

LXXXVII.

2^a TORNATA DI LUNEDÌ 23 GIUGNO 1902

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):

Piano di ampliamento della città di Genova (BALENZANO)	Pag. 3368
Emendamenti alle leggi sull'ordinamento del regio esercito e alla legge sull'avanzamento nel regio esercito (OTTOLENGHI)	3386

Interpellanze:

Porto di Brindisi:	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	3377
CHIMIENTI	3369-78
Chiaviche di scolo (provincia di Milano):	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	3380
GATTONI	3378
Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola:	
DI BROGLIO (<i>ministro</i>)	3383-86
FALCONI GAETANO	3381-85-86
Catasto:	
CALISSANO	3403-16
CARCANO (<i>ministro</i>)	3409-16
DAL VERME	3387-3414
FUSCO	3409-16
GUALTIERI	3397-3414

Interrogazioni:

Pretesa protesta di ufficiali subalterni:	
LUPORINI	3420
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	3419
Punizione di un tenente di fanteria (BISOLATI)	
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	3419

Onoranze alla salma di Antonio Fratti:

PANTANO	3417-18
PRESIDENTE	3417-18

Petizioni (Relazione):

BALENZANO (<i>ministro</i>)	3367
DI BROGLIO (<i>ministro</i>)	3364-66-67
FULCI NICOLÒ (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	3368
FURNARI (<i>relatore</i>)	3366
GIULIANI (<i>relatore</i>)	3366
MAZZIOTTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	3365-68
MENAFOLIO (<i>presidente della Giunta</i>)	3364-65
MORPURGO (<i>relatore</i>)	3367
SPADA (<i>relatore</i>)	3368
TOALDI (<i>relatore</i>)	3364

Relazioni (Presentazione):

Alienazione delle armi modello 1870-1887 (GUICCIARDINI)	3377
Biblioteca Nazionale di Firenze (PASCETTI)	3396
Provvedimenti per il comune di Napoli e le opere di risanamento della città di Napoli (ROSANO)	3396

La seduta incomincia alle 14.5.

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

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

Ceriana-Mayneri, *segretario*, legge:

Dalla Cassa centrale di risparmio e depositi di Firenze e sue Casse affiliate, Firenze. — Rendiconto dal 1° gennaio al 31 dicembre 1901 (anno 73° di esercizio), una copia;

Dal Ministero della guerra. — Relazione sulla leva della classe 1880 e sulle vicende del Regio esercito dal 1° luglio 1900 al 30 giugno 1901, copie 10;

Dal signor Lorenzo Franceschini. — Tradizionalisti e concordisti in una questione letteraria del secolo XIV, una copia;

Dalla Direzione generale della Cassa depositi e prestiti e delle gestioni, annesse. — Relazione e rendiconti consuntivi presentati da quel direttore generale alla Commissione di vigilanza (anno 1901), copie 7;

Dal Municipio di Milano. — Atti di quel Consiglio comunale (annate 1900-901). Parte I e II, una copia.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Galletti, di giorni 8; Fortunato, di 8; Laudisi, di 5; Rubini, di 8; De Gaglia, di 3; Dell'Acqua, di 3; Grippo, di 3; De Riseis Giuseppe, di 2; De Riseis Luigi, di 10; Donati, di 8; Nofri, di 4; Imperiale, di 6; Cuzzi, di 5; Cortese, di 3; Morelli-Gualtierotti, di 3; Leali, di 3; Camera, di 8; Castoldi, di 8; Merello, di 8; Donadio, di 3; Brunialti, di 4; Francica-Nava, di 15; Lo Re, di 10. Per motivi

di salute, l'onorevole Falconi Nicola, di giorni 10. Per ufficio pubblico, l'onorevole Rava, di giorni 10.

(Sono conceduti).

Petizioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Relazione di petizioni. Elenco n. 14.

