cuore, anche per questa parte, gli interessi vitali del Mezzogiorno.

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

**Brunialti.** Poichè si tratta di stabilire i criteri da seguire nel sussidiare le strade comunali già obbligatorie e la cui costruzione obbligatoria è ora sospesa per legge, mi permetta l'onorevole ministro di raccomandare un altro criterio al quale io spero che egli possa uniformare la distribuzione dei sussidi.

L'onorevole ministro non ignora che nella costruzione delle strade comunali il Ministero dei lavori pubblici ha avuto un poderoso aiuto dal Ministero della guerra. Alcune fortunate regioni d'Italia hanno veduto così costruite strade dispendiosissime a scopo di difesa nazionale, specialmente verso il confine occidentale, mentre ci sono altre regioni disgraziate nelle quali il Ministero della guerra non solo non ha costruito le strade a sue spese, ma ha impedito ai Comuni di costruirle con i loro mezzi, come è

avvenuto specialmente nell'altipiano dei Sette Comuni.

Un po' alla volta le difficoltà opposte dal Ministero della guerra vanno scomparendo; ma che cosa avviene? Che, mentre questi Comuni avrebbero costruito le loro strade quando era in vigore la legge secondo la quale avrebbero avuto dal Ministero il contributo del terzo delle spese, le devono costruire oggi, che questa legge non è più in vigore; e quindi, mentre allora avrebbero avuto un grandissimo aiuto dallo Stato, oggi le debbono costruire a tutte loro spese.

Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici consentirà con me che in questi casi una ragione di equità suggerisce di essere, per quanto lo consentono le condizioni del bilancio, un po' più larghi nel sussidiare i Comuni che debbono ora costruire a loro spese strade che una volta erano obbligatorie.

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

**Torlonia.** Io veramente mi era iscritto sul capitolo 157; ma poichè vedo che la discussione sulle strade comunali già obbligatorie si svolge tutta su questo capitolo 83, così ne profitto per fare ora poche osservazioni.

E comincio subito dal ringraziare l'onorevole ministro per aver preso in considerazione l'ordine del giorno presentato da me e da altri colleghi nel senso di una raccomandazione vivissima e di una promessa di studio, in quanto che la nostra proposta voleva alludere alla condizione specialissima dell'Agro Romano per rispetto alle strade comunali obbligatorie. È noto che l'Agro Romano trovasi tutto sotto un comune solo, quello di Roma, e non ha alcun centro abitato. Or questo produce conseguenze veramente disastrose in ordine alle strade perchè l'applicazione della legge non ha alcun effetto per l'Agro Romano e per conseguenza esige provvedimenti speciali che noi appunto invociamo. Ciò è tanto vero che oggi la stazione stessa di Ciampino, e l'onorevole sotto segretario di Stato Niccolini lo sa benissimo, non può essere raccordata ad alcuna strada importante o a qualche centro abitato, precisamente perchè gli enti interessati non possono essere in alcun modo obbligati a far ciò; eppure trovasi, costituendo come un'oasi in mezzo al grande deserto della campagna romana, a poca distanza dalla via Appia e dalla via Anagnina, cosicchè quando il bestiame deve dirigersi a quella volta bisogna che segua per lunghi tratti la strada



ferrata almeno sino al primo cancello che s'incontra sulla strada della campagna.

Oltre a ciò io faccio notare che l'Agro Romano, pur avendo una superficie di 602,927 ettari non ha che due centri abitati veramente tali.

Gli altri sono centri di abitazione temporanea, durante l'inverno.

Ne segue che le derrate, per venire a Roma o per essere trasportate a stazioni ferroviarie pur vicinissime, debbono pagare sino a 2 lire il quintale, mentre il grano viene dall'America per 70 centesimi.

Con questo ho voluto illustrare la nostra proposta dell'altro giorno che, almeno come raccomandazione e come promessa di studio, fu accettata dall'onorevole ministro. Essa è tanto importante che, se veramente sarà risolta dal Governo con la presentazione di un disegno di legge, questo disegno arrecherà i suoi buoni effetti anche in ordine al miglioramento dell'Agro Romano. Per questo io ringrazio nuovamente l'onorevole ministro dei suoi intendimenti, e confido nella sua promessa accordando a questa un più alto valore che se non fosse stato votato dalla Camera l'ordine del giorno che ebbi l'onore di presentare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

**Rossi Enrico.** Poichè la discussione intorno ai sussidi per le strade comunali obbligatorie si è cominciata su questo articolo, io mi permetto di trattenerne brevemente la Camera, richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una erronea interpretazione della legge, che ha gravemente danneggiato le condizioni di taluni Comuni.

La legge del 19 luglio 1894 avendo abrogata quella del 1868 ha privato, specialmente nelle Province meridionali ed in Sicilia, molti Comuni di ciò che è l'elemento più vitale dello sviluppo economico, cioè della viabilità, ha reso impossibile la costruzione di molte strade, che dovrebbero unire i Comuni alle grandi linee delle strade nazionali od alle stazioni ferroviarie.

Certamente non era molto largo l'aiuto che dava lo Stato con la legge del 1868, ma era un aiuto; il contributo di un quarto della spesa di costruzione agevolò molto lo sviluppo della rete stradale comunale, e prima di togliere tale beneficio dovevasi attendere che anche i comuni della Sicilia ne avessero tutti usufruito.

Ma l'ingiustizia, come tante altre, fu consumata; ora è necessario che si provveda con una nuova legge, essendo vera-

mente urgente soprattutto completare la rete stradale, che allacci direttamente i Comuni alle più prossime stazioni ferroviarie. Spero che l'onorevole ministro vorrà riconoscere l'urgenza e la necessità di un provvedimento legislativo che risolva il problema stradale.

Detto ciò nell'interesse generale, vengo a considerazioni speciali sulla legge vigente che è liquidatrice delle strade in corso di costruzione, ed eccomi quindi alla falsa interpretazione, alla quale feci cenno. La quale interpretazione, dovuta al parere del Consiglio di Stato, ha prodotto conseguenze veramente perniciose. L'articolo 3 della legge 19 luglio 1894 stabilisce, che « rimangono fermi gli impegni dello Stato verso i Comuni per le strade comunali obbligatorie costruite, o in costruzione. »

Con questa dizione così chiara e precisa nessuno avrebbe sospettato che si fosse potuto intendere che gli impegni dello Stato rimanessero fermi unicamente per i tronchi costruiti, o in costruzione, ma pur troppo si è voluto creare una interpretazione per dire che si intende parlare di tronchi e non già di strade intere.

Con questa interpretazione si è venuti alla conseguenza che di una strada, già compresa nell'elenco, della quale due tronchi erano costruiti, od in costruzione all'epoca della pubblicazione della legge, il terzo tronco non si dovesse ritenere compreso nel beneficio dell'articolo 3, perchè non era esso tronco in costruzione, e si debba considerare come una strada diversa.

A me sembra invece che sia evidentissimo che l'articolo 3, parlando di strade in costruzione, intenda precisamente riferirsi alla intera strada dal suo punto di partenza al suo punto d'arrivo. altrimenti invece di usare le parole *strade in costruzione* si sarebbe detto *tronchi in costruzione*. Del resto si noti è detto *strade obbligatorie*, e l'obbligatorietà non si limitava al tronco, ma all'unità stradale, che si svolge fra due punti certi e necessari — comune e punto di allacciamento alla strada nazionale, ovvero alla stazione ferroviaria.

E poi è realmente incomprensibile che si sia voluto lasciare una strada per metà costruita e per l'altra metà abbandonata. Perchè abbandonata? Perchè, essendo venuto meno il sussidio dello Stato, non si è potuto più costruire.

Infatti ecco un esempio, sul quale richiamo l'attenzione del ministro, quello della strada, che deve allacciare il comune di



**San Mauro-Castelverde alla strada nazionale Palermo-Messina al Finale.**

Di questa strada furono costruiti i primi due tronchi, il secondo dei quali già da 12 anni è stato collaudato. Non si è potuto però dar principio ai lavori per terzo ed ultimo tronco appunto perchè dal Ministero si è creduto di adottare la strana ed ingiusta interpretazione resa dal Consiglio di Stato.

Io ho fede che l'illuminato giudizio dell'attuale ministro dei lavori pubblici voglia adottare i pareri del Consiglio di Stato in quanto essi siano sussidiati da ragionevolezza, non quando essi urtino contro tutti i criteri del diritto e della logica.

Del resto pare che si sia voluto interpretare per sottrarre il sussidio dovuto ai Comuni, poichè non ci era nulla da interpretare: infatti si fa la sostituzione della parola *tronchi* alla parola *strade*; ciò che significa o grande ingenuità o proposito di svisare la legge in danno dei Comuni.

Io ritengo che l'onorevole ministro vorrà con urgenza provvedere perchè siano completate le strade, che si sono cominciate a costruire e quindi ripudierà la famosa interpretazione ed applicherà l'articolo 3 della legge come è scritto, come logica e criterio di giustizia esigono.

La strada di San Mauro-Castelverde ha avuto dolorosi ed ingiusti contrasti che debbono una volta cessare. I predecessori dell'onorevole Balenzano hanno promesso di provvedere, ma prima di provvedere sono stati sostituiti: auguro all'onorevole Balenzano ch'egli possa rendere quest'atto di giustizia a quelle popolazioni e lo prego di ascoltare un'altra grave questione che si riferisce alla parte di strada già costruita. Per il primo tronco di strada, che fu il più breve, fu dallo Stato pagato il quarto del contributo. Per il secondo tronco, che è costato 600 mila lire, si fece un contratto nel quale, in applicazione della legge del 1868, lo Stato doveva dare il contributo del quarto, nella somma di lire 150 mila. La provincia di Palermo ne assunse la costruzione, anticipò i danari per conto dello Stato, e, appena collaudata la strada, domandò il pagamento di queste 150 mila lire. Sorsero tante difficoltà sulla misura del contributo; il Ministero sentì il bisogno di avere un parere dal Consiglio di Stato. Ebbene, il Consiglio di Stato, invece di rispondere al quesito relativo alla quantità del contributo, volle esaminare se ci erano tutte le condizioni per la sussidiabilità ed

è incorso in un manifesto errore: ha ritenuto cioè che quel Comune avesse contribuito per la sua parte non con risorse straordinarie, ma con mezzi patrimoniali, e non potendo questi costituire equipollente della prestazione d'opera, dalla quale il Comune fu dal Governo dispensato, non poteva godere del contributo. È da notare che il Comune stanziò in bilancio all'attivo una somma annua di 10 mila lire per eccedenze della sovraimposta, straordinariamente ed unicamente deliberata per dieci anni al fine di raccogliere la somma di 100 mila lire, stabilita nel contratto, stipulato per far fronte alla sua quota. Siccome nel bilancio del comune di San Mauro-Castelverde si trovavano 17 mila lire di cespiti patrimoniali che erano impegnate, a fare fronte alle spese obbligatorie, il Consiglio di Stato ha creduto di suggerire al Ministero di sfuggire all'obbligo di pagare il debito, col supporre che le 10 mila lire che il Comune spendeva per la costruzione della strada le prendeva dal fondo delle lire 17 mila invece che da quello delle 10 mila proveniente dalla eccedenza di sovrimposta, per concludere, come ho già detto, che la strada non ha più diritto al sussidio per secondo tronco; mentre la sussidiabilità della strada era stata risolta per il primo tronco, ed infatti fu messa nell'elenco delle strade comunali obbligatorie sussidiate.

E poi, se le 10,000 lire di sovraimposta, straordinariamente votate, furono appositamente stabilite appunto per far fronte a questa costruzione, è evidente quanto sia arbitrario ed infondato il parere del Consiglio di Stato, il quale ha voluto supporre che le 100 mila lire si prendevano da un articolo di bilancio, anzichè da un altro!

Io quindi rivolgo vivissima preghiera all'onorevole ministro, di voler volgere la sua attenzione su questo parere del 2 dicembre 1898, ed esaminarlo col suo onesto criterio, per vedere come esso sia infondato e come debbano riconoscersi giuste le ragioni esposte dal Municipio di San Mauro e dalla Deputazione provinciale di Palermo e debba quindi lo Stato fare onore al dovere assunto, dovere che viene dal contratto firmato dal prefetto di Palermo, dovere che viene dalla legge.

Noti l'onorevole ministro, che nel parere del Consiglio di Stato si riconosce la necessità, ed il dovere morale, di soddisfare al debito, e di contribuire per completare la strada già cominciata; questa necessità, questo dovere morale hanno riconosciuto

tutti i ministri suoi predecessori, dei quali ho richiamato l'attenzione su questa grave ingiustizia, ma nessuno ha avuto tempo abbastanza per riparare.

Io voglio sperare che Ella vorrà provvedere.

Il parere del Consiglio di Stato è effetto di errore e di equivoco di fatti, quindi non può essere adottato e pensi il ministro che non sul Consiglio di Stato, ma sul Ministero cade la responsabilità politica del provvedimento e quelle popolazioni hanno sete di giustizia e non possono e non debbono rassegnarsi a subire che tanti sacrifici e tante legittime speranze cadano nella delusione! Io che ho l'onore di rappresentarle conosco quali doveri s'impongono alla mia azione, e so che nessuna spesa ha i caratteri di necessità e di giustizia, quanto il completamento di questa strada.

Per altro, per quanto riguarda il debito, credo che nelle pubbliche amministrazioni debba essere portato almeno quel sano criterio di onestà e di correttezza, che ogni cittadino deve portare negli affari che contrae. Si è contrattato, si ha il dovere di pagare e si paghi; perchè ricorrere all'ingenuo pretesto della mancata prestazione d'opera, quando questa fu esonerata dal prefetto col consenso del Ministero, quando a questa fu sostituito l'equipollente della eccedenza della sovrimposta? Perchè simulare il pretesto che il Comune si servi di mezzi patrimoniali? E se il contratto fu legalmente approvato ed il Ministero convenne nella necessità di dare in appalto la costruzione alla provincia di Palermo, quale criterio di onestà può giustificare poi il rifiuto al pagamento?

All'onorevole ministro la risposta. Ella ora sarà cortese di promettermi che studierà la cosa, ma io non mi stancherò mai di insistere finché non ci sarà resa quella giustizia, alla quale abbiamo diritto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

**Di Sant'Onofrio.** Vorrei fare una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro.

Come egli sa, gli automobili hanno preso una parte grandissima nella locomozione del nostro paese. Ora, perchè questi automobili possano percorrere regolarmente le strade, occorrerebbe che queste fossero cilindrate, quindi pregherei l'onorevole ministro di studiare, se non vi sia modo di introdurre nei prossimi contratti di appalto anche l'obbligo della cilindratura.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Ringrazio l'onorevole Branca delle sue cortesi espressioni. Egli intende quanta importanza io debba dare ad una sua parola di incoraggiamento e di fiducia; e deve quindi riconoscere come io gli sia grato. Egli mi ricorda che le strade obbligatorie, ora, non sono più rette da alcuna legge; ed è per questo che io dissi, che nel novembre prossimo presenterò un disegno di legge per eliminare le difficoltà derivate da un parere del Consiglio di Stato; e per provvedere almeno a due bisogni: l'uno, il completamento di quelle strade di cui fu già costruito uno o più tronchi (e di queste parlò anche l'onorevole Rossi), l'altro, la costruzione delle strade di accesso alle stazioni. Ma l'onorevole Branca mi ha invitato ad un esame anche più grave. Egli ha detto: quando un padre ha due figli, uno più alto e l'altro più basso, bisogna che dia loro degli abiti diversi, e proporzionati alla misura di ciascuno. È vero, onorevole Branca, ed io ho potuto dare la prova di questa verità, quando ho presentato al Parlamento il disegno di legge per costruzioni stradali; ed ho fatto quello cui non si era mai pensato nei progetti precedenti, dando 14 anni di tempo, affinché le Amministrazioni provinciali possano pagare i contributi senza gravi sacrifici.

Credo con questo di aver reso un servizio a tutte le Province che aspirano al completamento della loro rete stradale. E noti l'onorevole Branca, precisamente perchè io credo che le provincie meridionali e specialmente la Basilicata e le Calabrie, abbiano bisogno di strade più che di ferrovie, così con quel disegno di legge, che importa la spesa di 48 milioni, tre quarti di essi sono assorbiti dalle provincie del Mezzogiorno. Cosicché l'onorevole Branca può convincersi che io sono proprio sulla sua via.

L'onorevole Brunialti chiese che non sieno oltre trascurate le strade, che non si erano costruite prima della legge del 1894 solo per ragioni militari. Ne farò oggetto di esame, onorevole Brunialti, e spero di appagare i suoi desideri.

L'onorevole Rossi Enrico, tornando alle strade comunali di cui già sono costruiti dei tronchi, e per le quali gli ho già risposto, si è fermato in modo speciale in merito ad una strada S. Mauro-Castelverde per la quale vi fu un parere, nel 1898, del Consiglio di Stato, che a lui è riuscito poco gradito, e alle cui

conseguenze tutti i miei predecessori hanno promesso di riparare. Mi permetta l'onorevole Rossi di pregarlo, poichè egli ha atteso fin dal 1898, di aspettare ancora un altro poco, imperocchè prometto di risolvere tale questione. Io esaminerò gli atti. Se il Consiglio di Stato ha interpretato, come crede l'onorevole Rossi, erroneamente la legge, penserò con un provvedimento legislativo, a far sì che giustizia sia resa.

L'onorevole Di Sant'Onofrio raccomanda per gli automobili la cilindratura delle strade; e che cosa non può raccomandarsi, o signori, per rendere più bello e comodo il nostro paese? Debbo però dire che da studi fatti dall'Amministrazione in proposito, risulta che le spese di manutenzione delle strade nazionali e provinciali aumenterebbero del 50 per cento se fossero obbligati gli appaltatori alla cilindratura per gli automobili.

Ora domando all'onorevole Di Sant'Onofrio se crede proprio questo il quarto d'ora adatto per imporre l'obbligo della cilindratura a solo beneficio degli automobili. Credo che sarà il caso di parlarne quando gli automobili stessi avranno reso qualche cosa allo Stato.

L'onorevole Torlonia, con squisita cortesia, prese atto delle mie dichiarazioni. Io non posso non ringraziarlo, e gli prometto di esaminare se le condizioni delle strade della provincia di Roma siano tali da dover richiedere provvedimenti speciali.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 83.

Capitolo 84. Ricostruzione del ponte sul torrente Val Gravagna lungo la strada nazionale n. 17 (Brescia), lire 14,700.

Capitolo 85. Consolidamento di svariati manufatti, sistemazione, difesa e bonificazione di alcuni tratti del tronco da Benesiti all'abitato di Piazza Armerina della strada nazionale n. 73 (Caltanissetta), lire 20,000.

Capitolo 86. Sistemazione ed ampliamento della casa cantoniera Rafforosso; ricostruzione di briglia a valle dell'ultimo acquedotto del chilometro 10; bonificamento mediante costruzione o spostamento di cisterne di acqua potabile delle case cantoniere Passo di Piazza, Ceresaro, Olivo, Pricopo e difesa del tratto della strada nazionale n. 74 contro il torrente Gelo fra le progressive 19+323 e 19+383 (Caltanissetta), lire 17,000.

Capitolo 87. *Soppresso.*

Capitolo 88. Ricostruzione della casa cantoniera Mandria Vecchia lungo il tronco

da Cerami al bivio per Cesarò della strada nazionale n. 70 (Catania), lire 6,450.

Capitolo 89. Sistemazione della traversa di S. Marcello Pistoiese dal suo estremo verso l'Abetone allo sbocco nella piazza di quel Comune lungo la strada nazionale n. 40 (Firenze), lire 14,000.

Capitolo 90. Sistemazione definitiva del tratto della strada nazionale n. 40 in corrispondenza del passaggio provvisorio fra i chilometri 34 e 35 da Pistoia nelle località Molino di Tistino e Fogna Tonda lungo la Lima (Firenze), lire 11,400.

Capitolo 91. Costruzione di un muro a salvaripa di congiungimento fra i due muri esistenti nel fiume Lima fra il Molino di Tistino e Fogna Tonda lungo la strada nazionale n. 40 (Firenze), lire 9,200.

Capitolo 92. Sistemazione e difesa della strada nazionale n. 40 nel tratto di Costa Rocciosa disgregata a monte della strada stessa fra i chilometri 33 e 34 in località Muraglione del Cheli (Firenze), lire 11,800.

Capitolo 92-bis. Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 41, fra i migli 16 e 17 nella località Ghiereto (Firenze), lire 17,500.

Capitolo 93. Consolidamento definitivo della frana Marzolo tra Portico di Romagna e Rocca S. Casciano lungo la strada nazionale n. 42 (Firenze), lire 13,800.

Capitolo 94. Concorso dell'Amministrazione stradale nell'interesse della conservazione della strada nazionale n. 72 nella spesa per la sistemazione e l'imboschimento della falda montana soprastante all'abitato di Novara di Sicilia (Messina), lire 30,000.

Capitolo 95. Costruzione di una casa cantoniera doppia nel tronco Stigliano-Craco della strada nazionale n. 58 (Potenza), lire 16,500.

Capitolo 96. Costruzione di una casa cantoniera in contrada Toppo Laguzzo lungo la strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 8,700.

Capitolo 97. Costruzione di una casa cantoniera nel tronco dal confine con Bari a Grottole della strada nazionale n. 58 (Potenza), lire 11,600.

Capitolo 98. Ampliamento della casa cantoniera esistente in contrada Rondinella e costruzione di cisterna con filtro alla progressiva 4.334 55 nel tronco dal confine con Bari a Grottole della strada nazionale n. 56 (Potenza), lire 6,500.

Capitolo 99. Rettifica della strada nazionale n. 49 alla salita di Montefiascone (Roma), lire 27,000.

Capitolo 100. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio o è deficiente lo stanziamento nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

Capitolo 101. Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 10,850.

*Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — Capitolo 102. Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 121,000.

Capitolo 103. Sistemazione e consolidamento delle tratte in frana fra i ponticelli 55 e 56, 78 e 79 nel tronco da Ponte Nerocella a Sant'Andrea di Conza della strada nazionale n. 55 (Avellino), lire 26,000.

Capitolo 104. Ricostruzione del ponte di Oltra sul torrente Cismon, lungo la strada nazionale n. 8 (Belluno), lire 59,000.

Capitolo 105. Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena, presso San Ruffilo, lungo la strada nazionale n. 41 (Bologna), *per memoria*.

Capitolo 106. Sistemazione della strada nazionale n. 16 del Caffaro esternamente all'abitato di Anfo (Brescia), lire 30,000.

Capitolo 107. Costruzione di un ponte sull'Oglio, in sostituzione dell'attuale detto del Noce presso Cedegolo lungo la strada nazionale n. 17 (Brescia), lire 100,000.

Capitolo 108. Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara con riparazioni accessorie lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso), lire 14,000.

Capitolo 109. Consolidamento della frana detta del Sangue, lungo la strada nazionale n. 53 (Campobasso), lire 29,000.

Capitolo 110. Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente al passaggio del ponte Virtù presso Castrovillari (Cosenza), *per memoria*.

Capitolo 111. Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo), lire 80,000.

Capitolo 112. Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì), lire 80,000.

Capitolo 113. Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata), lire 15,000.

Capitolo 114. Consolidamento di un tratto in frana in contrada San Giovannello nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo), lire 30,000.

Capitolo 115. Rettificazione della salita

di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 (Perugia), lire 40,000.

Capitolo 116. Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Bosso nella strada nazionale n. 44 (Pesaro), lire 40,000.

Capitolo 117. Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 5,000.

Capitolo 118. Consolidamento della frana Fornaci nella strada nazionale n. 56 (Potenza), *per memoria*.

Capitolo 119. Costruzione di un ponte sul torrente Incudine, lungo la strada nazionale n. 67 (Reggio Calabria), lire 30,000.

Capitolo 120. Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 120,000.

Capitolo 121. Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 10,000.

Capitolo 122. Rettificazione della strada nazionale n. 25 nel tratto dalla progressiva 361,45 all'abitato di Oulx con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia (Torino), *per memoria*.

Capitolo 123. Maggiori spese imprevedute per i lavori che precedono, lire 35,000.

Capitolo 124. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 20,000.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.* — Capitolo 125. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia), (legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco II, n. 6), *per memoria*.

Capitolo 126. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso), (legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco II, n. 10), *per memoria*.

Capitolo 127. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania), (legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco II, n. 14), *per memoria*.

Capitolo 128. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino), lire 120,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).

*Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenzionate dallo Stato.* — Capitolo 129. Strada provinciale di seconda serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle saline di Lungro

(Cosenza), *per memoria*. (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).

Capitolo 130. Strada provinciale di seconda serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza), *per memoria*. (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).

Capitolo 131. Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Capitolo 132. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), lire 450,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada numero 8).

Capitolo 133. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada numero 13).

Capitolo 134. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso), lire 615,000. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada numero 15).

Capitolo 135. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15), lire 113,000.

Capitolo 136. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29), lire 120,000.

Capitolo 137. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella d'Acquafredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48), *per memoria*.

Capitolo 138. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53), lire 50,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Furnari. Ne ha facoltà.

Furnari. Poichè la discussione generale fu bruscamente troncata, cosicchè non fu data occasione a coloro che erano iscritti di potere esprimere il loro pensiero circa il sistema stradale e i concetti ai quali deve esso informarsi, consentirà la Camera che, nella discussione dei capitoli, io dica brevi parole le quali esprimano se noi altro la

mia impressione dolorosa nel vedere che il programma stradale, così caldamente propugnato dalle leggi del 1875 e 1881, da molto tempo sia quasi interamente trascurato.

E dico questo appunto perchè veggo che mentre molti si agitano, e forse giustamente, per la costruzione di tante strade ferrate, non si pensa d'altra parte all'attuazione di quel programma stradale che costituisce la sapiente finalità delle leggi del 1875 e del 1881.

Io non intendo le strade ferrate senza l'ausilio delle strade ordinarie; anzi credo che queste siano il complemento, l'integrazione delle strade ferrate, perchè sappiamo per esperienza che i prodotti di queste sono proporzionali alla viabilità ordinaria. Ammiro e lodo l'agitazione febbrile di quelle contrade che vogliono con le strade ferrate attuati i loro voti di tanti anni; lodo ed ammiro l'onorevole ministro il quale fa del suo meglio per secondare queste legittime aspirazioni; ma non posso non rammaricarmi nel vedere quasi abbandonato il concetto della costruzione delle strade provinciali di serie sancito dalle ricordate leggi del 1875 e 1881.

Presidente. Onorevole Furnari, debbo farle osservare che Ella rientra nella discussione generale, e che le sue osservazioni non hanno che fare col capitolo in esame.

Furnari. Vengo subito alla questione speciale.

Questo mio rammarico si fa maggiore quando veggo che la provincia di Messina è in questo bilancio rappresentata per una spesa di lire 50,000: e 50,000 lire infatti sono stanziati al capitolo 138 per la costruzione della strada Capo D'Orlando-Santa Domenica Vittoria.

Di questa strada non ci sono da costruire che poche parti di alcuni tronchi: anzi sono da completare la seconda parte del tronco terzo per cui il progetto preventivo importerebbe una spesa di 300,000 lire, e il tronco sesto per i lavori suppletivi del quale si prevede una spesa di 72,000 lire: sicchè per il completamento di questi tronchi già costruiti, per lavori straordinari, abbisogna la somma di 392 mila lire.

Ora, nel bilancio del 1902-903 non si prevedono che 50,000 lire: cioè una somma assolutamente insufficiente a far fronte alle spese rese necessarie dalle frane avvenute.

Così per la strada Sant'Agata, che fa parte del capitolo 139, io dirò all'onorevole ministro di sollecitare l'approvazione del

contratto: poichè l'ultimo tronco è stato appaltato e da tempo si attende l'approvazione del contratto suddetto dal Ministero dei lavori pubblici.

Dopo ciò, vorrei dire qualche parola intorno alle altre strade che non figurano nel bilancio, ma che fanno parte di uno speciale disegno di legge che l'onorevole ministro presenterà.

Poichè siamo alla discussione del bilancio dei lavori pubblici che deve rispecchiare tutta la attività economica dello Stato in quanto a viabilità, io dirò che quel disegno di legge riesce assolutamente insufficiente alle finalità delle leggi del 1875 e del 1881.

Difatti esso non provvede che a due strade soltanto; alla 165 e alla 166, escludendo la strada 164.

Fermandomi alle strade n. 165 e 166, faccio notare come la spesa prevista nel disegno di legge che sarà presentato alla Camera sia di tre milioni.

**Presidente.** Ma scusi, non sarebbe meglio che Ella attendesse la discussione di questo disegno di legge?

**Furnari.** Siccome queste strade fanno parte della legge la quale può avere la sua esecuzione anche in questo bilancio, a me pare opportuno di parlarne per la possibile iscrizione in un capitolo del bilancio stesso.

Sicchè io, pure anticipando la discussione di quella legge, dovrò fin d'ora raccomandare all'onorevole ministro di tener conto di quello che sto per dire.

Noi per quel disegno di legge abbiamo tre milioni per la provincia di Messina, e soltanto per le strade n. 165 e 166, da dividersi in dieci esercizi; vale a dire sono lire 300,000 lire all'anno da impostarsi in bilancio, e che rappresentano non solamente la quota dello Stato ma anche la quota che la Provincia deve rimborsare allo Stato che l'anticipa; in altri termini lo Stato non paga che 150,000 lire.

Ora con 300,000 lire all'anno non si può costruire neppure un tronco di tutte queste strade che fanno parte della legge del 1881, perchè uno solo dei minori tronchi di quelle strade n. 165 e 166 costa la bellezza di 684,000 lire.

Se lo Stato vuole veramente attuare il programma stradale stabilito dalla legge del 1881, non capisco come possa ciò fare con sì esiguo stanziamento.

Perciò mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale con intelletto d'amore e con molta premura attende

al conseguimento degli scopi industriali ed economici che si devono raggiungere con le strade suddette, vorrà rivolgere ad esse tutta la sua benevolenza ed accettare il mio ordine del giorno che è l'espressione della maggiore fiducia nell'opera sua per raggiungere quelle finalità di prosperità economica dalle quali sono state ispirate le leggi del 1875 e del 1881. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccolo-Cupani.

**Piccolo-Cupani.** Mi unisco di tutto cuore alle osservazioni fatte dall'onorevole Furnari in quanto alla viabilità della provincia di Messina; provincia che è la più deficiente, in questo ramo, fra tutte le altre dell'isola. Rileverò inoltre che la cifra stanziata in bilancio per la strada Capo d'Orlando-Randazzo è del tutto insufficiente. Comprendo peraltro che al punto in cui siamo non si può riparare; e perciò mi limito alla raccomandazione di vedere se questo stanziamento possa impinguarsi altrimenti. Deploro che, in quanto alla strada Sant'Agata all'incontro con la nazionale di Termini, non sia stanziata alcuna cifra; e questo mio lamento si riferisce pure ai due anni precedenti per i quali nemmeno un obolo si è speso per questa importantissima strada.

Raccomando al ministro che questo *promemoria* non cada assolutamente in dimenticanza.

**De Nava, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Onorevole relatore scusi; anzitutto deggio comunicare l'ordine del giorno che ha presentato l'onorevole Furnari:

« La Camera, convinta che la costruzione delle strade ordinarie contribuisce potentemente alla floridezza economica della nazione, confida che il ministro dei lavori pubblici darà efficace esecuzione alle leggi del 1875 e 1881 sulle strade provinciali. »

**Presidente.** Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

**De Nava, relatore.** Poichè l'onorevole Furnari e l'onorevole Piccolo-Cupani si sono occupati largamente delle strade provinciali nella provincia di Messina, e poichè la Giunta del bilancio si è molto interessata della questione della viabilità, io debbo dare qualche spiegazione, aspettando poi le più esaurienti notizie che darà il ministro.

È bene che gli onorevoli Furnari e Piccolo-Cupani notino in primo luogo che non sempre si può far rimprovero al Governo di ciò che spesso è colpa degli enti locali.

Lo dico io, appunto perchè sono membro

della Giunta del bilancio, e quindi non faccio parte del Governo.

È bene notare che se colpa ci fosse (cosa che io non credo) sarebbe principalmente della Provincia di Messina...

**Piccolo-Cupani.** È vero.

**De Nava, relatore...** perchè fino a poco tempo fa la provincia di Messina eseguiva essa direttamente le strade provinciali, salvo ad avere poi il contributo dello Stato.

Venendo ora alla strada n. 53 da Capo d'Orlando a Randazzo per la quale nel bilancio, al capitolo 133, c'è uno stanziamento di sole 50 mila lire, dirò che ce ne siamo preoccupati, ma abbiamo verificato che il ministro dei lavori pubblici aveva già con molta sollecitudine provveduto, perchè aveva compreso questa strada in quel progetto che tra breve dovrà essere discusso dalla Camera, e che sarà più opportuna sede alle osservazioni che ha fatto l'onorevole Furnari, circa la rete stradale.

Il ministro dei lavori pubblici ha iscritto per questa strada la somma di 400 mila lire, la quale, come l'onorevole Furnari ha riconosciuto, sarà sufficiente per completare la strada stessa.

Quanto alle altre strade in provincia di Messina, nel disegno di legge di cui si tratta, è stanziata la somma di tre milioni. Ora, noti l'onorevole Furnari, potrà essere insufficiente questa somma ai grandi bisogni della provincia di Messina: ma noi quando guardiamo queste cose le dobbiamo guardare con occhio di proporzione. E se consideriamo che la legge di cui si tratta porterà uno stanziamento complessivo di 48 milioni; che tolti 14 milioni che si riferiscono a sovvenzioni che dà lo Stato alle costruzioni dirette delle Provincie, restano 34 milioni, che da essi bisogna togliere un milione riferentesi alle strade nazionali, e quindi il totale è di 33 milioni, l'onorevole Furnari dovrà riconoscere che tre milioni alla provincia di Messina non sono una cosa esigua, ma proporzionatamente costituiscono un buon trattamento.

La provincia di Messina credo che abbia il terzo posto dopo le provincie di Cosenza e di Potenza, appunto perchè la provincia di Messina è una delle più deficienti per viabilità. Tutte le altre considerazioni d'indole generale circa l'opportunità di ampliare la legge stradale, per il prossimo decennio, credo, ripeto, che troveranno più opportunamente posto nella discussione generale di quel disegno di legge.

Io quindi non ho altro da aggiungere,

aspettando le più ampie spiegazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

**Presidente, Parli.**

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Furnari fa due doglianze: una generale, ed un'altra particolare alla strada da Capo d'Orlando a Randazzo. A lui pare che le leggi del 1875 e del 1881 siano da qualche tempo rimaste senza effetto, o per lo meno che non siano tenute in quella grande considerazione che meriterebbero. Faccio notare all'onorevole Furnari, che, con la legge del 1900, venne stabilita la spesa media di 4,500,000 all'anno; somma che l'onorevole Lacava (siccome nei primi anni si era speso poco) determinò in tale misura, perchè nel quadriennio fosse tutta erogata. Sicchè nel progetto precedente non vi erano che 4,500,000 lire; io ve ne ho presentato uno per 4,800,000; dunque ho, per lo meno, migliorata la posizione preesistente.

Egli soggiunge, che le strade della provincia di Messina, non sono state largamente considerate. Deve sapere la Camera (del resto, già lo sa) che le Provincie hanno obbligo di costruire le strade provinciali. Soltanto, se non credono di costruirle, e ne affidano allo Stato la esecuzione, allora occorre apposita deliberazione delle Provincie medesime. Ora bisogna sapere che, fino ad un mese fa, la provincia di Messina aveva avvocato a sè la costruzione delle strade provinciali. Alla vigilia del giorno in cui ebbi a presentare alla Camera quel disegno di legge, pervenne la deliberazione della provincia con cui s'invitava lo Stato a costruire le strade: fu mia cura allora di assegnare per le strade della provincia di Messina il fondo di oltre 3 milioni. Ora chiunque consideri la entità di tale fondo rimpetto a quello assegnato per altre Provincie e rimpetto a tutta la spesa di 48 milioni, deve riconoscere che l'onorevole Furnari mi deve ringraziare, perchè la sua Provincia è stata considerata in modo eccezionalmente favorevole, in modo da non aver motivo a reclamare.

**Furnari.** L'ho ringraziato.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Ma l'onorevole Furnari vorrebbe concretare la sua idea in un ordine del giorno (ed io lo ringrazio della forma cortese da lui adoperata (col quale egli confida che il Governo vorrà attuare le leggi del 1875 e del 1881. Ed io dichiaro che il ministro non ha che



un solo modo di attuare le leggi: quello di proporre provvedimenti necessari per la loro esplicazione. Il disegno di legge per quarantotto milioni l'ho già presentato; perciò non comprendo come io possa accettare un ordine del giorno col quale si confida che io debba eseguire leggi, quando ho dato prova di volerle eseguire col provvedimento ora in esame.

E qui mi permetta l'onorevole Branca, che mi intrattenga sulla giusta raccomandazione da lui fatta. Egli mi rilevò che, se quel disegno di legge non fosse approvato in questo scorcio di lavori parlamentari, noi rimarremmo senza fondi per proseguire le costruzioni stradali. Ora, onorevole Branca, è da oltre un mese che ho presentato tale disegno di legge; e quindi voglia rivolgere le sue raccomandazioni alla Giunta del bilancio. A me non si può imputare alcun ritardo: perchè, mentre sto soltanto da due mesi a questo posto, è da oltre un mese che ho presentato il disegno di legge riguardo alle strade.

**Furnari.** Onorevole presidente, desidererei di dare un chiarimento...

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

**Furnari.** Vorrei dare unò schiarimento al ministro ed al relatore.

**Presidente.** Dichiarare se mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

**Furnari.** Voglio fare osservare al relatore che nel disegno di legge presentato alla Camera non è stata compresa la strada Capo d'Orlando. Vi sono comprese le strade della legge del 1881, ma non quelle della legge del 1875.

**De Nava, relatore.** Guardi il primo gruppo delle strade provinciali, e troverà: « Messina, 53. Strada di Capo d'Orlando, lire 400 mila. » Ella è saltato alla seconda bottega; doveva fermarsi alla prima. (*Si ride*).

**Furnari.** Quanto a ciò che ha detto il ministro circa l'avocazione allo Stato della costruzione delle strade provinciali, faccio osservare che la deliberazione della provincia di Messina fu presa nell'agosto 1901 e fu revocata nel mese di aprile del 1902; sicchè la deliberazione con cui la Provincia avocava a sé la costruzione della strada non ebbe nemmeno l'onore di essere approvata dall'autorità superiore, perchè la Provincia revocò subito la sua deliberazione. Nessun torto, quindi, si può fare alla provincia di Messina perchè essa, quante volte è stata richiesta dal Governo per l'iscrizione in bilancio di somme da

devolversi a questo scopo, ha sempre risposto favorevolmente.

Faccio notare altresì che il Governo aveva anche l'obbligo d'eccitare la provincia di Messina, poichè la legge del 1881 provvidamente mise a queste strade la clausola dell'obbligatorietà; sicchè quando la provincia di Messina fosse stata negligente ad inscrivere in bilancio le somme richiestele, il Governo avrebbe dovuto provvedere, giusta la legge comunale e provinciale, facendo inscrivere le somme stesse in bilancio.

**Presidente.** Ma insomma, mantiene o ritira l'ordine del giorno?

**Furnari.** Io credo che l'onorevole ministro possa accettarlo.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Come vuole che accetti un ordine del giorno che mi invita a presentare un disegno di legge già presentato?

**Furnari.** Sta bene: ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 138.

Capitolo 139. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina), *per memoria*. (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 140. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).

Capitolo 141. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripabottoni alla nazionale Sanitica presso Centocelle (Campobasso), lire 20,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71).

Capitolo 142. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso), lire 333,600. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 143. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolanciano (Campobasso), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).

Capitolo 144. Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano alla nazionale del Pentri (Campobasso),



lire 50,000. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).

Capitolo 145. Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso), *per memoria* (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).

Capitolo 146. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza), lire 70,000 (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 147. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza) *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).

Capitolo 148. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147).

Capitolo 149. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno), *per memoria*. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).

Capitolo 150. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 120,000.

Capitolo 151. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Province direttamente, lire 1.500,000.

Capitolo 152. Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco II) e 9 luglio 1883, n. 1506, lire 908,900.

Capitolo 153. Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333, (Elenco III), lire 250,000.

Capitolo 154. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 54,000.

Capitolo 155. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 30,000.

Capitolo 156. Compensi e remunerazioni al personale del Ministero ed a quello straordinario per maggiori servizi resi nell'in-

teresse delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 25,000.

*Sussidi straordinari per opere stradali.* — Capitolo 157. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1863, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 338 e articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, numero 56), lire 1,498,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccolo-Cupani.

**Piccolo Cupani.** Il campo è stato già mietuto poichè la discussione è stata anticipata all'articolo 84, e parecchi oratori hanno esaurito l'argomento.

Io che non amo ripetere ciò che è stato già detto, mi limito a pregare l'onorevole ministro di studiare la legge attuale che a parer mio è insufficiente, e di vedere se non sia conveniente di presentare un disegno di legge per la costruzione delle strade già cominciate.

Attualmente si fanno stanziamenti minimi e si preventivano somme del tutto inadeguate: per modo che si costruisce appena un piccolo tratto di strada per volta il quale, venuto l'inverno, è distrutto subito dai cattivi tempi. Si verifica, insomma, un po' il caso della famosa botte delle Danaidi.

Spero che l'onorevole ministro riconoscerà la necessità di provvedere con un apposito disegno di legge, affinché questo inconveniente abbia a cessare.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 157.

Capitolo 158. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 159. Sussidi ai Comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane, lire 30,000.

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

Capitolo 160. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231) lire 1,465,000.

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

**Bonin.** Due sole parole.

Circa due mesi or sono ho avuto occasione di presentare al sotto-segretario di

Stato per i lavori pubblici una interrogazione per la lentezza con cui nella provincia di Vicenza procedono alcuni lavori previsti dalla legge del luglio 1898 sopra i fiumi Bacchiglione e Brenta e sul torrente Asticc.

L'onorevole Niccolini, come è suo costume, mi rispose con una grande cortesia e con buone promesse. Io però nella mia risposta gli facevo osservare che la causa principale della lamentata lentezza doveva riscontrarsi nell'esiguo numero dei funzionari tecnici incaricati dello studio e dell'allestimento dei progetti relativi a quelle opere, e lo esortava ad aumentarne, sia pure a titolo provvisorio, il numero.

La stessa preghiera e nella forma più viva io voglio rivolgere oggi all'onorevole ministro dei lavori pubblici. È assolutamente impossibile che progetti di una certa importanza relativi ad opere non tutte semplici e piane da eseguirsi sopra corsi di acqua diversi, siano allestiti da funzionari i quali, comunque diligenti ed attivi, sono scarsissimi di numero e sono anche, dalle non liete condizioni idrauliche della Provincia, spesso distratti dai lavori di tavolino per lavori di sopralluogo. Ed intanto si aspetta indarno ed impazientemente la esecuzione di quei lavori, e la esecuzione delle cose va ad ogni piena peggiorando e si avvicina ormai alla scadenza, nei suoi effetti finanziari, la legge del 1898 senza che di talune di quelle opere sia pur soltanto allestito il progetto.

Veda l'onorevole ministro di riparare a questo inconveniente destinando all'ufficio del Genio civile di Vicenza qualche ingegnere di più, sia pure a titolo provvisorio, sia pure soltanto fino a che siano allestiti i progetti delle opere previste dalla legge del 1898.

Sarà questo l'unico modo di riparare efficacemente all'inconveniente e di accelerare l'esecuzione di opere stabilite dalla legge del 1898 appunto allo scopo di porre rimedio ad uno stato di cose che, lo creda l'onorevole ministro, va facendosi sempre di più insostenibile per quelle popolazioni.

**Presidente.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Posso assicurare l'onorevole Bonin che sarà provveduto a questo bisogno del Veneto nella forma più sollecita. Per ora posso dargli la notizia di avere destinato alla direzione del dipartimento veneto uno dei migliori ispettori che si conoscano, precisamente perchè so che occorre un'attività giovanile per dar

vita a lavori che sono di un'importanza eccezionale.

Quindi mi lusingo che l'onorevole Bonin sarà pago dell'opera del ministro.

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

Capitolo 161. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendente dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231, lire 35,000.

*Spese comuni ad acque e strade.* — Capitoli 162. Riparazione dei danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1° semestre 1901 (Legge 8 luglio 1901, n. 341), lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattoni.

**Gattoni.** Avevo chiesto di parlare al capitolo 162 perchè credevo che potesse avere riferimento con la mia interpellanza che doveva essere svolta oggi. Ma dopo gli schiarimenti avuti dall'onorevole relatore, ho capito che la mia interpellanza non ha alcun riferimento a questo capitolo, e quindi rinunzio a parlare e mantengo l'interpellanza stessa per quando verrà la sua volta.

**Presidente.** A suo tempo Ella avrà diritto di svolgere la sua interpellanza. Intanto rimane approvato il capitolo 162.

Capitolo 163. Sussidi a Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pubbliche stradali ed idrauliche danneggiate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1° semestre 1901 in base all'articolo 2 della legge 7 luglio 1901, n. 341, lire 165,000.

Capitolo 164. Sussidi supplementari ai Comuni pel ripristino delle opere danneggiate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1° semestre 1901 in base all'articolo 4 della legge 7 luglio 1901, n. 341, lire 75,000.

*Bonifiche. — Tabella I. — Bonificazioni in corso da compiersi a cura dello Stato.* — Capitolo 165. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova), lire 76,000.

Capitolo 166. Lago di Bientina (Pisa e Lucca), lire 36,000.

Capitolo 167. Maremme Toscane (Grosseto e Pisa), lire 170,000.

Capitolo 168. Palude dell'Alberese (Grosseto), lire 66,000.

Capitolo 169. Agro Romano (Roma), lire 182,000.

Capitolo 170. Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli), lire 610,500.

Capitolo 171. Torrenti di Somma e Vesuvio (Napoli), lire 120,000.

Capitolo 172. Torrenti di Nola (Caserta e Avellino), lire 163,000.

Capitolo 173. Piana di Fondi e Monte San Biagio (Caserta), lire 111,000.

Capitolo 174. Lago Salpi (Foggia), lire 412,000.

Capitolo 175. Bacino Nocerino (Salerno e Avellino), lire 154,000.

Capitolo 176. Agro Sarnese (Napoli e Salerno), lire 180,000.

Capitolo 177. Bacino del Sele (Salerno), lire 94,000.

Capitolo 178. Vallo di Diano (Salerno), lire 163,000.

Capitolo 179. Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia), *per memoria*.

Capitolo 180. Macchia della Tavola (Cosenza), lire 90,000.

Capitolo 181. Val di Chiana (Arezzo e Siena), lire 366,000.

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

**Cesaroni.** Onorevoli colleghi! La legge del 1900 considera la bonifica di Val di Chiana come una delle più importanti tra quelle da compiersi dallo Stato; ed infatti tra le opere della tabella 1ª, essa occupa il terzo posto, per la spesa.

L'ora ed il tempo non mi permettono di fare un lungo discorso.

D'altra parte l'onorevole ministro conosce certamente lo stato, per non dire altro curioso, con cui si svolge l'opera di bonifica di così ridente territorio, nel cuore di due fra le più ubertose provincie d'Italia, quella di Arezzo e quella di Siena.

Tutte le difficoltà accennate nella diligente relazione dell'onorevole De Nava si sono riunite in Val di Chiana; e siccome non c'era quella di compilare i progetti e di disporre gli appalti, si è aggiunto invece l'impedimento di numerose liti pendenti le quali hanno assunto carattere grave mentre si sarebbero potute evitare con la rigida applicazione della legge, non iniziando senza altre i lavori. Invece l'erario va incontro ogni giorno ad una spesa tutt'altro che indifferente.

L'onorevole relatore ci fa sapere che l'Amministrazione è sicura che al 30 giugno 1903 risulteranno impegnate tutte le somme che la legge ha stabilito per questo primo triennio.

Io mi auguro che così sia, ma non lo spero.

Ho fede però nell'energia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ben conosce l'importanza che ha questa legge

di redenzione di tanta parte del nostro territorio, e perciò appunto mi permetto di richiamare tutta la sua attenzione e tutta la sua vigilanza circa l'esecuzione della legge del 1900.

Con essa e per essa molte operose popolazioni hanno aperto il cuore alla speranza: ma più di due anni sono passati senza che i benefici di quella provvida promessa abbiano avuto in Val di Chiana un sensibile principio di esecuzione.

L'onorevole ministro ricordi che l'articolo 7 della legge 25 giugno 1882, stabilisce che le opere di bonifica, coll'approvazione del progetto d'esecuzione, acquistano il carattere e godono i vantaggi delle opere dichiarate di pubblica utilità.

Ora il primo di questi vantaggi sta appunto nella più rapida e più sicura procedura. Io faccio voti che una sollecita approvazione dei progetti definitivi permetta al ministro di richiamare gli uffici dipendenti alla premurosa osservanza della legge.

La perdita di un giorno, oggi, si risolve, in progresso di tempo, in un grande ritardo dell'opera, dalla quale attendono benefici incalcolabili oneste e laboriose popolazioni.

Non tedierò la Camera più oltre: ma mi lusingo che l'onorevole ministro vorrà con una parola rassicurare i dubbiosi e dimostrare che egli comprende l'importanza della bonifica di Val di Chiana lungamente promessa, attesa per vent'anni, e ora inceppata da ostacoli che la legge permette di eliminare. (*Approvazioni*).

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

**Piovene.** Parlo in questo capitolo acciò non mi sfugga l'occasione di segnalare all'onorevole ministro la urgente necessità di aggiungere un'altra bonifica a quelle sopra indicate. Questa concerne quella estesa zona di terreni fertilissimi danneggiata dal rigurgito del fiumicello Brendola che nasce e scorre in gran parte nel Comune da cui prende il nome in provincia di Vicenza.

E poichè a porre efficaci rimedi agli effetti disastrosi prodotti dalle piene dei torrenti, e dalla disalveazione dei fiumi è d'uopo rintracciarne le cause, ed essendone nel caso presente di queste l'unica il torrente Guà, così mi si conceda intorno ad esso di fare brevissimi cenni.

Questo trae la sua origine da Recoaro, ed è formato dalla confluenza del Rotolon con altri torrenti minori, dei quali non essendo stato provveduto a temperare la violenza con serre montane rapidamente di-

scende percorrendo una ubertosissima parte della provincia vicentina e padovana trasportando con sè un'enorme quantità di ghiaia. Di questa ne va sempre crescendo il volume, e lo prova il progressivo innalzarsi del suo letto, che trova ormai in alcune località al disopra delle campagne, ed anche dei tetti delle abitazioni.

Fatto questo, che assai deve impensierire il Governo, ricordando quanto funeste riuscirono le sue memorabili rotte 1856-62-82. Io non mi occuperò di tutto il suo percorso nè delle varie denominazioni che prende lungo di esso, essendo a me sufficiente di considerarne l'importanza a valle del ponte di Sarego.

Chi si portasse sopra luogo potrebbe tosto convincersi in quali pessime condizioni deve trovare il suo unico sbocco il fiumicello Brendola.

Poche piogge bastano perchè questo gli venga reso impossibile, sovrastando le acque del detto torrente che frammiste alle sue determinano quel rigurgito che allaga fertillissime terre situate nei comuni di Brendola Grancona, Sarego.

E non si creda che, cessate le piogge, tutto ritorni allo stato primiero, poichè il fiumicello mantiene alto il suo pelo d'acqua per parecchi giorni in modo che non soltanto smaltisce le acque piovane dei fondi consorziali, ma ancora quelle di un esteso territorio verso tramontana, e delle copiose sorgive che lo alimentano.

Quale danno ne risenta l'agricoltura ognuno lo può bene immaginare. I coloni abbandonano i campi, ed ai proprietari rimane il carico delle imposte senza percepire le rendite, e quanto micidiali siano quelle acque stagnanti pei circostanti abitati lo dice la statistica luttuosa delle malattie.

Di certo non voglio tediare la Camera con più ampie dimostrazioni, tanto più che quanto ho avuto l'onore di esporre, è scritto e documentato nel relativo incartamento che giace al Ministero dei lavori pubblici.

Molti studi furono eseguiti per cercare un radicale rimedio a tanta sciagura, e finalmente fu trovata la soluzione dell'arduo problema col progetto dell'ingegnere Zanovello il quale fa sottopassare mediante una botte al di là del torrente le acque del fiumicello che seguendone in sede propria l'argine destro trovano nello stesso una foce in prossimità di Lonigo la quale non potrà più dare occasione ai lamentati e deplorevoli danni, e ridonerà all'agricoltura

le sue belle campagne, e gli abitanti potranno respirare un'aria salubre.

La somma occorrente per iniziare quest'opera tanto necessaria risanatrice ammonta a lire 350,000 circa, e classificata bonifica di 1<sup>a</sup> categoria secondo la legge del marzo 1900, avendone i dovuti estremi, allo Stato sarebbe assegnato il 60 per cento, ed il rimanente verrebbe ripartito tra la Provincia, i Comuni interessati e il Consorzio, dei quali enti non è a dubitare il concorso.

Mi affido alla saggezza dell'onorevole ministro Balenzano che dotato di acuto ingegno tanto si interessa al suo Ministero, e caldamente lo prego di volere con sollecitudine presentare un apposito disegno di legge che spero otterrà l'approvazione dei due rami del Parlamento.

Consideri che la suesposta ripartizione della spesa non deve avere alterazioni, ne sarebbe compromesso il lavoro, non potendo il Consorzio sobbarcarsi ad onere maggiore ed i terreni continuerebbero così a mantenersi paludosi ed ho finito.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Cesaroni mi ha rivolto una viva raccomandazione per la bonifica della Valle di Chiana.

Egli sa che quei lavori cominciarono sotto il Governo toscano e furono proseguiti dal Governo italiano, il quale comprende che ha il dovere di compierli al più presto possibile; sa che per essi v'è una questione circa la competenza della spesa; sa che l'ufficio del Genio civile ha formulato due progetti i quali non sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ed è per ciò che il Ministero ha mandato sopra luogo una Commissione, la quale ha già formulato il nuovo progetto, che, sottoposto al Consiglio dei lavori pubblici, io mi auguro verrà al più presto approvato.

L'onorevole Piovene sa che per quanto è possibile si provvede alle arginature del torrente di cui egli si occupa. Ma poichè egli fa anche voti per alcuni lavori di bonifica, gli risponderò che questi, con i molti altri che richiamano l'attenzione del Governo, non potranno che far parte di un nuovo progetto da presentarsi, perchè il disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare non provvede che alla esecuzione della legge del 1900.

L'onorevole Piovene può esser sicuro che sarà assiduo studio del Ministero di affret-

tare la compilazione di apposite norme legislative, da presentarsi al Parlamento, e con le quali saranno esauditi i suoi desiderî.

**Presidente.** L'onorevole Cesaroni ha facoltà di parlare.

**Cesaroni.** Ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone disposizioni e voglio augurarvi e sperare che tutto vada secondo i desiderî di quelle popolazioni.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 181 s'intenderà approvato in lire 366,000.

**TABELLA II. — Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi. — Capitolo 182. Consorzio di VII Presa superiore (Venezia), lire 15,195. 25.**

Capitolo 183. Consorzio Gambarare (Venezia), lire 15,600.

Capitolo 184. Consorzio Gorzon Medio (Padova), lire 12,149. 96.

Capitolo 185. Consorzio Foresto generale (Venezia), lire 21,529. 86.

Capitolo 186. Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo), lire 96,207. 15.

Capitolo 187. Consorzi Padani - Anticipazione da farsi dallo Stato della spesa relativa alla costruzione del canale Polesano-Padano a destra di Canal Bianco (Rovigo), lire 540,000.

Capitolo 188. Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara), lire 86,119. 08.

Capitolo 189. Consorzio del Trasimeno (Perugia), lire 38,762.

Capitolo 190. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova), lire 522,000.

Capitolo 191. Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova), lire 308,009. 37.

Capitolo 192. Bonificazioni Pontine (Roma), lire 30,000.

**Tabella III. — Bonificazioni di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi. — Capitolo 193. Terreni paludosi fra gli sbocchi dei torrenti Finale e Masino (Sondrio) lire 57,000.**

Capitolo 194. — Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova), lire 180,000.

Capitolo 195. Terreni paludosi nel consorzio Retratto Monselice (Padova), lire 180,000.

Capitolo 196. Terreni paludosi dei comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio di Patriarcati (Padova), lire 141,000.

Capitolo 197. Territorio Polesano a sinistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo), lire 141,000.

Capitolo 198. Bassa pianura Bolognese Ravennate, lire 275,000.

Capitolo 199. Pantano di Sessa (Caserta), lire 94,000.

Capitolo 200. Valle inferiore dell'Alento (Salerno), lire 94,000.

Capitolo 201. Lago di Lesina (Foggia), *per memoria.*

Capitolo 202. Lago di Varano (Foggia), *per memoria.*

Capitolo 203. Paludi Mammalie, Bottecapozzi e Pali (Lecce), lire 96,000.

Capitolo 204. Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo, Bofoluto, Pantano e Cagiuni (Lecce), lire 71,000.

Capitolo 205. Piana di Rosarno (Reggio Calabria), lire 102,000.

Capitolo 206. Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa), lire 94,000.

Capitolo 207. Terreni paludosi e paludi dette Margi di Xitta, Gorgo di Marausa e Salina Grande (Trapani), lire 74,000.

Capitolo 208. Valli Grandi veronesi ed ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo), *per memoria.*

Capitolo 209. Terreni paludosi della pianura del Mera (Sondrio), lire 47,000.

Capitolo 210. Palude Brabbia (Como e Milano), lire 91,000.

Capitolo 211. Terreni paludosi di Prana, Barazzetta, Casteller, Preceres, Chiamano e Coluna (Udine), lire 42,000.

Capitolo 212. Bacino compreso fra la Piave Nuova e Livenza Viva (Venezia), lire 94,000.

Capitolo 213. Pantano Basso e Marinella (Campobasso), lire 110,000.

Capitolo 214. Terreni Paludosi fra Torre Rinalda e Porto San Giovanni e fra Porto San Giovanni e Torre Specchia Ruggero (Lecce), lire 135,000.

Capitolo 215. Bonifica di Caulonia (Reggio Calabria), lire 142,000.

**Tabella IV. — Somme a disposizione dell'Amministrazione. — Capitolo 216. Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma della legge stessa, lire 741,927.33.**

Capitolo 217. *Soppresso.*

*Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione, autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236. — Capitolo 218. Compimento delle opere di boni-*

ficazione delle Paludi Lisimelie (Siracusa), *per memoria*.

Capitolo 219. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Mondello (Palermo), *per memoria*.

Capitolo 220. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli), *per memoria*.

Capitolo 221. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno), *per memoria*.

Capitolo 222. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Rocca Imperiale (Cosenza), *per memoria*.

Capitolo 223. Compimento delle opere di bonificazione della Marina di Catanzaro (Catanzaro), *per memoria*.

Capitolo 224. Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta) *per memoria*.

Capitolo 225. Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino), *per memoria*.

Capitolo 226. Compimento delle opere di bonificazione del Lago di Acquafondata (Caserta), *per memoria*.

Capitolo 227. Compimento delle opere di bonificazione del lago di Orbetello (Grosseto), *per memoria*.

Capitolo 228. Compimento delle opere di bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento), *per memoria*.

Capitolo 229. Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemazzano (Pisa), *per memoria*.

Capitolo 230. Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce), *per memoria*.

Capitolo 231. Pagamento, a mente dell'articolo 9 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, degli interessi dovuti ai Consorzi concessionari di opere di bonificazione di 1ª categoria, *per memoria*.

Capitolo 232. Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di 2ª categoria giusta l'articolo 25 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, *per memoria*.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 233. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 230,500.

Capitolo 234. Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza - Spese casuali - Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione

al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa, *per memoria*.

*Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.* — Legge 2 agosto 1897, n. 382. — Capitolo 235. Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna, lire 217,500.

Capitolo 236. Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 90,000.

Capitolo 237. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 22,000.

*Acquedotto pugliese.* — Capitolo 238. Spesa per completamento del progetto tecnico dell'acquedotto pugliese e per l'accertamento dell'effettiva portata delle sorgenti a Caposele ed altri lavori occorrenti, lire 400,000.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (*Spese ripartite*). — Capitolo 239. Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, lire 980,000.

*Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1899, n. 6280 (serie 3ª) (Spese ripartite).* — Porti di 1ª categoria. — Capitolo 240. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 10,000.

Capitolo 241. Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile, lire 151,875.

Capitolo 242. Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine, lire 300,000.

Capitolo 243. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, *per memoria*.

Capitolo 244. Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchina, lire 107,000.

Capitolo 245. Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa, *per memoria*.

Capitolo 246. Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale, lire 103,000.

Capitolo 247. Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, lire 137,000.

*Porti di seconda categoria - Prima classe.* - Capitolo 248. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 200,000.

Capitolo 249. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 494,200.

Capitolo 250. Porto di Napoli - Costruzione dei bacini di carenaggio, lire 400,000.

Capitolo 251. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 115,000.

Capitolo 252. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 100,000.

Capitolo 253. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 235,000.

**Fili-Astolfone.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Fili-Astolfone.** Vorrei un chiarimento dall'onorevole ministro. Vedo nel bilancio stanziamenti per tutti i porti della Sicilia, salvo per quello di Licata, mentre avrei creduto che di fronte ai danni gravi che sono avvenuti si fosse provveduto alla sistemazione del porto di Licata, come si provvede a quella del porto di Catania. Vorrei che almeno l'onorevole ministro pensasse, con un disegno di legge speciale, a provvedere anche a questo porto che è nato sotto cattiva stella, e che non si è mai potuto compiere, per una ragione che trovo nella relazione dell'onorevole nostro relatore, cioè che spesso tutto dipende da coloro che dirigono e soprassedono ai lavori.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Del porto di Catania non ci siamo occupati ancora; per quanto riguarda i recenti danni, tanto per Catania che per Licata, si sta preparando un progetto di legge, che, come ho dichiarato ieri, sarà presentato subito alla Camera.

Si tranquillizzi l'onorevole Fili-Astolfone, e confidi nel sorgere di una buona stella anche per il porto di Licata.

**Fili-Astolfone.** Ringrazio.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 253 s'intende approvato in lire 235,000.

Capitolo 254. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 200,000.

Capitolo 255. Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, lire 295,000.

*Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie. —*  
Capitolo 256. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, per memoria.

Capitolo 257. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera, per memoria.

Capitolo 258. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 59,000.

Capitolo 259. Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione, lire 67,000.

Capitolo 260. Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale, lire 40,000.

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

**Pipitone.** È con un senso di scoraggiamento che prendo a parlare su questo capitolo, perchè da parecchi anni mi occupo di questa questione; da parecchi anni si fanno promesse, ma le promesse restano inadempite.

Pare che sia un destino, che le parole dei deputati in questa Camera si disperdano, e che gli Atti parlamentari non servano ad altro che a fare dei grossi volumi. Io credeva che cominciata un'opera, dopo che una legge l'ha approvata ed autorizzata, si dovesse portare a compimento; e che se mai dal progetto preventivo al definitivo ci fosse una differenza di spesa, dovesse farsi premura il Governo di presentare un disegno di legge per completare l'opera, inscrivendo in bilancio la spesa necessaria.

Ma tutto questo non è. Si cominciano le opere, si paralizza così l'agitazione delle popolazioni che credono di avere diritti da sperimentare, e quando è tornata una calma relativa, allora si abbandonano o si trascurano le opere.

E ciò non dico semplicemente del porto di Marsala, ma di tutti i porti della nazione, sicchè l'Italia sta per diventare la nazione delle opere incomplete, tanto per i porti quanto per le strade.

Per il porto di Marsala l'Italia non ha speso che sole trecento mila lire. Che rappresenta questa spesa di fronte all'importanza del porto di Marsala? Io non parlo dell'importanza storica, non parlo dei ricordi patriottici, che pure dovrebbero avere un culto nell'animo italiano, parlo esclusivamente della importanza commerciale. Dal porto di Marsala parte tutto quel prodotto che, unico in Italia, ha nome mondiale, ed intanto quel porto è trascurato, è abbandonato.

Quel poco che si è fatto lo si deve agli stessi industriali, che hanno avuto la premura di costruire un molo per il ricovero delle navi che vanno a caricare il vino, non alla buona volontà del Governo.

Con la legge del 1889 si iscrissero in bilancio trecento mila lire, per un progetto che costa più di un milione, sicchè spesa quella somma tutto rimase lì in abbandono.

A che giovano le opere fatte? Sono piuttosto a danno che a beneficio del bacino del porto, e la spesa fatta è compromessa



giorno per giorno, appunto perchè il lavoro è incompleto.

Dunque a me pare che il Governo dovrebbe una buona volta compiere i lavori e non aspettare che le popolazioni riprendano l'agitazione quando si saranno convinte che non bastano le giuste ragioni e la voce del deputato che le faccia echeggiare in quest'Aula.

Sia questa l'ultima volta che io vengo a portar qui le giuste lagnanze dei miei concittadini, che non chiedono favori, ma giustizia; ne prego vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

**Presidente.** Parli.

**Balzano, ministro dei lavori pubblici.** Quanto al porto di Marsala a me non consta altro che di una richiesta fatta dal municipio di Marsala per il completamento del molo occidentale a scopo di raggiungere i maggiori fondali. Ora, per questolavoro speciale, già vi è un progetto di massima, e si stanno completando gli studi.

Di quant'altro mi parlava l'onorevole Pipitone a me non consta; epperò mi dia del tempo perchè veda di che si tratta.

Certo è che i lavori più urgenti sono stati completati e che a me non consta che di quella richiesta, molto parziale, del comune di Marsala. Vedrò se vi sono altri bisogni, esaminerò quali siano, e se siano corrispondenti alle condizioni del bilancio.

**Pipitone.** Se me lo consente il presidente, darò subito all'onorevole ministro gli schiarimenti che chiede.

**Presidente.** Parli pure, onorevole Pipitone.

**Pipitone.** Il progetto è unico, ed è per un molo dal lato occidentale. Poichè lo stanziamento era di tremila lire, si è eseguita soltanto una parte del progetto; ora è necessario un nuovo stanziamento per l'esecuzione dell'altra parte, a compimento. Questo e non altro si chiede dal Governo.

Non è una grande opera, dice bene l'onorevole ministro, ma appunto perchè non è una grande opera, procuri di farla al più presto.

**Balzano, ministro dei lavori pubblici.** Esaminerò.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 260 s'intende approvato in lire 40,000.

Capitolo 261. Porto d'Amalfi. Prolungamento dell'esistente molo, per memoria.

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

**Mezzacapo.** Da parecchio tempo avevo presentato una interpellanza al ministro dei lavori pubblici per sapere quello che intendeva fare perchè i lavori del porto di Amalfi siano sollecitamente ripresi. La mia interpellanza fu presentata quando, nonostante le mie continue richieste, non fu possibile di conoscere nè che cosa si pensasse fare, nè quando si pensasse di riprendere gli accennati lavori.

Oggidi, ad onor del vero, sono lieto di dichiarare che tanto per la mia, forse molesta, insistenza, quanto per l'interessamento preso alla cosa dall'onorevole ministro, la pratica è in via di sollecita soluzione. Quindi ometto tutto quanto volevo dire in proposito; mi limito solamente a qualche raccomandazione circa opere complementari necessarie ed indispensabili per il completamento del porto stesso.

L'onorevole ministro sa che per il porto d'Amalfi erano iscritte per legge 840 mila lire, e che la cifra per la quale detto porto è appaltato è notevolmente inferiore a quella stabilita dalla legge.

Però il progetto di queste opere è deficiente, occorre completarlo in varie parti: manca uno sbarcatoio, e la banchina che si fa è staccata completamente dalla città di Amalfi ed è impossibile l'accesso alla città, vietandolo la spiaggia del mare interposta fra il cantiere del porto e la città di Amalfi.

Oggi la frana, che sventuratamente ebbe ad intralciare il compimento di quest'opera, offre il materiale a buon mercato per compiere il tratto che allaccierebbe la città di Amalfi al cantiere: noto altresì che al momento in cui avvenne il disastro il ministro Lacava promise che avrebbe dato ordine perchè le opere sussidiarie e complementari fossero senza altro eseguite.

Rivolgo quindi calda preghiera al ministro Balzano perchè queste opere possano essere studiate e attuate nell'interesse dello sviluppo del porto stesso. E poichè sono tre esercizi che non si lavora nel porto e vi sono notevoli somme accantonate, raccomando al ministro che queste somme restino a disposizione dell'opera stessa e non siano destinate ad altro scopo. Questo raccomando, perchè così vi sarà modo di dare sviluppo rapidissimo alle opere del porto di Amalfi e riparare in qualche modo al danno gravissimo già arrecato dal soverchio ritardo verificatosi nella ripresa di lavori.

Ricordo a titolo di onore per la città d



Amalfi come il suo porto sia sorto per volontà e per iniziativa degli enti locali; ed anche questo fatto raccomanda per sè stesso l'opera all'onorevole ministro, in quanto che dopo questo sforzo dovuto all'iniziativa di enti locali, i quali hanno speso per iniziare l'opera oltre un milione, sarebbe veramente dolorosissimo se l'opera medesima, che non è possibile presumere si compia con le sole risorse di Amalfi date le condizioni disastrose della finanza locale, dovesse rimanere incompiuta e così rendere impossibile quello sviluppo commerciale che è tradizionale per la costiera di Amalfi.

Nutro quindi fiducia che l'onorevole ministro vorrà confermare con le sue dichiarazioni le voci vaghe che ho sentite circa la prossima ripresa dei lavori del porto di Amalfi, e vorrà dare affidamenti concreti in quanto alle opere complementari necessarie perchè il porto stesso sia messo in condizioni di rispondere alle esigenze del commercio locale.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Sono lieto che l'onorevole Mezzacapo sappia che le condizioni delle vertenze pel porto di Amalfi sono molto migliorate; la convenzione è già concordata con l'Impresa, e non si aspetta che l'approvazione del Consiglio di Stato.

Quanto ai lavori complementari a cui egli accennò, io posso promettergli che le somme stanziare in bilancio per quel porto non saranno stornate per altri lavori, sia perchè la legge non lo consente, sia perchè non è permesso al Governo, riguardo ad un porto che costa tanti sacrifici agli enti locali, di mancare ai propri doveri.

Confido che l'onorevole Mezzacapo debba essere rassicurato da queste mie dichiarazioni.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 261 s'intenderà approvato.

Capitolo 262. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 60,000.

Capitolo 263. Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 441.125.

*Opere dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, articolo 1, lettera d, designate nella tabella B, annessa alla legge stessa.* — *Porti di 1ª categoria.* — Capitolo 264. Porto di Ancona - Ampliamento delle banchine fra il ponte sporgente dei magazzini generali ed il molo di San Primiano - Prolungamento ed am-

pliamento del molo della Sanità - Consolidamento delle esistenti banchine, lire 78,000.

Capitolo 265. Porto di Manfredonia - Costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo esistente - Costruzione di un secondo tratto di scogliera in direzione da greco a libeccio - Prosecuzione del muraglione esistente fino al faro, lire 46,000.

Capitolo 266. Porto di Tortolì - Completamento di scogliere in difesa foranea e fanale di segnalamento, lire 50,000.

Capitolo 267. Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso, lire 40,000.

*Porti di 2ª categoria, 1ª classe.* — Capitolo 268. Porto di Napoli - Costruzione di un antemurale a completamento delle opere foranee, e propriamente per difendere il porto dai venti del primo quadrante - Costruzione di due capannoni per deposito delle merci, lire 295,000.

*Porto di 2ª categoria, 2ª classe, 1ª serie.* — Capitolo 269. Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edificio della Regia Dogana e Capitaneria di porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foraneo - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di Via Pizzoli - Scavo delle zone interne del porto, lire 50,000.

Capitolo 270. Porto di Porto Empedocle. Consolidamento degli esistenti moli, *per memoria.*

*Porti di 2ª categoria, 2ª classe, 2ª serie.* — Capitolo 271. Porto di Barletta. Scavo a metri 7 di profondità del bacino interno del porto. Allargamento e sistemazione della banchina dell'antico molo isolato. Allargamento della strada di accesso al porto. Allargamento della banchina del molo di ponente. Costruzione di un ponte sporgente. Lastricamento delle banchine dei predetti due moli, isolato e di ponente. Costruzione della torre e fabbricato per fanalista sulla testata del molo di tramontana. Allargamento della banchina del primo tratto di quest'ultimo molo. Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci. Impianto dei binari di allacciamento dal porto alla stazione ferroviaria, lire 120,000.

Capitolo 272. Porto di San Remo. Costruzione di un pennello ortogonale a molo di mezzogiorno. Segnalamento della testata del pennello. Completamento del mura-

glione di difesa - Costruzione di calate di accosto al molo di mezzogiorno - Pavimentazione sulle calate, *per memoria*.

**De Nava, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà, onorevole relatore.

**De Nava, relatore.** Alla Giunta del bilancio, per quel che riguarda il porto di San Remo, sono pervenute rimostranze e domande tanto da parte del municipio, quanto da parte della classe marinaresca.

E su queste rimostranze richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La questione del porto di San Remo ha tre aspetti. In primo luogo, si voleva che alla costruzione dei pennelli, che erano stati preveduti nel bilancio del 1901-902, mediante uno stanziamento di 29,200 lire, si sostituisse la costruzione d'una banchina. L'onorevole ministro a cui pervennero quelle rimostranze, si è affrettato già a provvedere, mediante un disegno di legge, per il quale il fondo di 29 mila lire, destinato ai pennelli, sarà invece devoluto alla costruzione della banchina, ed io mi auguro che il disegno di legge possa essere presto discusso.

Ma vi sono due altre questioni, sulle quali è necessario richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Oltre alla costruzione della banchina già fatta, si desidera dalle popolazioni di San Remo il prolungamento della banchina di levante e si desidererebbe che in luogo della costruzione del pennello ottagonale al molo di mezzogiorno, preveduto dalla legge del 1889, si sostituisse il prolungamento della banchina di levante.

Prego l'onorevole ministro di tener conto di queste rimostranze pervenute alla Giunta del bilancio, e di volere incaricare lo stesso ispettore che esaminò la questione dei pennelli e che, come è noto, è uno dei migliori impiegati del Genio civile, di tornare sul posto ed esaminare anche quest'altra questione cioè, l'opportunità del prolungamento della banchina di levante, com'è desiderio di tutta la classe marinaresca di San Remo.

Vi è una terza questione, per la quale stamani è venuta alla Giunta del bilancio una richiesta da parte del municipio di San Remo ed è questa. Sul molo di ponente il municipio di San Remo aveva progettato di costruire una tettoia che doveva servire per lo scarico del carbone. Ora in questa banchina di ponente da parecchio tempo fa era avvenuto un cedimento, ma esso non ha alcuna importanza, e nessuno se ne pre-

occupò mai tanto che si è sempre effettuato lo scarico del carbone senza alcun pericolo e danno. Se non che il Genio civile e il Ministero della marina hanno fatto opposizione alla costruzione della tettoia (che il municipio di San Remo dovrebbe costruire col sussidio della Navigazione generale) temendo che la tettoia su quel punto potesse essere causa di pericolo e di danno. Ora, poichè il municipio di San Remo ritiene che questi pericoli non vi siano, anche per questa parte prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dare incarico al surriferito ispettore del Genio civile di indagare sollecitamente, per vedere se anche per questa parte i desiderî del municipio di San Remo possano essere soddisfatti.

Esaurite così le mie preghiere, mi auguro che l'onorevole ministro possa soddisfacentemente rispondere. (*Bene!*)

**Presidente.** Il disegno di legge a cui Ella ha accennato, non ha di mira che di cambiare una denominazione. Ora mi pare che si possa mantenere in questo capitolo la somma che era iscritta nel precedente bilancio, sotto la denominazione diversa a cui accenna il disegno di legge. Non occorre un disegno di legge per dire banchina, anzichè pontile. Quando la spesa non è modificata, mi pare che si possa mantenere vivo lo stanziamento del precedente bilancio e indicare: costruzione di banchina.

**De Nava, relatore.** Il capitolo 233, che sarebbe variato secondo il disegno di legge, si riferisce al bilancio dell'esercizio in corso, il quale è già approvato. Per modo che se noi non modifichiamo la denominazione del capitolo con apposito disegno di legge, il fondo resterebbe disponibile fra i residui, e questi non si potrebbero impiegare se la denominazione si varia in questo bilancio, dove lo stanziamento non sussiste.

**Presidente.** Non possiamo rimandare la variazione al bilancio 1901-902. Abbiamo forse bisogno con un disegno di legge di stabilire che la somma del 1901-902, che era destinata a quell'opera, sia destinata ad altra? La Camera riderà quando voterà un disegno di legge esclusivamente per dire *banchine* invece di *pontili*.

**De Nava, relatore.** Si potrà fare al più presto, e la Giunta del bilancio fra qualche giorno potrà approvarlo, e portarlo alla discussione della Camera.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Io non posso che accettare con grato animo le racco-

mandazioni che fa la Giunta del bilancio. Debbo però dichiarare che le domande del comune di San Remo sono state trovate eccessive dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dalla Commissione permanente dei porti. Ciò però non esclude un maggiore studio, e sarò ben lieto se da questo studio possa risultare l'utilità di accontentare le richieste del comune di San Remo.

**Presidente.** Ringrazio l'onorevole ministro, ma ripeto che non riconosco la necessità di votare un disegno di legge per variare una unica parola.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Scusi, onorevole Presidente; se il relatore, prima di esaurire il bilancio, volesse riferire su quel disegno di legge in cui si tratta proprio di mutare unicamente la denominazione delle opere pel porto di San Remo, noi potremmo fare in modo che sia votato. Ma non possiamo fare la desiderata sostituzione in sede di bilancio perchè altrimenti occorrerebbe portare la somma stanziata in economia nel bilancio passato, ed aumentare di altrettanto il bilancio 1902-903. Ecco la sola difficoltà contabile cui si andrebbe incontro.

**De Nava, relatore.** Assicuro l'onorevole Presidente che pregherò il presidente della Giunta del bilancio affinché domani sia presentato il disegno di legge alla Giunta e dopo domani sia portato alla Camera.

**Presidente.** Farà ridere la Camera. *(Si ride)*.

Rimane dunque approvato il capitolo 272.

Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 272 s'intenderà approvato.

Capitolo 273. Porto di Termini Imerese - Prolungamento dell'esistente molo, lire 78,000.

Capitolo 274. Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena, lire 40,000.

*Porti di seconda categoria, terza classe.* — Capitolo 275. Porto di Fano - Prolungamento dei moli, lire 20,000.

Capitolo 276. Porto di Pesaro - Riparazioni straordinarie ai danni cagionati dalle piene del Foglia nell'autunno del 1897, lire 23,000.

Capitolo 277. Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio, *per memoria*.

Capitolo 278. Maggiori spese impreviste per le suindicate opere, *per memoria*.

Capitolo 279. Opere diverse in altri porti del Regno, lire 75,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Masciantonio.

**Masciantonio.** Onorevoli colleghi, nelle leggi del 1889 e 1900 per opere marittime

fu dimenticato esistesse il porto di Ortona a Mare, ed anche quest'anno, nella previsione del bilancio 1902-903, è relegato in una nota di capitolo, nella nota I, capitolo 279, senza che vi sia alcuna reale impostazione di somma.

Nè leggi speciali furono votate per esso, come per Villa San Giovanni, Ravenna e Lampedusa.

Perchè siffatto abbandono, tanta noncuranza dell'unico porto in una vasta regione che comprende l'Abruzzo ed il Sannio?

Ma si domanderà: è importante, è necessario, è in situazione favorevole, è utile commercialmente il porto di Ortona a Mare?

Importante, se è un antichissimo porto, che i Veneziani nel Medio Evo distrussero al fine di privare le navi turche da sicuro rifugio, se venne ricostruito immediatamente, e amministrato dal Comune con i suoi stessi proventi, se Carlo III e Ferdinando II, malgrado l'autonomia, vi fecero eseguire progetti di molte migliaia di ducati.

Necessario, se si osserva che la costa Adriatica, da Manfredonia ad Ancona, per circa 400 chilometri, non ha alcun approdo: ciò che niuno dirà opportuno per la nostra difesa e per il nostro commercio marittimo. Basti rammentare che dirimpetto alla costa dalmata il porto di Ortora è l'unico punto di rifugio e che l'Austria da Fiume a Corfù esercita nell'Adriatico un'influenza sempre viva, vigilantissima. E l'anno passato mi si strinse il cuore a vedere le belle navi d'Italia, che, navigando l'Adriatico, dopo aver mandato, per la prima volta dalla fatale giornata, un saluto ai morti di Lissa, vennero a stazionare di fronte al porto di Ortona, alla distanza di un chilometro, senza poter accostare nè entrarvi.

Intanto, giacchè me ne hanno dato l'esempio gli onorevoli De Felice-Giuffrida e Pipitone, parlando dei porti di Catania e di Marsala, dirò che pel porto di Ortona a Mare, che ha reso in quarantadue anni dodici milioni all'erario, sono state spese soltanto quattrocento mila lire. *(Commenti)*.

Non sembri strano che io me ne interessi. Il deputato del collegio, che al mio posto parlerebbe assai meglio di me, l'onorevole Altobelli, è forzatamente assente, come tutti sanno, ed io son lieto, da buon collega, di prendere modestamente la parola in vece sua.

La situazione può dirsi favorevole: infatti il lido presso Ortona avanza a punta e difende naturalmente dai venti di maestro, tramontana e greco il seno che re-

sta a libeccio. La vicina punta del Moro difende validamente dai venti di scirocco, mentre dallo scirocco-levante fa difesa la punta della Penna. E la collina, che scende a picco, lo difende a sufficienza dai venti di terra. Così che il solo punto indifeso è quello di greco-levante, e di levante, uniche traversie del porto, contro le quali deve valere l'opera del molo, che va prolungato e migliorato. Ma che si è fatto dal 1860 ad oggi? Fu distrutta l'autonomia, se ne incamerarono i redditi, e il commercio per molto tempo vi languì. Non vogliamo istituire paragoni con tutti i porti del Regno; ma mi sia lecito di far rilevare che nell'anno 1899 i redditi doganali, se per Ortona furono di lire 223,740, per Reggio-Calabria di lire 333,333 e per quelli della provincia di Catanzaro di lire 177,757 e per Ravenna di lire 693,900; le spese furono per Catanzaro lire 7,819,395, e quegli approdi resero la metà di Ortona, per Reggio-Calabria lire 2,680,450, e rese un quarto di più, per Ravenna lire 6,619,422, circa nove volte la spesa di Ortona, avendo reso poco più del doppio.

Anche utile commercialmente, se l'incremento del porto di Ortona, già notevole, dovrà per circostanze speciali diventare notevolissimo.

Lo Stato ha già fatto importanti concessioni dal Pescara, ed altre seguiranno dal Sangro, dall'Aventino e da minori fiumi che solcano la terra abruzzese. E una Società industriale, che ha l'utilizzazione di 40 mila cavalli dinamici nella Valle del Pescara, comincia quest'anno a funzionare per la fabbrica di prodotti chimici. Ora, quella Società, sorta con capitale di 20 milioni, ha diritto a pretendere (giacchè, nella sua domanda al Ministero delle finanze, ha indicato come unico punto d'approdo il porto di Ortona) che sieno di questo migliorate le condizioni, in modo da facilitare lo sbarco e l'imbarco di molte diecine di migliaia di tonnellate tanto in materie prime che in quelle lavorate.

Io non starò qui a portare, in questo momento, dati statistici del tonneggio e dei diritti marittimi e doganali che si riscuotono presentemente in quel porto, e il ministro intenderà come facilmente potrei dimostrare l'enorme importanza che dovrà acquistare, per effetto della nuova Società industriale, che sorge. Nè dirò del grande movimento di quella stazione ferroviaria, che nel 1899 raggiunse le 25,000 tonnellate con introiti di circa 200,000 lire. Nè rileverò il significato della nuova Agenzia colà istituita

dalla Società di navigazione *Puglia*, la quale in due anni ha già raddoppiato il numero delle fermate ai suoi piroscafi. Ma desidero richiamare l'attenzione sopra una recente conferenza, tenuta in Ancona dall'Ispettorato generale delle ferrovie, dalla Società Adriatica e dal Genio civile di Chieti, allo scopo di formulare un progetto per l'allargamento del piazzale della stazione ed il congiungimento di essa con gli scali del porto; poichè sembrami assai indicativa dello sviluppo e del progresso nel commercio di Ortona a Mare.

Intanto la Società Adriatica, che ha compilato il progetto, aspetta l'approvazione del Ministero. E noi non sappiamo quando potrà essere accordata.

Così anche per il porto il Ministero fece redigere un progetto di massima approvato dalla Commissione permanente per i porti. E nell'estate scorsa il direttore generale delle opere idrauliche, recandosi sopra luogo, affermò l'opera decisa e che sarebbesi anche subito eseguita. Invece abbiamo visto come, oltre l'ordinaria manutenzione ed escavazione e 500 lire per il fanale, null'altro sia iscritto nel bilancio attuale. E quella nota alla categoria 279 potrebbe sembrare una derisione. Io non voglio assidermi per alcun modo fra i partigiani di una, piuttosto che di un'altra soluzione portuale in Abruzzo, ma ho il dritto e il dovere di pretendere che il porto esistente in Ortona ottenga quella parità di trattamento, che con larghezza inaudita altri minori porti hanno già conseguita.

Concludendo, e desiderando appunto di essere preciso, al ministro Balenzano, la cui parola amica mi dà sicuro affidamento, rivolgo queste categoriche domande:

La nota I al capitolo 279 del bilancio, è impegnativa, e saranno erogati i residui del fondo d'un milione, stanziato, per opere diverse in altri porti del Regno, dalla legge del 1900?

Solleciterà la presentazione, l'approvazione del progetto definitivo e l'esecuzione dei lavori?

Vorrà stabilire presto un accordo con la Società delle ferrovie meridionali, per l'allargamento del piazzale della stazione, secondo il progetto recentemente fatto e ripartendo la spesa con equità?

Pensi che le sue risposte potranno essere di grande conforto alla mia regione, popolata di gente sobria che, lavorando, vive nel silenzio! (*Approvazioni*).

## Presentazione di una relazione.

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

**Giusso.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova. »

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

Gli onorevoli Dal Verme, Silvestro, Di Scalea, Ruffo, Giusso, Brizzolesi, Maresca, Imperiale, Borghese e Cesaroni, propongono che questo disegno di legge sia dichiarato di urgenza.

Pongo a partito tale proposta. Chi l'approva si alzi.

(È approvata).

## Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

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

**Balzano, ministro dei lavori pubblici.** Assicuro l'onorevole Masciantonio che per il porto di Ortona a Mare è prevista una spesa di 550,000 lire; mi pare quindi che egli possa essere contento, anche a nome del collega Altobelli, e che vorrà dichiararsi soddisfatto.

L'onorevole Masciantonio mi domanda se tratteremo con le Società ferroviarie per altri lavori: di questo potremo parlare, dopo aver esaminato la questione, nel bilancio dell'anno venturo; per ora spero che sarà pago dello stanziamento di lire 550,000 per il porto di Ortona a Mare.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, si intende approvato il capitolo 279.

*Opera dipendente dalla legge 20 giugno 1891, n. 292.* — Capitolo 280. Porto di Villa San Giovanni - Difesa della spiaggia, robustamente del molo, ed opere portuali accessorie, nonchè opere ferroviarie riguardanti l'approdo dei *ferry-boats* ed altre accessorie, lire 335,000.

*Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Porti. — Capitolo 281. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 282. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000, lire 29,000.

Capitolo 283. Porto di Trapani - Scogliera di chiusura del tratto di mare fra l'isolotto della Colombaia e quello del lazaretto, lire 29,400.

Capitolo 284. Porto di Siracusa - Costruzione di un pennello a difesa della darsena, lire 25,400.

Capitolo 285. Porto Corsini - Sistemazione dei muri di sponda della vecchia darsena, lire 24,500.

Capitolo 286. Porto di Anzio - Costruzione di un piazzale per deposito di merci, lire 29,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Aguglia.

**Aguglia.** Nel porto di Anzio, disgraziatamente quasi ogni anno si hanno a deplorare nubifragi e naufragi i quali danno sempre materia ad interrogazioni alle quali il ministro dei lavori pubblici invariabilmente risponde che provvederà. Ma a me pare che il provvedimento più serio, più efficace e migliore sia quello di non interrompere i lavori del porto, e soprattutto di studiare il modo di dare maggiore profondità ai fondali. Allorchè i lavori del porto non saranno sospesi, come ogni anno accade, io credo che si farà opera proficua nell'interesse dello Stato perchè quelle somme che si erogano nei lavori serviranno a consolidare i lavori stessi, onde resistere alle continue mareggiate che tendono a distruggerli; e si farà opera onesta e giusta perchè così si potranno evitare in parte le disgrazie che ogni anno, dolorosamente, si deplorano.

La somma iscritta in questo bilancio per il piazzale delle merci, è cosa utilissima, ed io non posso che dar lode all'onorevole ministro di essersi ricordato di questo lavoro importantissimo. Ma mi preme di aver una dichiarazione franca, e soprattutto, esplicita, dall'onorevole ministro, cioè che egli prometta e mantenga, (perchè quando egli promette, sa mantenere) che i lavori non siano interrotti e, soprattutto, che si studi il modo perchè siano più approfonditi i fondali nel porto di Anzio: porto disgraziatissimo, pel quale io devo spesso disturbare la Camera ed il ministro dei lavori pubblici.

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

**Balzano, ministro dei lavori pubblici.** Vorrei contentare interamente l'onorevole Aguglia anche per quanto riflette l'approfondimento dei fondali del porto d'Anzio; ma, se non vado errato, fu dimostrato tecnicamente che

la cosa è molto difficile, poichè, altrimenti, sarebbe compromessa la stabilità della banchina o, per lo meno, bisognerebbe fare delle spese abbastanza rilevanti.

Quello che posso promettere è che i lavori non saranno interrotti, a qualunque costo; e spero che egli se sarà pago e non avrà occasione poi di venir qui a riparlarne, non certo a molestare la Camera ed il ministro, perchè egli non molesta nè l'uno nè l'altra colla sua parola autorevole.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 286.

Capitolo 287. Porto di Monopoli-Rafforzamento della scogliera del Molo-Sistemazione di banchina ed impianto di ormeggio, lire 29,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

**Indelli.** Dirò poche parole per una vivissima raccomandazione al ministro.

Il porto di Monopoli è più di un anno che è stato elevato di classe, essendo ministro l'onorevole Giusso.

Io non ho motivo di lamentarmi di nessun ritardo, perchè anche prima dell'onorevole Giusso, l'onorevole Lacava e l'onorevole Branca, che io ho l'obbligo di ringraziare, hanno proseguito con alacrità questo studio, concorrendo così a render giustizia ai reclami di quelle popolazioni. L'onorevole Giusso, ripeto, fece finalmente firmare il decreto per l'elevamento di classe di quel porto. Oggi si tratta di cominciare ad eseguire i lavori, perchè, se non posso lamentarmi io, temo che se ne lamenti il porto stesso, giacchè sono minacciate di rovinare quelle opere che erano state fatte per iniziativa dei corpi locali. Quindi è necessario accorrere subito.

Vi è il capitolo 53 in cui sono iscritte le spese di manutenzione e riparazione dei porti, ed io so che pel porto di Monopoli vi è assegnata la somma, credo, di 66,000 lire, per la manutenzione; spesa ripartita. E in questo capitolo 287 poi della parte straordinaria, vi è una spesa per rafforzamento della scogliera del molo.

La stessa frase, la definizione usata dimostra quanto sia urgente e necessaria la sistemazione della banchina e l'impianto di prese di ormeggio. Quindi, aspettando che il progetto più ampio dei lavori necessari, al quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha già dato la sua adesione, indicando anzi alcuni miglioramenti al progetto del Genio civile locale, abbia la definitiva approvazione, devo raccomandare all'onorevole ministro che tanto questa spesa

di manutenzione riferibile al capitolo 53 per l'anno in corso, quanto la spesa straordinaria, (perchè questa delle lire 29,500 al capitolo 287 è nella parte straordinaria del bilancio) siano al più presto eseguite e sieno dati gli ordini perchè sia indetta l'asta, e che il lavoro sia al più presto compiuto: siamo nell'Adriatico, e con l'Adriatico non si scherza.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Assicuro l'onorevole Indelli che sarà indetta l'asta per i lavori da lui sollecitati; e che in quanto alle opere di manutenzione, procederemo anche all'appalto relativo, appena il Consiglio di Stato avrà approvato il capitolato, il che avverrà fra pochi giorni.

**Indelli.** Ringrazio l'onorevole ministro.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 287.

**Fari.** — Capitolo 288. Rinnovazione di apparecchi, ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 289. Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari, lire 29,000.

Capitolo 290. Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari, lire 23,700.

*Spese generali per i porti e per i fari.* — Capitolo 291. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, lire 76,300.

Capitolo 292. Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 10,000.

Capitolo 293. Compensi e remunerazioni al personale di ruolo del Ministero ed a quello straordinario per maggiori servizi resi nell'interesse delle opere marittime, lire 5,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 294. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 600.

Capitolo 295. Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate, lire 416,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzo Marco.

**Pozzo Marco.** Onorevoli colleghi, colgo l'occasione che mi offre questo capitolo del bilancio dei lavori pubblici per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra

l'inosservanza di alcune disposizioni e sopra la deficienza di altre riguardanti l'esercizio delle strade ferrate e specialmente delle ferrovie economiche e delle tramvie.

Secondo l'articolo 9 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con Regio Decreto 31 ottobre 1873, le Società concessionarie di ferrovie debbono fissare il numero minimo e la qualità degli agenti ed inservienti da mantenersi per la custodia e la conservazione della via, e pel servizio delle stazioni, dei segnali e degli sviatoi, nonchè il numero minimo e la qualità del personale destinato al servizio delle macchine e dei convogli.

Secondo poi l'articolo 62 le Società devono stabilire in apposito regolamento le pene disciplinari graduate per gli impiegati ed agenti che manchino all'adempimento dei loro doveri e le relative formalità di giudizio per la loro giusta applicazione.

Una disposizione analoga a quella dell'articolo 9 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate si ha nel regolamento per l'esecuzione della legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, approvato col Regio Decreto 17 giugno 1900, e precisamente nell'articolo 28, in cui si dice, che nel regolamento speciale per il personale della tramvia il concessionario stabilirà le pene disciplinari graduate per gli impiegati ed agenti che manchino all'adempimento dei loro doveri e le norme per la loro applicazione.

All'articolo 94 poi dello stesso regolamento sulle tramvie e ferrovie economiche troviamo, per queste ultime, la seguente disposizione circa il personale:

« Il servizio delle ferrovie economiche potrà essere affidato a personale avventizio riconosciuto idoneo. Il personale però avente attribuzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio dovrà essere assunto con forma temporanea ed avere capacità preventivamente e debitamente constatata per le sue funzioni. »

Una disposizione identica a quella dell'articolo 94 del regolamento sulle tramvie e ferrovie economiche venne pure introdotta nelle recenti norme emanate per l'esercizio economico delle ferrovie ordinarie.

Ora non tutte le società concessionarie di ferrovie economiche e di tramvie osservano, nè a loro vengono fatte osservare, le disposizioni regolamentari che ho ricordato: non tutte hanno il quadro organico del per-

sonale prescritto dall'articolo 9 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, od almeno si rifiutano, non so con quale diritto, od almeno con quale opportunità, di farlo conoscere ai loro agenti: non tutte poi hanno i regolamenti disciplinari per il personale prescritti dall'articolo 62 del regolamento medesimo e dall'articolo 28 del regolamento sulle tramvie e ferrovie economiche.

Non esiste poi, ch'io mi sappia, società concessionaria di ferrovie economiche (e qui non è forse il caso di parlare di inosservanza, ma di deficienza di disposizioni legislative o regolamentari sulla materia) la quale abbia stabilita la durata della ferma temporanea per il personale avente attribuzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio.

La inosservanza e la insufficienza delle disposizioni che ho ricordato hanno prodotto agitazioni nel personale di alcune ferrovie economiche e tramvie, reclamando provvedimenti che io mi son fatto dovere di segnalare all'onorevole ministro del tempo e all'onorevole sotto-segretario di Stato, il quale ha tenuto meco una corrispondenza con quella cortesia che gli è solita: nella sostanza però non potrei dirmi soddisfatto delle risposte ricevute e tanto meno dei provvedimenti che io sollecitavo e che non sono stati presi.

Ora, onorevole ministro, mi consenta di dirle: o si ritiene che le vigenti disposizioni abbiano ragione di essere e che lo Stato abbia diritto di richiederne l'osservanza, ed allora è necessario provvedere; o si ritengono inutili od altrimenti che lo Stato non possa imperne l'osservanza, ed allora si cancellino dai regolamenti che le contengono.

È ad ogni modo necessario riempire il vuoto che esiste intorno alla durata della ferma temporanea per cui deve essere assunto il personale delle ferrovie economiche, con attribuzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio.

Secondo l'articolo 94 del regolamento sulle tramvie e ferrovie economiche alcune categorie di personale devono venir assunte con una ferma temporanea, ma io domando all'onorevole ministro quale ne sia la durata.

Il personale ha pur diritto di conoscere quale è la condizione che gli spetta a norma delle leggi e dei regolamenti in vigore; poichè lo stato di incertezza è di ogni altro il peggiore, è causa di contestazioni e con-



trasti fra la Società e il personale, e di agitazioni dannose pel pubblico, anche quando non degenerano in sciopero, come purtroppo è invece avvenuto in più luoghi.

Ora adunque io credo mio dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di curare l'osservanza delle disposizioni che ho ricordato, e specialmente di determinare la durata della ferma per quel personale delle ferrovie economiche, che non può essere avventizio; non si può senza pericolo consentire che ancora persista la inosservanza o deficienza di così delicate disposizioni in questa così importante materia.

Io prego l'onorevole ministro di volere studiare questo grave argomento. Certamente io non posso pretendere da lui una risposta decisiva fin da ora, cioè ch'egli mi dica subito quali provvedimenti intenda di adottar; e io anzi riconosco che trattasi di argomento richiedente uno studio molto ponderato, perchè involge questioni gravi di diritto pubblico e privato. Ma egli vorrà meco riconoscere, che nulla vi ha di più pregiudizievole e sfiduciante che il rilevare ogni giorno leggi e regolamenti che restano lettera morta.

Ed oggi è anche più necessario fare osservare le garanzie stabilite pel personale ferroviario ed è necessario, in quanto siano manchevoli, di completarle.

Io faccio completo affidamento sullo zelo dell'onorevole ministro e mi riprometto da lui che in epoca prossima i provvedimenti da me reclamati, per impedire ulteriori agitazioni, saranno adottati. (*Benissimo!*)

#### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Luzzatti a presentare una relazione.

**Luzzatti Luigi.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge a favore delle Case popolari. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

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

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

**Nofri.** Al capitolo 295 del bilancio dei lavori pubblici sono ancora inserite (ma aumentano quasi annualmente) 416 mila lire; e questa spesa serve per il personale straordinario dell'Ispettorato generale delle

ferrovie e degli uffici annessi. Sono ormai diciassette anni almeno, vale a dire da quando l'Ispettorato fu istituito, che si parla di questo personale straordinario e si assegna per esso una data spesa che, come dissi, va aumentando; ma ciò nonostante questo personale rimane sempre straordinario. Evidentemente è questa una straordinarietà molto discutibile, dal momento che in 17 anni non si è mai sentito il bisogno di diminuire questo personale. Ed allora vien fatto di domandare perchè esso debba rimanere straordinario, e perchè ci debbano essere nell'Ispettorato generale delle ferrovie su 433 agenti 117 di questi in ruolo e 317 fuori ruolo; mentre poi tutti questi funzionari fanno lo stesso lavoro, con la stessa responsabilità. Ciò costituisce una vera ingiustizia, che quantunque ripetutamente denunziata alla Camera non è stata finora riparata. Si risponderà, come altre volte si è fatto in seguito a qualche interrogazione, che questo personale è straordinario inquantochè provvede a lavori straordinari, iniziati fin dalla creazione dell'Ispettorato, e si è anche qualche volta aggiunto che l'Ispettorato governativo non deve perdurare, e che quindi potendo forse subire modificazioni, potrebbe darsi il caso che questo personale dovesse essere diminuito e conseguentemente licenziato.

Ma se in tutto questo tempo, vale a dire in 17 anni, simile eventualità non è mai avvenuta, e tutto lascia prevedere che l'Ispettorato governativo, in una forma o nell'altra, dovrà continuare, perchè si deve lasciar sussistere questa ingiustizia? Perchè ci deve essere nel personale la grande maggioranza, che fa, lo ripeto, lo stesso lavoro, che ha la stessa responsabilità dell'altro, e che pur tuttavia ha un trattamento inferiore?

Comprendo che, alla distanza di 17 anni, e dopo che questo personale in gran parte ha una anzianità e quindi una età rispettabile, non si possono dare ad esso tutti i diritti, che ha il personale ordinario; ma per lo meno, se non gli si vuol dare la pensione, lo si potrebbe passare in un ruolo, sia pure speciale, gli si potrebbe dare la stabilità che porterebbe con sè tutti gli altri vantaggi che ha il personale ordinario; principalissimo quello di avere aumenti di stipendio, che porterebbero i compensi di questo personale ad una misura più equa e dignitosa.

Domando pertanto al ministro che, poichè siamo prossimi allo scadere delle conven-



zioni ferroviarie, dia a questo proposito un'assicurazione che una buona volta tolga di mezzo l'ingiustizia: o si vuol concedere a questo personale la stabilità, e lo si dica e si provveda; o non si vuole, ed allora se ne dicano le ragioni. Nel qual caso si vedrà che cosa questo personale dovrà fare.

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

**Turati.** Ho preso a parlare su questo capitolo per dire una parola in favore del personale straordinario dell'Ispettorato.

Ma il mio amico Nofri mi ha percorso ed ha detto così bene le cose, che io volevo accennare, che posso rinunciare ad ulteriori considerazioni. Mi permetto però, per mostrare la convinzione, che ho, della bontà dell'argomento messo innanzi dall'onorevole Nofri, di associarmi alle sue dichiarazioni e alle sue preghiere.

Anch'io potei accertare che questo personale straordinario dell'Ispettorato si trova in una condizione veramente deplorabile, tale, che è da meravigliare che presti quel servizio così diligente ed operoso, che abbiamo da esso. Anch'io quindi spero di avere dal ministro una risposta soddisfacente che assicuri questo personale.

All'onorevole ministro ho presentato privatamente un memoriale di questa speciale categoria dal personale ferroviario, memoriale, che realizza, secondo me, il miracolo di migliorare le condizioni del personale senza aggravare l'erario. Comunque sia, ripeto, credo che la causa di questo personale sia bene affidata all'onorevole Balenzano; ed attendo con ansia che egli risponda alle interrogazioni dell'onorevole Nofri e mie.

**De Nava, relatore.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli.

**De Nava, relatore.** L'onorevole Pozzo, prima di finire il suo discorso, ha riconosciuto che la questione, da lui sollevata, circa i rapporti tra il personale e le Società esercenti le ferrovie economiche private, era molto grave e delicata, e non desiderava egli stesso dal ministro una risposta immediata, ma solo che la questione fosse posta allo studio. Io le dico, onorevole Pozzo, che feci parte della Commissione, che preparò il regolamento per la esecuzione della legge sulle ferrovie economiche, Commissione, della quale fecero parte anche i rappresentanti delle Società private, e ricordo benissimo che in quella occasione i rappresentanti delle Società private si opponevano a qualunque disposizione che potesse regolare i

rapporti col personale, ritenendo che esorbitasse dai limiti della legge. Fummo noi, in maggioranza, che reputammo, malgrado ciò, che lo Stato avesse il diritto d'inserire, nel regolamento, quelle disposizioni che l'onorevole Pozzo ha letto, riguardo specialmente agli impiegati da cui dipende la sicurezza delle linee.

Ma io dubito che sia applicabile a quelle Società, allo stato attuale della legislazione, le disposizioni che riguardano l'organico. È materia che ha bisogno di molto studio. Se una disposizione legislativa è necessaria, per regolar meglio quest'argomento, sarà bene che il Ministero studii la cosa con tutto lo zelo.

L'onorevole Nofri e l'onorevole Turati hanno testè parlato di un argomento che entra proprio nel capitolo 295, cioè a dire del personale straordinario. Ma se l'onorevole Nofri e l'onorevole Turati avessero assistito alla seduta dell'altro ieri della Camera, si sarebbero accorti che essi giungono in ritardo, perchè prima ancora che essi con tanto amore (e fecero bene) si fossero occupati del personale straordinario, prima ancora di essi se ne era occupata la Giunta del bilancio. Il relatore ne ha fatto argomento di una parte della sua relazione, e nel suo modesto discorso dell'altro ieri ne ha parlato lungamente, ritenendo appunto che uno dei primi doveri del Governo e della Camera, dovesse essere quello di provvedere al personale straordinario dell'Ispettorato, e di riorganizzarlo. Credo che l'onorevole ministro accoglierà anche queste raccomandazioni degli onorevoli Nofri e Turati, ma prima delle loro (per sola ragione di tempo) aveva già accolte quelle fatte dalla Giunta del bilancio e da me. Questo personale straordinario dell'Ispettorato merita tutti i riguardi. Vi sono straordinari che compiono funzioni alte e di concetto; si può dire che gran parte dell'Ispettorato si fonda su di essi; non è giusto che siano lasciati in condizione di inferiorità. Si tratta di persone che sono impiegate da venti o venticinque anni; che hanno reso grandi servizi allo Stato, e sono convinto pertanto che il Governo farà il suo dovere.

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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Permetta l'onorevole Pozzo che io sia molto riservato nel dargli risposta. È mio avviso che lo Stato debba immischiarsi quanto meno è possibile in imprese, nelle quali non ha diretta ingerenza; imperocchè tutto

sta nel primo passo, fatto il quale, non sappiamo dove potrà arrestarsi. Cerchiamo dunque di vedere con serenità, se le attuali disposizioni diano il diritto allo Stato di imporre un organico delle Società per tranvie e ferrovie economiche; cerchiamo di vedere se esso abbia il diritto di esercitare le sue funzioni di tutela, oltre un certo limite; epperò io prego l'onorevole Pozzo di darmi il tempo di esaminare il grave problema, perchè non vorrei trascinare lo Stato, là dove non è obbligato ad entrare.

Agli onorevoli Turati e Nofri non potrei che dare nuove assicurazioni su quanto dissi ieri. Ieri ho dichiarato che ritengo l'ordinamento dell'Ispettorato ferroviario uno dei problemi, dei quali il ministro ha il dovere di occuparsi al più presto; e promisi di occuparmene nel novembre, anche per ciò che riguarda la sistemazione degli straordinari di esso Ispettorato. Ho poca fede che, senza maggiori fondi, possa migliorarsi la posizione di questi straordinari; ma spendere o non spendere, credo che sia dovere per lo Stato di non conservare ancora per lungo tempo questo numeroso personale, in una condizione non regolare. Io quindi non ho che da rinnovare l'assicurazione, che in un prossimo assetto dell'organico, si conterranno anche disposizioni per gli straordinari.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 295.

Capitolo 296. Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 40,000.

Capitolo 297. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato, lire 16,000.

Capitolo 298. Compensi e remunerazioni al personale dell'Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo, lire 55,000.

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

**Santini.** Credo che proprio in questo capitolo, che tratta di compensi al personale dell'Ispettorato, possa entrare una raccomandazione, che rivolgo vivissima al ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia provvedere alle miserrime condizioni, nelle quali versano gli ufficiali d'ordine dell'Ispettorato generale delle strade ferrate. I quali,

pur facendo parte di una stessa amministrazione, sono in condizioni di gran lunga inferiori a quelle del personale della stessa classe appartenente al Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro sa meglio di me come questa questione sia stata portata molte volte alla Camera; anzi debbo ricordare che l'onorevole mio amico Branca, se non erro, nella tornata del 7 dicembre 1900, rispondendo all'onorevole Aprile che reclamava, come io reclamo, provvedimenti per gli ufficiali d'ordine dell'Ispettorato delle ferrovie, dichiarava come egli quasi si sentisse offeso che gli si volesse far rimprovero di non provvedere a questa benemerita classe di impiegati, in quanto che ripeteva per la terza volta essere l'organico dell'Ispettorato, non una promessa, ma un fatto compiuto, e che trovavasi al Ministero del tesoro per essere allegato al bilancio del 1901-902. Io non so comprendere come l'opera dell'onorevole Branca sia stata, non solamente ritardata, ma dimenticata. Quindi vorrei rivolgere preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia attuare quell'organico dell'onorevole Branca. Confido pertanto, che il ministro dei lavori pubblici vorrà darmi affidamento che ai diritti di questi ufficiali d'ordine sarà provveduto senza ulteriore indugio.

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

**Presidente.** Parli.

**Balzano, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Santini può esser sicuro che nell'organico, che sarò per presentare, terrò conto delle condizioni degli ufficiali d'ordine. E poichè, come sempre avviene, nel disporre uno studio si tien conto di tutti i precedenti per poter vedere quanto di meglio già fu proposto, dichiaro che non mancherò di tener presente anche il lavoro dell'onorevole Branca.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 298.

Capitolo 299. Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'impresе e costruzioni pubbliche (Legge 12 luglio 1896, n. 299, articolo 21, contratto 29 agosto 1896), lire 15,000.

Capitolo 300. Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle 19 linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, per memoria.

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

**Ticci.** Non faccio più la proposta che intendevo di fare per l'aumento del sussidio chilometrico per le ferrovie da costruirsi, perchè non mi pare la discussione di un capitolo del bilancio sede opportuna per intrattenersi di una questione grave, e perchè io sono stato prevenuto dall'onorevole Majorana che, con la sua calda parola, raccomandava al ministro dei lavori pubblici di tener conto delle domande avanzate per aumentare il sussidio chilometrico. Io quindi riservandomi di fare una proposta a tempo più opportuno, in questo momento mi limito a richiamare l'attenzione del ministro sulla condizione che è fatta agli ultimi venuti, che domandano un sussidio chilometrico per la costruzione delle ferrovie. Abbiamo avuto un banchetto ferroviario al quale non tutti si sono potuti assidere, avendosi delle provincie in Italia le quali mentre hanno contribuito con la imposta alla costruzione di tutte le ferrovie, non hanno avuto un metro di ferrovia. Ora tenendo conto di questa condizione speciale, e del principio che è stato invocato alla Camera, che cioè in circostanze speciali occorrono trattamenti speciali, io chiedo l'applicazione di questo principio per quelle Provincie, le quali, avendo concorso alla costruzione di tutte le ferrovie, non hanno avuto il beneficio di averne perchè la loro condizione è veramente speciale.

È a nome della giustizia che io ricorro all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè la giustizia consiste nella ripartizione eguale dei benefizi statuali fra tutti coloro che costituiscono lo Stato e non nel fare soggiacere a dei carichi senza ammettere al godimento dei benefizi. (*Bene!*)

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

**Branca.** Non mi lancerò nel pelago delle costruzioni ferroviarie, imperocchè sono tante le speranze fatte sorgere e così scarsi i mezzi apprestati nel bilancio, che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici troverà modo di poterne appagare almeno alcuni e di soddisfare i bisogni più urgenti, avrà compiuto opera meravigliosa. Mi limiterò dunque a due sole domande precise, le quali riguardano non la costruzione, ma la gestione delle ferrovie e hanno riferimento al capitolo in esame.

La prima domanda è questa. Vi è la grande Commissione ferroviaria nominata dal ministro Lacava, e che io riconfermai, ma alla quale, perchè compisse i suoi lavori, avevo assegnato il termine perentorio

del 31 dicembre 1900. Il presidente di quella Commissione, l'onorevole Saporito (che io cito a cagione di elogio, perchè, andati via altri presidenti, egli con grande tenacia ha voluto condurre innanzi il lavoro che credo sia al suo termine) diceva che al massimo sarebbe stato richiesto un altro semestre oltre il termine da me assegnato, e che quindi i lavori della Commissione sarebbero finiti al primo luglio 1901. Ora siamo nel giugno 1902, e non ancora questi lavori sono compiuti. Epperò faccio questa domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici: intende egli di invitare la Commissione a terminare questo lavoro? Inquantochè è chiaro che il ministro dei lavori pubblici non potrà iniziare nessun studio positivo, e non potrà preparare alcuna proposta senza conoscere il giudizio della Commissione. Io comprendo benissimo che il ministro dei lavori pubblici non possa mettersi a fare studi e proposte, quando vi è una grande Commissione parlamentare e di funzionari investita della questione, e finchè la Commissione non abbia presentato le sue conclusioni.

Ora alla fine del 1903 dobbiamo avere preso una decisione rispetto alle ferrovie, perchè alla fine del 1903 scade il termine per la denuncia delle Convenzioni ed alla fine del 1905 scadono le Convenzioni; e perciò è necessario che per la Sessione prossima il Governo manifesti alla Camera i suoi propositi; perchè si tratta di una questione ponderosissima nella quale non possiamo farci trovare impreparati. Quindi io domando all'onorevole ministro, quando egli creda che queste conclusioni della Commissione parlamentare possano essere conosciute, se creda di farle pubbliche, ed in qual'altro modo creda, alla ripresa dei lavori parlamentari, fare noto alla Camera come intenda di risolvere il problema.

La seconda mia osservazione ed interrogazione insieme riguarda un altro punto che si riferisce alle costruzioni. L'onorevole Majorana nella tornata di sabato sebbene più specialmente accennasse ai sussidi chilometrici disse che le costruzioni presentavano parecchi residui disponibili, che si poteva attingere per le costruzioni a questi residui, e stimolava l'energia dell'onorevole Balenzano, dicendo: provvedete, perchè altrimenti potrebbe venire un altro ministro dei lavori pubblici nell'avvenire, il quale si giovi di queste disponibilità nuove in tempo più lontano.

Io debbo osservare all'onorevole Majo-

rana, che è possibile che a liquidazione finita qualche milione avanzi; ma si tratterà di poca cosa; tutto quello che è fissato in bilancio è o per opere in corso, o per opere già compiute e non ancora liquidate. Che per effetto della liquidazione possa risultare un avanzo, lo spero; ma, come dico, si potrà ridurre a pochi milioni da contare sulla punta delle dita, se pure vi saranno; perchè può essere anche che si verifichi l'ipotesi contraria. Quindi bisognabandire dagli animi degli onorevoli deputati l'opinione che su questo fondo ci sia da contare per futuri lavori.

Desidero fare un'ultima osservazione. Nella diligente relazione dell'onorevole De Nava ho visto riportati molti responsi dell'Amministrazione con indicazione di somme per impegni sulle Casse patrimoniali ed altre simili spese. Ora io non vorrei che da questa indicazione potesse sorgere la credenza negli interessati, che ministro e Camera abbiano accettato questi elenchi; inquantochè la mia esperienza mi ha insegnato che molti di questi elenchi, quando si va a verificarli si riducono a somme molto minori, perchè anche molti impegni non vengono eseguiti. Quindi desidero che l'onorevole ministro mi dichiari che tutte le risposte date dall'Amministrazione in suo nome (perchè il ministro rappresenta l'Amministrazione) non possano riguardarsi che come elenchi indicativi e non hanno forza probante; e che ministro e Amministrazione si riservano di esaminare caso per caso, quando in questi elenchi vi sia una spesa effettiva e quando no. L'Amministrazione può introdurre variazioni, sia nella liquidazione, sia per sostituire una spesa ad un'altra; e fino a che una spesa non è fatta, un'opera impegnata si può ridurre, e quel fondo può passare ad un'altra opera. Cosicchè è necessario che non sorgano equivoci, e che il ministro dichiari che tutti questi responsi, dati dalla Amministrazione alla Giunta del bilancio per informarne la Camera, sono semplicemente indicativi e non contengono alcuna sanzione, nè dell'Amministrazione nè della Camera, per la futura indicazione e per le future disposizioni.

Su questi due punti desidero risposte precise.

E, rispetto alla gran mole delle costruzioni, mi auguro che l'onorevole ministro abbia buona fortuna.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili Astolfone.

**Fili Astolfone.** Mi parrebbe mancare ad un dovere se, in occasione di ogni bilancio, non parlassi delle linee complementari, fra le quali ve n'è una tante volte ricordata alla Camera, e cioè la Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni.

L'onorevole collega Tucci ha detto testè che i benefici alle popolazioni debbono essere in relazione dei contributi e dei pesi che sostengono. Questo dice l'articolo dello Statuto; ma in fatto ciò non si verifica, specialmente quando si tratti di ferrovie, che noi aspettiamo da lungo tempo. Se fosse stato così, onorevoli colleghi, noi non avremmo aspettato venti anni per aver costruita una linea, la quale doveva essere aperta all'esercizio nel 1896!

Quindi, mentre mi associo a coloro che domandano benefici e riconosco la giustizia di queste domande, noto tuttavia che vi è una pregiudiziale a favore di quelle complementari, le quali hanno un diritto acquisito e alle quali speriamo verrà data la dovuta soddisfazione il più sollecitamente possibile.

Mi limito quindi a dirigere all'onorevole ministro una semplice domanda, in rapporto alle complementari.

Non mi trovai presente quando egli rispose a coloro, che lo sollecitavano a presentare e il risultato dei lavori della Commissione Reale e il disegno di legge. Egli vorrà dunque scusarmi se gli ripeto la stessa domanda, e lo prego di dirmi quali siano gli intendimenti del Governo in rapporto alle proposte che presenterà alla Camera, e se queste proposte verranno sollecitamente presentate, perchè le condizioni di animo delle popolazioni interessate sono tali che rimandare a più tardi l'appagamento dei loro desiderî sarebbe un'ironia.

Questo non è, e non può essere negli intendimenti di un Governo, che è presieduto dall'onorevole Zanardelli, in cui l'onorevole Balenzano è ministro dei lavori pubblici.

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

**Mantica.** Poche parole, anche a nome dell'onorevole Bovi e degli altri deputati della mia Provincia, interessati, per ricordare al ministro dei lavori pubblici ed alla Camera l'unica, modesta e più che ragionevole aspirazione ferroviaria della provincia di Reggio Calabria e per provocare dal ministro una esplicita risposta.

Anche senza concepire eccessive speranze per un'immediata attuazione, poichè si tratta qui non solo di stabilire i lavori per l'oggi, ma

anche pel domani, e poichè il Governo con equo proponimento mostra di voler iniziare l'attuazione di un piano razionale di viabilità indispensabile per la Basilicata, per le Calabrie e per la Sicilia, io richiamo l'attenzione vostra sui voti ripetutamente fatti dalla provincia di Reggio Calabria e dai moltissimi Comuni fin dal 1878 e rinnovati anche di recente. Non si tratta che di una breve, non costosa e sicuramente remunerativa linea ferroviaria che congiunga la Piana di Palmi con la linea tirrena, sboccando allo scalo di Gioja Tauro e possibilmente anche col Jonio. (*Rumori*).

Questa linea, realmente e propriamente complementare, deve dare uno sbocco che oggi manca affatto a moltissimi centri popolosi ed ai prodotti agricoli di quella parte interna della Provincia. Le aspirazioni possono anche, e solo per ora, limitarsi, per una prima parte, alla esecuzione sollecitata di un progetto dell'ingegnere Minniti già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e del quale esistono tutti i precedenti al Ministero dei lavori pubblici. Per esso sarebbe messa in comunicazione Gioja Tauro e la linea litoranea coi comuni di Rizziconi, Iatrinoli, Radicena, Cittanova, Polistena, Cinquefrondi, Maropati e molti altri se ne servirebbero da vicino, i quali Comuni, come la Provincia, avevano già deliberato dei sacrifici, pur di conseguire questo intento. Ma per lo Stato si tratta, ripeto, di assai tenue spesa, poco più che tre milioni, poichè questa breve linea, di circa 41 chilometri, potrà costruirsi anche a sezione ridotta, e sarà un lavoro che corrisponderà pienamente alla legge del minimo mezzo, giacchè con lieve dispendio si arrecherà un grandissimo vantaggio a popolosa contrada, che non può più farne a meno.

E questa è, come dicevo, l'unica modestissima aspirazione della provincia di Reggio Calabria, che da più anni attende, e che io confido troverà ora il meritato ascolto presso il Governo e la Camera, già che il problema complesso è ormai giunto a maturità.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

**De Seta.** Desidererei fare una domanda all'onorevole ministro; desidero sapere, cioè, se presto potremo sapere qualche cosa di concreto, di definito in rapporto ai lavori della Commissione delle ferrovie complementari; desidererei inoltre sapere quanto ci sia di vero nella notizia pubblicata da alcuni giornali circa le trattative che correbbero fra il Ministero dei lavori pub-

blici e le Società ferroviarie, alle quali si vorrebbe concedere la costruzione e l'esercizio di alcune delle ferrovie complementari.

Dopo queste domande, debbo fare ancora una dichiarazione a nome anche di tutti i miei com provinciali. Il relatore del bilancio ieri ha affermato che la soluzione vera della questione relativa alle ferrovie complementari sia quella di costruire queste ferrovie a sistema economico, e questa tesi è stata anche affermata, pochi giorni or sono, da alcuni nostri colleghi calabresi. Essi hanno detto che per risolvere il problema ferroviario calabrese si debbano costruire tutte queste ferrovie a sistema economico. Io dico che questa affermazione generica è assolutamente erronea.

È vero infatti che alcune di queste ferrovie si possono costruire economicamente, ottenendosene anche buoni effetti, ma non è men vero che sarebbe assolutamente dannoso costruirne delle altre con lo stesso sistema; io vorrò citarne solamente due della mia provincia di Cosenza, la Cosenza-Paola, che rappresenta la continuazione di un'altra ferrovia ordinaria, la Sibari-Cosenza, e che ambedue rappresentano poi il congiungimento di due linee importantissime la litoranea Tirrena e la litoranea Jonica. Sarebbe perciò un errore costruire la Cosenza-Paola a sistema economico e sarebbe altro errore l'applicare lo stesso sistema per la Lagonegro-Castrovillari, la quale, se è una ferrovia di interesse strategico, non risponderebbe certo a queste finalità, se si costruisse a scartamento ridotto.

Questa è la dichiarazione di protesta che faccio, tanto contro la risposta del relatore, quanto contro la tesi sostenuta da alcuni dei colleghi della Calabria.

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

**Mango.** Crederei mancare al mio dovere, se non raccomandassi all'onorevole ministro dei lavori pubblici la Lagonegro-Castrovillari, della quale testè ha parlato l'onorevole De Seta.

Nel mio Collegio elettorale doveva costruirsi la Lagonegro-Castrocucco, che, per la legge del 1879, era nella categoria A. Ora, non essendosi costruita quella linea, poichè sembrò che fosse inutile spendere 45 e più milioni fra balze che avevano a fianco dei paesi molto piccoli, e che non potevano avere uno svolgimento commerciale consentaneo ad una grande linea, si è, con prudente criterio, stabilito di sostituire alla

Lagonegro-Castrocucco la Lagonegro-Castrovillari. Faccio voti che il Ministero voglia, a preferenza di qualunque altra linea complementare, ricordare che la Basilicata e la Calabria, specialmente dalla parte del circondario di Castrovillari, hanno il massimo bisogno d'una comunicazione ferroviaria.

Confido quindi che il Governo vorrà preferire ad ogni altra la Lagonegro-Castrovillari; ed in ogni caso, se non sarà possibile costruirla intera, vorrà per lo meno fare, al più presto che potrà, un primo trat'to, possibilmente fino a Lauria, od almeno sino a Castelluccio Inferiore.

**Presidente.** Onorevole relatore...

**De Nava, relatore.** Mi permetta la Camera, che io risponda brevemente agli oratori che mi hanno preceduto, e, in primo luogo, all'onorevole Branca.

Egli ha accennato che l'onorevole Majorana avesse parlato di residui sulle somme destinate alla liquidazione delle ferrovie; ed ha cercato di disilludere i colleghi della Camera sull'esistenza di somme disponibili. Ed effettivamente queste somme non ci sono. Però io debbo dichiarare che l'onorevole Majorana non parlò di residui per la liquidazione delle ferrovie; parlò invece di residui sulle somme in ciascun anno destinate ai sussidi chilometrici...

**Majorana.** Precisamente.

**De Nava, relatore.** Egli fece questa questione, disse: il ministro del tesoro ha assegnata una somma annua di 500,000 lire per sussidi chilometrici; se queste 500,000 lire, in un anno, non si dispongono tutte, quel che resta disponibile si può impegnare nell'anno successivo, oppure si può impegnare solo la somma di 500,000 lire? Questa è la questione che egli fece, ed a cui io non risposi, per questa ragione: perchè vorrei che una risposta di questo genere la desse il ministro del tesoro.

La seconda questione sollevata dall'onorevole Branca è la seguente. Nella relazione sul bilancio dei lavori pubblici, io ho pubblicato una quantità di risposte, date dall'Amministrazione, e più specialmente una quantità di elenchi che rappresentano gli impegni sulle Casse patrimoniali.

Dice l'onorevole Branca: con ciò, avete dato una specie di sanzione a questi impegni dell'Amministrazione; con ciò, avete dato una sanatoria a quel che farà il ministro. Intendiamoci bene, onorevole Branca. È bene mettere i punti sugli *i*, e chiarire la situazione; perchè questa delle Casse pa-

trimoniali, è materia degna di tutta l'attenzione.

Il bilancio delle Casse patrimoniali non è stato mai sottoposto alla Camera dei deputati; abbiamo un bilancio fuori bilancio; si tratta d'una azienda di quasi 30 milioni all'anno, che non ha il vero controllo del Parlamento.

Allegato al bilancio dei lavori pubblici, vi è un prospetto in cui si mettono gli accreditamenti dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali, da un lato; e dall'altro, ciò che l'Amministrazione crede che si dovrà spendere, nell'esercizio a cui il bilancio si riferisce. In verità è una finzione di bilancio. Che cosa abbiamo creduto di fare nell'interesse della cosa pubblica, e per notizia della Camera? Abbiamo chiesto all'Amministrazione in primo luogo la vera e propria situazione dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali, e dalle indagini molto minute fatte abbiamo chiarito che gli impegni già assunti, sui quali pertanto non è il caso di fare alcun controllo, per lavori già autorizzati, porteranno che nelle Casse patrimoniali si avrà al 30 giugno 1902 un disavanzo di 31 milioni. Ma abbiamo fatto di più, ed abbiamo detto all'Amministrazione: se voi continuate di questo passo, potendo impegnare negli anni 1903-904 e 1904-905 altrettante somme quante saranno portate dagli accreditamenti nei due anni successivi, il disavanzo resterà quale è; anzi potrà crescere di molto, e ci troveremo alla fine del 1905 con un grosso *deficit* da colmare. L'Amministrazione ci ha risposto, e tutte le risposte sono state inserite nella relazione perchè la Camera le potesse conoscere, apprezzare e discutere, che essa intende procedere con molta lentezza, poichè ci troviamo negli ultimi anni dell'esercizio ferroviario, e ci ha assicurato che si faranno solo i lavori indispensabili, per modo che il disavanzo, invece di crescere, diminuirà, tanto vero che nel prossimo esercizio intende impegnare soli sei milioni in conto patrimoniale, mentre gli introiti saranno di 16, e così il disavanzo diminuirà di 10 milioni.

Noi non ci siamo contentati nemmeno di questo, ed abbiamo domandato all'Amministrazione quali sono gli impegni che essa crede di dover prendere negli esercizi successivi. L'Amministrazione ci ha mandato un elenco, che non abbiamo pubblicato, appunto perchè non volevamo con tale pubblicazione sanzionarlo, e tanto meno autorizzare il Governo a fare tutti quei lavori che nell'elenco sono indicati. Tale elenco

in fondo è la lista delle opere per le quali dalle Società ferroviarie sono stati presentati i progetti, ed è stata domandata l'autorizzazione della spesa, e per le quali l'Amministrazione non ha ancora provveduto. Questi progetti ammontano per le tre Società ferroviarie a 30 milioni; ma io riconosco che molti di essi non debbono farsi, molti altri dovrebbero essere notevolmente ridotti, e che se dovesse farsi un controllo su quel prospetto vi sarebbero moltissime osservazioni a fare. Ma di tutto ciò noi lasciamo la piena responsabilità all'Amministrazione. Ad essa inoltre spetta di curare che il disavanzo non diventi più grosso e minaccioso.

La Giunta del bilancio non aveva modo di fare un esame più profondo e più efficace di quello che ha fatto e che io ho esposto nella mia relazione. Come ripeto, noi non abbiamo dato alcuna autorizzazione di assumere nuovi impegni; le abbiamo invece lasciato ogni responsabilità di quel che farà circa questa questione.

Devo ora rispondere agli onorevoli Mantica, Mango e De Seta, che hanno parlato della costruzione delle ferrovie, e specialmente all'onorevole De Seta, che ha tirato in ballo me per il discorso che pronunciai l'altro giorno. Ebbene, io non credo di dovere togliere nulla a quanto dissi. Io ritengo che una gran parte della soluzione del problema delle ferrovie complementari consista appunto nella costruzione delle ferrovie economiche. Solo così il problema potrà essere risolto. Io vorrei che gli onorevoli De Seta, Mango e tutti gli altri che hanno modo di far propaganda nella loro regione, snobbassero i preconcetti che in questa materia si hanno, e più specialmente che parlando di ferrovie economiche si intenda assolutamente parlare di concessione con sussidio, mentre anche le ferrovie economiche possono essere costruite dallo Stato. Lavorando in tal senso gli egregi colleghi, farebbero opera patriottica ed affretterebbero la soluzione del problema. L'onorevole De Seta ha detto, che non tutte le ferrovie si possono costruire a sistema economico: ne sono convinto anch'io; è questione di senso comune: nessuno costruirebbe, per esempio, a sistema economico una linea internazionale.

Vi sono però parecchie delle ferrovie complementari, le quali possono, anzi debbono, esser costruite a sistema economico, se non vogliamo incorrere negli stessi errori, in cui siamo incorsi finora, di fare

strade ferrate ed opere pubbliche le quali sono sproporzionate al fine che vogliamo raggiungere, con grande sperpero di forze, non solo nel capitale che vi si impiega, ma nelle spese di esercizio; mentre, se dovessimo queste maggiori somme ad altri fini nelle stesse regioni, per aiutare, ad esempio, o il completamento della rete stradale ordinaria, o la produzione agricola, faremmo opera molto più utile e più proficua.

Con ciò non intendo dire che la Cosenza-Paola, ad esempio, di cui s'interessa specialmente l'onorevole De Seta, debba essere costruita a sistema economico: posso anche ammettere che essa sia appunto una di quelle per le quali si debba fare un'eccezione. Ma io parlo in tesi generale, e per esempio, non farei eccezione per la Lagonegro-Castrovillari, della quale, fino ad oggi, non si è sentito il bisogno strategico, e che invece per i bisogni commerciali non occorrerebbe punto fosse fatta a sistema ordinario, con uno spreco inutile di milioni, che potrebbero essere meglio collocati.

Facciamo tutti opera sana perchè quelle popolazioni si accocchino ad avere quello che loro strettamente occorre, non il superfluo e il fastoso che sarebbe non solo inutile, ma dannoso; perchè in fondo i danari lo Stato li cava dalle tasche dei contribuenti; e se con gli stessi mezzi si può fare in quelle regioni una rete stradale completa, con grandi benefizi per tutti, non conviene disprezzare questo sistema, sol per ubbidire a vane pretese che non hanno alcuna base di ragionevolezza.

Dopo queste dichiarazioni, non mi resta che un'ultima parola da dire all'onorevole Branca, per quel che riguarda l'esercizio ferroviario dal 1905 in poi.

La Giunta del bilancio si è occupata di ciò che ha formato oggetto del suo discorso, vale a dire dei lavori della Commissione istituita a tal uopo. E poichè l'onorevole Saporito, presidente di quella Commissione, fa parte anch'egli della Giunta del bilancio, la Giunta stessa lo ha formalmente interpellato, ed egli ha dichiarato che, fra breve, sarà presentato al Governo il risultato dei lavori dalla Commissione compiuti.

In questa condizione di cose, noi non potevamo far di più, di quel che abbiamo fatto, cioè, far voti che il Governo presenti al più presto al Parlamento le proposte per la soluzione del gravissimo problema. (*Bravo! — Approvazioni.*)



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

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Ben poco ho da aggiungere a quello che ha detto il relatore.

La Commissione, di cui è presidente l'onorevole Saporito, non ha finora espletato il suo lavoro. Essa aveva anzi domandato una proroga a tutto dicembre, ma io feci appello allo zelo e alla solerzia del presidente e dei membri della Commissione, perchè avessero la cortesia di presentare la parte del lavoro già esaurita e di voler impiegare il minor tempo possibile per ultimarlo tutto quanto. Il Governo non può far passare il prossimo autunno senza occuparsi dell'esame del problema ferroviario, e non è possibile procedere a questo studio senza tener presente ciò che ha fatto la Commissione anche per doveroso riguardo ad essa. Io quindi non posso, anche davanti alla Camera, che rinnovare le mie preghiere all'onorevole Saporito, perchè, senza domanda di altre proroghe, cerchi di affrettare per quanto è possibile i lavori della Commissione.

L'onorevole Ticci è tornato sulla questione, già sollevata dall'onorevole Majorana, dell'aumento del sussidio chilometrico alle ferrovie da costruirsi. Egli ci ha parlato di banchetto ferroviario, e di Provincie che ne erano rimaste fuori. Io finora avevo sentito parlare solo della Basilicata e delle Calabrie, che si trovano in questa condizione; ma non sapevo che anche la Toscana fosse stata esclusa dalle costruzioni ferroviarie. (*Commenti*). Siam dunque in parecchi a reclamare, per varie regioni, nuove ferrovie.

Ad ogni modo, onorevole Ticci, guardi un poco che progresso ha fatto il sistema delle sovvenzioni chilometriche. Prima non sorpassavano le 1000 lire; poi da 1000 salirono a 3000, e finalmente l'onorevole Lacava le ha portate a 5000.

Ma adesso a me pare che, invece di parlare di sovvenzioni chilometriche, si tenta un'altra forma, per la quale le ferrovie debbano farsi unicamente a spese dello Stato; ed anzi con un peggioramento, cioè senza le garanzie che si hanno per le ferrovie ordinarie: imperocchè si propongono dei sussidi così alti, per i quali il Governo andrebbe incontro ad oneri gravissimi, senza avere nemmeno il modo di esercitare la dovuta sorveglianza sull'impiego delle somme pagate.

Dunque, andiamo adagio, onorevole Ticci:

abbiamo altri problemi, dei quali è nostro dovere di occuparci; l'aumento del sussidio chilometrico alle nuove ferrovie non può essere che argomento di un tempo di là da venire.

L'onorevole Fili-Astolfone, a cui fecero eco altri colleghi, insiste nel dire: ma insomma delle complementari che cosa fate? Onorevoli signori, io sabato ho avuto l'onore di annunziare al Parlamento che è intenzione del Governo di presentare prestissimo il disegno di legge sulle ferrovie complementari; ma che prima di presentarlo, io ho un dovere verso la Commissione presieduta dall'onorevole Giusso, e cioè di aspettarne la relazione.

L'onorevole Giusso mi ha promesso che entro due o tre giorni potrà presentare questa relazione; appena il Governo avrà avuto agio di studiarla, presenterà quel disegno di legge.

Ma l'onorevole De Seta, con una curiosità spinta all'ultimo grado, e che è giustificata soltanto dall'affetto che ha per le linee calabresi, ha chiesto: avete aperto le trattative con la Società? Io in verità non so che sia mio debito dire se ho aperto o no trattative con qualcuno, ma se anche l'onorevole De Seta crede che il deputato abbia il diritto di vedere quali sono gli studi preliminari che il Governo compie prima di presentare un disegno di legge, io gli dichiaro che non ho trattative in corso con nessuno.

Il Governo si dirige alle Società, agli ingegneri, ai suoi uffici tecnici, onde avere tutti gli elementi necessari per concretare le proposte che poi presenterà al Parlamento; ma oltre di questo noi non abbiamo, ripeto, trattative in corso con alcuno.

Intorno alle altre osservazioni che sono state fatte su alcune linee complementari io non ho che una sola preghiera a farvi, onorevoli colleghi: aspettate ancora pochi giorni che sieno compiuti i nostri studi; e solo dopo averne avuto conoscenza l'onorevole De Seta vedrà se debba attaccare o no il Governo per il sistema economico col quale si presume che esso intenda provvedere alle nuove costruzioni.

E giacchè, l'onorevole De Seta, accennò alla Cosenza-Paola, egli non ignora che fu il Consiglio provinciale di Cosenza che deliberò il concorso per la linea Cosenza-Paola a sezione ridotta.

**De Seta.** Io l'ho sempre combattuta nel Consiglio provinciale.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** E sia

pure; ma, ripeto, aspettiamo che si possa discutere il progetto di legge, e non veniamo di straforo a pregiudicare questioni, le quali debbono essere studiate ed esaminate dal Parlamento con tutta la maggiore ponderazione che si richiede.

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

**Presidente.** Accenni al suo fatto personale.

**Ticci.** Il fatto personale è questo: io ho parlato di un banchetto ferroviario e non ho da disdirmi, perchè quando si sono costruite migliaia di chilometri di ferrovie e si sono spese miliardi per le costruzioni, la frase « banchetto ferroviario » non è impropria. Alla obbiezione fattami che in Toscana abbiamo le ferrovie rispondo che le abbiamo, ma non quante abbiamo il diritto di averne; ed in una provincia Toscana, la provincia di Siena, le ferrovie sono state costruite, con l'opera i contributi e garanzie di cittadini, e lo Stato italiano non ha speso un soldo per costruzioni ferroviarie in quella Provincia. Quindi abbiamo, come diceva il ministro, le ferrovie, ma fatte da noi, e non con i miliardi erogati dallo Stato, nelle costruzioni ferroviarie: e però i benefici che non abbiamo avuto nel passato ci danno diritto di pretendere nello avvenire.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 300.

Capitolo 301. Linea Roma-Solmona, *per memoria.*

Capitolo 302. Linea Faenza-Firenze, *per memoria.*

Capitolo 303. Linea Eboli-Reggio, *per memoria.*

Capitolo 304. Linea Parma-Spezia, *per memoria.*

Capitolo 305. Linea Gozzano-Domodossola, *per memoria.*

Capitolo 306. Linea Cuneo-Ventimiglia, *per memoria.*

Capitolo 307. Linea Benevento-Avellino, *per memoria.*

Capitolo 308. Linea Taranto-Brindisi, *per memoria.*

Capitolo 309. Linea Messina-Patti-Cerda, *per memoria.*

Capitolo 310. Linea Lucca-Viareggio, *per memoria.*

Capitolo 311. Linea Foggia-Lucera, *per memoria.*

Capitolo 312. Linea Valsavoia-Caltagirone, *per memoria.*

Capitolo 313. Linea Macerata-Civitanova, *per memoria.*

Capitolo 314. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, *per memoria.*

Capitolo 315. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale, *per memoria.*

Capitolo 316. Ampliamento di officine per la rete complementare, *per memoria.*

Capitolo 317. Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo con la legge 2 luglio 1896, n. 269, *per memoria.*

Capitolo 318. Aumenti e migliorie di materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare, *per memoria.*

Capitolo 319. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria, concesse all'industria privata, *per memoria.*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini Gesualdo.

**Libertini Gesualdo.** L'oggetto di cui parla il capitolo 319 venne già preso in considerazione da ben tre leggi dello Stato, l'ultima delle quali, quella del 30 aprile 1899, migliora le condizioni delle precedenti, aumentando il sussidio chilometrico ed anche la durata degli anni, per i quali il sussidio viene concesso. Oltre a ciò la legge predetta stabilisce che il Governo è autorizzato a stanziare nel bilancio del tesoro la somma di mezzo milione destinata appunto a far fronte alle spese occorrenti per sussidi che si sarebbero dovuti concedere alle linee previste dalla legge medesima.

Ma non credo che questo stanziamento sia mai stato fatto, almeno da quando io sto alla Camera; ed anche nel bilancio che ora si sta discutendo la competenza a questo riguardo è rappresentata dalla malinconica espressione *per memoria.* Ciò dimostrerebbe nel Governo l'idea di non stanziare nel bilancio la somma occorrente.

Ora io ammetto che non si sia sentito il bisogno di stanziare finora questa somma in bilancio per mancanza di richieste di concessioni. Ma oggi la cosa è ben diversa, poichè, come l'onorevole ministro certamente sa, parecchie domande di concessione di sussidi chilometrici per ferrovie sono in corso, ed io ritengo che prima che finisca l'anno finanziario verranno presentate al Governo molte altre domande di simil genere.

Di fronte a questo nuovo stato di cose, prego l'onorevole ministro di dirmi se non trovi che sia venute il momento di stan-

ziare effettivamente la somma nel suo bilancio incominciando da quello in corso.

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

**Presidente**. Ne ha facoltà.

**Balenzano**, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Libertini è indubitabilmente caduto in un equivoco. Questo capitolo riguarda esclusivamente le costruzioni ferroviarie che si fanno dallo Stato, mentre le sovvenzioni, a cui egli allude, non gravano sul bilancio dei lavori pubblici, bensì gravano sul bilancio del tesoro, secondo precedenti decisioni del Parlamento.

È infatti nella legge di approvazione del bilancio del tesoro che trovasi annualmente indicato il limite di impegno fino al quale si può arrivare nell'esercizio corrispondente per tali sovvenzioni; e questo limite fu fissato annualmente in lire 500,000.

E giacchè l'onorevole Libertini me ne dà occasione, io rispondo anche ad una osservazione che mi pare sia stata fatta dall'onorevole Majorana, allorchè domandava se le 500 mila lire si accumulano o si toccano. Fin oggi non vi fu occasione di profittare delle disponibilità di un'esercizio, se non per piccola somma in quello ultimo scorso, onde avere maggiore ampiezza di limite nell'anno successivo, perchè sgraziatamente molte sono le domande di concessione che si presentano, ma poche sono quelle che giungono fino alla stipulazione definitiva, nonostante che le istruttorie complesse e difficili si compiano dalla Amministrazione con sollecita cura. Perciò può ben dirsi che il limite di impegno, assunto dal Tesoro, solo riesce al fine di un melanconico *promemoria*, non per colpa del Governo ma per altre ragioni che qui è inutile di noverare.

Ad ogni modo non si può far colpa al ministro dei lavori pubblici se così ha presentato il bilancio e così desidera che sia approvato; molto meno gli si può chiedere di inscrivere nel suo bilancio una somma qualsiasi per sovvenzioni chilometriche.

L'onorevole Libertini quindi ha il modo di convincersi di quanto io ho detto e di persuadersi che non posso seguirlo nella sua proposta di inscrivere in questo capitolo la somma ch'egli richiede, e che è di competenza del bilancio del Ministero del tesoro.

**Presidente**. Così rimane approvato il capitolo 319.

Capitolo 320. Rimborso ai Corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione

delle linee complementari (Articolo 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª, ed articolo 18, alinea 5, della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª), *per memoria*.

Capitolo 321. Assegni al personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie (*Spese fisse*). Indennità e sussidi eventuali e continuativi al personale stesso in servizio o licenziato, *per memoria*.

Capitolo 322. Spese d'ufficio, *per memoria*.

Capitolo 323. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria*.

Capitolo 324. Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria, *per memoria*.

Capitolo 325. Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per costruzione dei tronchi concessi colle Convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269, lire 5,000,000.

Capitolo 326. Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, lire 8,000,000.

Capitolo 327. Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle (Articolo 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268), lire 4,262,000.

Categoria terza. *Movimento di capitali — Anticipazioni a provincie e Comuni*. — Capitolo 328. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere, - Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56 (*Spesa ripartita*), lire 312,500.

Categoria quarta. *Partite di giro*. — Capitolo 329. Fitto di beni demaniali ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 394,956. 58.

Capitolo 330. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (Articoli 67 e 63 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195), lire 10,481,389. 67.

RIASSUNTO PER CATEGORIE. — Categoria prima. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 63,960,538.

Categoria seconda. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 17 milioni 262 mila.

Categoria terza. — Movimento di capitali (*Parte straordinaria*), lire 312,500.

Totale spese reali, lire 81,535,038.

Categoria quarta. — *Partite di giro*, lire 10,826,346. 25.

Totale generale, lire 92,361,384. 25.

Leggo ora l'articolo unico del disegno di legge:

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Se nessuno domanda di parlare procederemo domani in principio di seduta alla votazione segreta di questo articolo unico e del bilancio la cui discussione la Camera ha testè ultimata.

#### Presentazione di tre disegni di legge.

**Presidente.** L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

**Prinetti, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Estensione ai prigionieri di guerra delle speciali forme di testamento stabilite nel Codice civile e regole per la formazione degli atti di morte dei medesimi;

Estensione agli arbitri stranieri di un tribunale arbitrale avente sede in territorio italiano delle immunità e franchigie diplomatiche contemplate nella convenzione dell'Aja del 29 luglio 1899;

Concessione di franchigie postali e doganali agli uffici di informazioni in conformità dell'articolo 16 del regolamento annesso alla Convenzione conclusa tra l'Italia ed altre Potenze all'Aja il 29 luglio 1899.

Prego la Camera di voler deferire l'esame di queste Convenzioni alla Giunta permanente dei trattati.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge, che, se non vi sono opposizioni, saranno trasmessi, come l'onorevole ministro domanda, all'esame della Giunta pei trattati.

(Così rimane stabilito).

#### Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1902-1903.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1902-1903.

**Del Balzo Girolamo, segretario, legge:** (Vedi Stampato n. 40-A)

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Ma che domani! Sono appena le sei e mezza!

*Voci dalla tribuna della stampa.* A domani!

**Presidente.** Invito la tribuna della stampa ad astenersi una buona volta dal gridare: a domani! (*Rumori — Conversazioni*).

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Spetta di parlare all'onorevole Socci.

*Voci.* A domani! a domani!

*Altre voci.* Avanti! avanti!

**Presidente.** È impossibile, onorevoli colleghi, sono le sei e mezza! Pensino che abbiamo ancora quattro bilanci da discutere.

Parli, onorevole Socci.

*Voci.* A domani! a domani! (*Rumori — Conversazioni*).

**Presidente.** Se continuano così, onorevoli colleghi, non ho che da prendere il cappello e andarmene! Io ho la mia responsabilità verso la Camera e verso il Paese. (*Benissimo!*)

Parli, onorevole Socci!

**Socci.** Sono agli ordini del Presidente e della Camera.

*Voci.* Parli! parli!

**Socci.** Trattandosi del bilancio delle poste e dei telegrafi sarò telegrafico perchè l'ora incalza e la Camera è stanca. Nel bilancio dell'anno scorso il ministro Galimberti accettò un ordine del giorno, che io ebbi l'onore di presentare alla Camera; ne accettò cioè la prima parte che suonava così: « La Camera invita il ministro a destinare con opportuni stanziamenti una parte del maggiore provento delle poste e dei telegrafi al miglioramento delle condizioni dei servizi. » Ma non accettò la seconda parte, la quale diceva: « E al miglioramento del personale. » L'onorevole Galimberti però diede affidamento che, per parte sua, avrebbe fatto quanto era possibile a che questo personale potesse almeno in qualche modo essere gratificato con le entrate, che anno per anno, aumentano nel bilancio delle po-

ste e dei telegrafi. Difatti nella relazione, scritta con tanta accuratezza dall'onorevole relatore, si riscontra: « Non sarà inutile il far rilevare ancora come al 31 maggio ultimo scorso si sia già constatato un introito maggiore nelle poste di lire 4,157,545.96 e nei telegrafi di lire 379,101.78; in complesso una entrata maggiore di lire 4,536,647.74 in confronto dell'esercizio 1901-902. » Che i servizi siano migliorati io non ho esatta notizia, so però che al personale ha creduto bene di provvedere l'onorevole ministro delle poste, presentando un disegno di legge per una riforma di organico.

Per questa riforma di organici, io ebbi l'onore di esser chiamato a far parte della Commissione. Nella Commissione sono pervenuti i giusti reclami dei telegrafisti che, come sapete, dagli organici precedenti a quelli che oggi si presentano, sono stati posti in una condizione molto inferiore a quella degli ufficiali postali; anzi si può dire addirittura, che sono stati esclusi dai benefici sia della carriera, sia delle gratificazioni, sia di tutte insomma quelle garanzie che deve avere l'impiegato che è in servizio.

L'onorevole Galimberti costituì una Commissione, la quale aveva lo scopo di esaminare le domande ed i reclami di questa categoria d'impiegati, e di pensare al loro avvenire. Questa Commissione dovrebbe da cinque mesi aver già esposto il risultato dei suoi studi e dei suoi lavori, ma finora non abbiamo che una sola notizia, quella riportata dai giornali ieri l'altro, i quali dicevano che questa Commissione aveva deciso, che si aumentasse lo stipendio anche ai telegrafisti, e che questo aumento si farebbe non includendolo nelle cifre dell'organico già presentato, ma per Decreto Reale.

Io domando all'onorevole ministro se è vero, che la Commissione abbia dato questo responso; e sorvolo su tante e tante questioni, poichè essendo alla vigilia della discussione di quell'organico da lui presentato, credo che queste questioni troveranno il vero momento di essere discusse, allorchè verrà in discussione quella legge, assai più che qui in sede di bilancio, sede che darebbe agio al ministro di rispondere facilmente a noi: risponderò a tutti quando la Camera dovrà discutere l'organico.

Ma, detto tutto questo, non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del ministro sulla condizione dei fattorini postali, i quali nell'organico non sono affatto contemplati; fattorini postali che hanno una orga-

nizzazione, che tennero dei Congressi, presero delle deliberazioni, e si sono fatti degli Statuti; e questa organizzazione ispirata al più sacro concetto della solidarietà tra i lavoratori e tra i miseri è ben conosciuta dal ministro delle poste e dei telegrafi, perchè una Commissione dell'ultimo Congresso si presentò a lui, e gli espose i desiderati dell'assemblea che rappresentava. Or bene questi fattorini postali intendono, che le loro decisioni non siano alterate in minima guisa, e si riferiscono alle promesse che loro diede il Governo, perchè la loro condizione sia rispettata, come deve essere rispettata quella di tutti i funzionari dello Stato, per quanto umile possa esserne la posizione.

Io rivolgo al ministro questa domanda categorica, alla quale desidero una risposta ugualmente categorica:

« Le variazioni di organico contenute nel bilancio sono la risultanza dei lavori della Commissione ministeriale per la sistemazione del personale subalterno, e questa Commissione ha esaurito i suoi lavori? »

In attesa della risposta esprimo intanto, per la serietà dell'Amministrazione, un augurio:

Noi abbiamo da una parte, nei fattorini telegrafici, una classe che, *perfettamente organizzata, ha da due anni e mezzo* esposto al ministro, come poi alla Commissione, sempre lo stesso *criterio unitario* ed organico per la *sistemazione propria*, senza aggravio alcuno, ed anzi con uno sgravio immediato e poi progrediente del bilancio, criterio che è l'unico possibile per il passaggio in ruolo di questa classe di personale, criterio di sistemazione, che, deliberato in Roma da un Congresso nazionale, ha dei precedenti in altri rami dell'amministrazione dello Stato, e dal quale sin dal primo giorno che fu presentato all'onorevole Galimberti, i rappresentanti dei fattorini di tutta Italia dichiararono che non avrebbero mai decampato di una linea, essendo decisi o a sistemarsi così, o a non sistemarsi. Che le loro pretese sieno non solo giuste ma pratiche e serene lo ha dimostrato l'onorevole Galimberti soddisfacendo le richieste del primo memoriale che invocava la restituzione in pristino dei diritti acquisiti violati dal regolamento Pascolato; che le pretese contenute nel successivo memoriale per la sistemazione sieno anch'esse giuste e pratiche e serene non è stato negato da alcuno.

Di fronte a questa classe di umili lavoratori che tengono fermo il proprio criterio di sistemazione, e rifiutano regolarmente il

passaggio individuale, puro e semplice, alla posta, abbiamo una Amministrazione dello Stato che da due anni e mezzo, ora con minacce di licenziamento, ora con altre violenze morali, ora con lusinghe, ora con tranelli, ora con avvisi sibillini, e con equivoci ordini di servizio, ora con chiamate *ad audiendum verbum*, ogni due o tre mesi torna alla carica per indurre individualmente questo e quel fattorino, uno dopo l'altro, a firmare la dichiarazione di passaggio alla posta.

Di fronte a questi mezzucci domando: chi è che ha più dignità, gli umili fattorini o la grande Amministrazione dello Stato?

Debbo poi richiamare l'attenzione del ministro sui pedoni postali, la causa dei quali eccitò la compassione della Camera l'anno decorso. A questi pedoni postali ha provveduto il ministro, in parte, ma la spesa che è destinata per loro è minima e suddivisa in tanti e tanti quanti sono questi poveri diavoli, che fanno tutti i giorni la più aspra e disagiata vita, affrontando il caldo nell'estate e la neve nell'inverno, e non vedono alla fin del mese che un piccolo gruzzolo di danaro, che non si darebbe nemmeno a quello che porta, o accompagna, il cane di una grande famiglia per le vie della città. E questi disgraziati hanno una famiglia, anche per questi disgraziati il tempo dovrebbe essere moneta, ed essi tutto il tempo occupano, affrontando, come diceva dianzi, i disagi più aspri, le privazioni più dure, senza avere mai nemmeno il compenso di poter stare un giorno solo con la propria famiglia, ed avere un quarto d'ora di quella relativa agiatezza che viene concessa a tutti i lavoratori, e che è indispensabile, perchè la salute di questi modesti operai è sacra, come deve esser sacra la salute di tutti. (*Benissimo!*) Lo Stato, col suo intervento, deve far sì che fra i suoi funzionari vi possano essere delle gradazioni, ma non vi debbano essere dei paria. (*Bene!*) Siano meno i funzionari, ma siano retribuiti, e siano retribuiti specialmente in questo bilancio, la cui relazione, che abbiamo sott'occhio, ci dimostra che esso è così produttivo di anno in anno.

Voi nei vostri organici avete pensato ai papaveri alti, avete aumentato lo stipendio ai funzionari della grossa burocrazia, e vi siete dimenticato che accanto a questi funzionari vi erano i modesti funzionari del giorno per giorno, che dedicano tutte le loro fatiche allo sviluppo dell'amministrazione e all'interesse dello erario, e a questi mo-

desti funzionari voi non avete menomamente pensato, o avete pensato solo in così poca misura, mentre si imponeva, sia per i voti della Camera, sia per l'impeto del cuore di chiunque si senta galantuomo, si imponeva che a questi poveri disgraziati fosse aumentato un così irrisorio stipendio. Richiamo l'attenzione di voi ministro, che so così buono, richiamo l'attenzione vostra perchè il vostro bilancio, che è quello degli umili, non sia una cappa di piombo che pesa e toglie il respiro a questi infelici che dedicano esclusivamente tutta la loro vita al lavoro, ma contenga invece quel giusto premio che si merita ognuno che dall'onorata fatica trae l'esistenza sua e dei propri figliuoli. Pensateci, onorevole ministro, e fate che quegli organici che noi abbiamo esaminato si allarghino in modo da poter provvedere se non in tutto in gran parte alle sventure, ai bisogni, alle aspirazioni di questi poveri sciagurati, di questo esercito di pezzenti, sto per dire, perchè tra il povero pedone postale ed il pezzente credo, come vita materiale, stia meglio il pezzente, provvedete a questa stridente ingiustizia cui assistiamo tutti i giorni, e provvedete a tutti i rami della vostra amministrazione poichè, se tra gli uomini vi sono questi infelici, se per gli uomini esistono queste stridenti contraddizioni, altrettanto, e forse maggiormente stridenti, ne esistono per il vostro personale femminile.

Ed io intendo precisamente parlare delle ausiliarie telegrafiche, che hanno mandato a tutti noi un memoriale perchè se ne difenda la causa qui alla Camera. Ed io parlo delle ausiliarie, a costo di sembrar noioso, poichè non vi è nulla, permettetemi di dirlo, di più ingiusto del trattamento che loro si fa. Anche qui si vede quella stridente distinzione di sesso, che è aspra e cattiva più della stessa distinzione di classe. Anche qui noi vediamo che donne le quali lavorano tutto il giorno con la stessa intelligenza, con lo stesso amore, con la stessa cura degli uomini, sono retribuite in modo diverso dagli uomini. Esse debbono logorare la loro vita negli uffici, e quando sono vecchie non trovano nemmeno una di quelle occupazioni che voi potreste crear loro nell'amministrazione che le ha occupate, togliendole da quel lavoro che loro tortura giorno per giorno l'esistenza.

Esse fino ad ora non potevano prender nemmeno marito, ed il giorno in cui voi avete accordato il matrimonio voi non avete ripreso nei vostri impieghi quelle donne che

per soddisfare al loro amore si erano date all'uomo da esse amato, e se le avete riprese, come le riprendete da poco tempo, a una alla volta non le mettete in pianta ma le tenete come supplenti, e così esse non hanno più diritto a pensione e devono continuare quella vita di spasimi e di dolorose fatiche alle quali si condannano da quegli uomini stessi i quali a chiacchiere ed in apparenza vanno in delirio per le grazie della donna e dicono che la donna è un fiore nato a rallegrare la società umana. Un fiore su cui, tutte le volte che torna loro conto, poggiano il piede villano e non si accorgono nemmeno del profumo più vivo che si sprigiona da questo fiore quando è schiacciato dalla prepotenza degli uomini. (*Bravo!*)

E non basta. A queste ausiliarie che furono messe in pianta la pensione continua a decorrere dal giorno in cui in pianta furono riammesse.

È una dolorosa inesorabile necessità della legge di contabilità generale dello Stato, ma se voi pensate che fra le poche che si trovano in questa condizione (in tutta l'Italia non sono che 221) ve ne sono di quelle che hanno prestato 18 o 19 anni di servizio, e che dopo avere dato la loro giovinezza all'impiego che hanno intrapreso, si trovano oggi alla vigilia di dovere stendere la mano, perchè non hanno diritto che a due dodicesimi (non sono che due anni soli che sono state messe in pianta) a due dodicesimi della loro pensione, io faccio appello al cuore del ministro, perchè voglia presentare un disegno di legge (e se non lo presenta lui, lo presenteremo noi di iniziativa parlamentare) perchè queste povere eroine del lavoro negli ultimi anni della loro vita abbiano quei compensi che si danno agli ultimi lavoratori della stessa Amministrazione. (*Bene!*)

E per non tediare la Camera, e per la stanchezza immensa in cui mi trovo, e per il fatto che tutte le principali questioni sono nelle mani di una Commissione che deve esaminare l'organico, e che questo organico sarà discusso alla Camera e farà nascere nuove discussioni, io mi taccio, rivolgendo un'ultima preghiera all'onorevole ministro: possa il suo contegno premiare le giuste fatiche di un personale che è così benemerito, possa la sua azione benefica sollevare tante e tante miserie che sono la necessaria conseguenza degli impieghi male retribuiti, possa finalmente con un atto di giustizia verso tutto il suo personale, sia esso costituito da

uomini o da donne, legare il suo nome ad un fatto che gli procurerà la gratitudine di tutti questi miseri, di tutti questi umili, di tutti questi oppressi, che rivolgendosi a noi hanno creduto che noi, con la povera nostra parola, potessimo fare sì che un atto di giustizia venisse a coronare tanti e tanti dolori che li hanno afflitti finora.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni a sinistra*).

**Presidente.** Viene ora la volta dell'onorevole Battelli.

*Voci.* A domani, a domani!

**Battelli.** Onorevole presidente, io sono agli ordini della Camera, ma avrei da pronunciare un discorso tecnico, che durerà un'ora.

**Presidente.** Se la Camera crede, il seguito di questa discussione si può rimandare a domani.

*Voci.* Sì, sì.

**Presidente.** Allora il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Intanto ringrazio l'onorevole Socci di aver consentito a parlare stasera, perchè premeva a me per i lavori della Camera che la discussione di questo bilancio fosse iniziata stasera.

### Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Prego l'onorevole segretario di dare lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

**Del Balzo Girolamo, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia nei suoi intendimenti di sistemare la condizione degli impiegati straordinari dipendenti dal Regio Ispettorato generale delle strade ferrate.

« Di Stefano. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se sia nei suoi intendimenti di assicurare, con opportune disposizioni di legge, la esclusività professionale degli spedizionieri di dogana.

« Di Stefano. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno ed il ministro di grazia e giustizia, per sapere se essi credano che i condannati ai lavori forzati sotto il regime del Codice penale del 1859 debbano continuare ad espiare la pena con la catena al piede.

« Spirito Francesco. »



« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se e quando intenda di presentare il disegno di legge sullo stato degli impiegati civili.

« Ghigi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia circa il sequestro, ordinato dal procuratore generale presso la Corte di appello di Milano, del numero di maggio della rivista quindicinale *La Educazione politica*.

« De Marinis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, sulla concorrenza che la pubblica sicurezza fa agli stabilimenti fotografici privati (a proposito dell'arresto di Antonio Gozzi, cameriere, avvenuto il 10 giugno in Milano). »

« Turati »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda opportuno di far pratiche presso la Società delle ferrovie Nord-Milano per invitarla a modificare, nell'interesse dei viaggiatori, l'orario stabilito per la linea Seregno-Saronno.

« Silva. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se creda conforme a giustizia, che nel nuovo disegno di legge n. 129 sia compreso il ponte sul Voltorno per congiungere le strade provinciali fra Caserta e Benevento, che era già compreso nella legge 20 marzo 1865 e 23 luglio 1881, considerato che il Consiglio provinciale di Benevento, nella tornata del 14 corrente, vi aderiva e stanziava i fondi necessari.

« Gaetani di Laurenzana,  
« Ruffo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se intenda, giusta il decreto n. 80 del 27 febbraio 1902, conferire la medaglia d'oro al maestro Alessio Del Vecchio per otto lustri d'insegnamento elementare.

« Gaetani di Laurenzana. »

« I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze intorno al difettoso procedimento adottato dalla Commissione tecnico-censuaria in provincia di Napoli per la formazione delle tariffe.

« Della Rocca, Afan de Rivera, Girardi, Fusco. »

**Presidente.** Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine di presentazione.

Quanto alle interpellanze il Governo dichiarerà se e quando intenda rispondere.

### Sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Avverto la Camera che domani mattina sono convocati tutti gli Uffici alle ore 10, essendovi molti disegni di legge da esaminare, e che alle 14 si continuerà la discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi.

**Marinuzzi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Marinuzzi.** Vorrei proporre che nella seduta di domani venisse continuata la discussione del bilancio della pubblica istruzione, e che nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane si mettesse quello delle poste e dei telegrafi. Il bilancio della pubblica istruzione, nelle sedute antimeridiane, che sono necessariamente brevi, si va protraendo di giorno in giorno, e non vi è ragione che questo bilancio importantissimo debba essere trattato così.

**Presidente.** Osservo all'onorevole Marinuzzi che il lavoro della Camera è diviso in due parti. Nella seduta antimeridiana presiede l'onorevole Marcora ed in quella pomeridiana mi onoro di presiedere io.

Se la proposta dell'onorevole Marinuzzi è approvata, io dovrò dispensarmi dal presiedere le sedute pomeridiane, poichè la discussione del bilancio della pubblica istruzione è cominciata sotto la presidenza dell'onorevole Marcora.

**Marinuzzi.** Non sapevo che ci fosse incompatibilità tra il nostro onorevole presidente ed il bilancio della pubblica istruzione.

**Presidente.** Nessuna incompatibilità! Ma ripeto la questione è che, siccome le sedute mattutine sono presiedute dal vice-presidente onorevole Marcora il quale ha cominciato a presiedere alla discussione del bilancio della pubblica istruzione mentre il bilancio delle poste e dei telegrafi è stato cominciato sotto la mia presidenza, non credo debbasi cambiare questo ordine.

**Marinuzzi.** Ma, onorevole Presidente, Ella può presiedere la seduta pomeridiana soltanto!

**Presidente.** Io proporrei, invece, che il bilancio delle poste e dei telegrafi rimanesse nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani.

Pregherei quindi l'onorevole Marinuzzi di attendere a domani sera a fare qualsiasi proposta.

Onorevole Marinuzzi, insiste nella sua proposta?

**Marinuzzi.** Mantengo la mia proposta che anche nella seduta di domani continui la discussione del bilancio della pubblica istruzione.

**Presidente.** Dichiaro che non posso presiedere mattina e sera.

**Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi.** Prego la Camera di voler continuare domani la discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi che spero domani stesso finirà rimanendo ormai pochi capitoli da discutersi. Dopo si potrà fare mattina e sera la discussione del bilancio della pubblica istruzione.

**Presidente.** Onorevole Marinuzzi, insiste nella sua proposta?

**Marinuzzi.** Credevo di interpretare il desiderio del ministro della pubblica istruzione, ma poichè l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi manifesta un altro desiderio, vuol dire che questi due desideri egualmente rispettabili non sono d'accordo. Dopo ciò, ritiro la mia proposta.

La seduta termina alle 18.50.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

2. **Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1902-903.** (39)

3. **Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:**

contro il deputato Calleri Enrico per appropriazione indebita; (168)

contro il deputato Vigna per ingiurie. (169)

4. **Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1902-903.** (40).

*Discussione dei disegni di legge:*

5. **Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1902-903.** (33)

6. **Aumento del numero dei guardia-ma-**

**rina nel Corpo dello Stato Maggiore generale della Regia marina.** (149) (*Urgenza*)

7. **Modificazioni alle disposizioni della legge 20 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> 5<sup>a</sup> categoria.** (109)

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

9. **Modificazioni alla legge sullo stato dei sottufficiali.** (*Approvato dal Senato*) (35).

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

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

12. **Della riforma agraria.** (147)

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

14. **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).

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

16. **Indennità agli impiegati residenti in Roma.** (65)

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

18. **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)

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

20. **Modificazioni dell'articolo 85 del testo unico della legge sulle pensioni militari approvato con Decreto 21 febbraio 1895, n. 70.** (106)

21. **Acquisto dell'Archivio Muratoriano.** (154)

22. **Applicazione del R. Istituto agrario sperimentale di Perugia della legge 6 giugno 1885, n. 3141.** (141)

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

24. **Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e piene del 2° semestre 1901.** (6)

25. 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 1° aprile 1900, n. 110, e 15 luglio 1900, n. 250. (52)

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

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

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

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

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

31. Ordinamento della Colonia Eritrea. (57)

32. Provvedimenti in favore dei comuni di Roscigno e Colliano in provincia di Salerno e di Aliano in provincia di Potenza. (123)

33. Modificazioni alla circoscrizione dei tribunali di Cassino e di Santa Maria Capuo Vetere. (113)

34. Modificazioni al libro I, titolo X' del Codice civile, relative al divorzio. (182)

35. Disposizioni relative alla insequestrabilità degli stipendi e pensioni ed alla cedibilità degli stipendi. (133)

36. Approvazioni di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1901-1902. (166)

37. Sistemazione del personale straordinario nella carriera d'ordine e di quello addetto alla ragioneria nel Ministero della pubblica istruzione. (140)

*Per l'ordine del giorno della tornata mattutina di mercoledì.*

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

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'Ufficio di Revisione*

---

Roma, 1902 — Tip. della Camera dei Deputati.