Petizione n. 5846. « Foglietta Arcangelo da Canepina, attualmente residente a Viterbo, chiede che in considerazione dei servizi prestati per la causa della unità italiana ed in vista delle condizioni d'indigenza in cui presentemente trovasi, gli venga accordata una pensione. »

Invito l'onorevole Toaldi a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

Toaldi, relatore. La Giunta delle petizioni non è certamente un ufficio destinato ad accordare sussidi o per ragioni di riconoscenza o di remunerazione; però quando trova nella sostanza della petizione dei titoli che indiscutibilmente possano dar luogo alla pubblica riconoscenza, la Giunta delle petizioni si fa un dovere di richiederli al rispettivo Dicastero. E nel prendere informazioni a giustificazione della domanda del Foglietta Arcangelo da Canepina, il ministro dell'interno informa la Giunta « che in seguito agli elementi raccolti per mezzo della prefettura di Roma, si trova in grado di rendere noto che il Foglietta fu in servizio del generale Giuseppe Garibaldi e fu anche prigioniero; poi aggiunge, circa le condizioni economiche del Foglietta, che in seguito ad un colpo di apoplezia egli rimase impedito nella facoltà visiva e non avendo beni di sorta campò la vita elemosinando, non essendo in grado di esercitare alcun mestiere. »

Le informazioni del ministro sono anche che non è possibile nella confusione degli atti relativi alla petizione di potere indicare maggiormente i titoli all'invocato provvedimento, la ricerca dei quali richiederebbe un periodo di tempo assai maggiore di quello consentito alla Giunta delle petizioni per esaminare la domanda.

Però la Giunta propone alla Camera di volere deliberare che questa petizione sia inviata al ministro dell'interno affinché questo possa prendere un qualche provvedimento.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno non è presente, ma parmi non vi possano essere opposizioni...

Di Broglio, ministro del tesoro. Infatti il Go-

verno non si oppone alla proposta della Giunta.

Presidente. Pongo quindi a partito la conclusione della Giunta per l'invio al ministro dell'interno della petizione n. 5846.

(È approvata).

Passeremo ora alla petizione n. 5929 del 18 aprile 1902.

Menafoglio, presidente della Giunta. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Menafoglio, presidente della Giunta. Se l'onorevole presidente e la Camera me lo consentono io dovrei, prima di procedere nella relazione delle petizioni, fare alla Camera due comunicazioni: una che riguarda i colleghi della Giunta assenti da Roma e che mi hanno incaricato di scusarli e sono gli onorevoli Bertetti, Cuzzi, D'Alife e Pivano; e poi dovrei dar comunicazione alla Camera della risposta pervenuta alla Presidenza della Camera stessa dal Ministero di agricoltura, industria e commercio in ordine alla petizione delle Cooperative che fu trasmessa dalla Camera al Governo tempo addietro. Questa sarebbe la risposta...

Presidente. È un comunicato, ma senza discussione, s'intende...

Menafoglio, presidente della Giunta. ...è una semplice comunicazione; anzi vengo subito alla parte sostanziale: « Il ministro di agricoltura, industria e commercio ricorda i precedenti di questa petizione e dichiara che ha invitato il suo collega guardasigilli a riprendere lo studio della questione, cioè delle modificazioni alle leggi che regolano la materia, e di riprendere lo studio al punto in cui fu lasciato nel 1896 per dar vita ad una legge sulle Cooperative, seguendo l'esempio delle nazioni più progredite.

« Nel prendere questa iniziativa dichiaro parimente che il mio ideale è di ripristinare l'equilibrio e la naturale pacifica coesistenza delle Società cooperative con gli altri istituti commerciali.

« Per conseguenza i desiderati dei commercianti troveranno la loro soddisfazione non oltre la misura nella quale corrispondono a tale principio.

« In quanto al resto, intendo di rimanere fedele a quello spirito di libertà, che, attraverso le tradizioni del nostro diritto, ha costituito le basi dei vigenti ordinamenti commerciali, ed ha determinato in Italia una gloriosa evoluzione delle forme cooperative. In conformità di questa idea ho inteso di provocare con sollecitudine uno scambio di

vedute sull'argomento, il quale interessa la politica sociale del nostro Paese.»

Presidente. Dò atto all'onorevole Menafoglio di questa comunicazione e lo prego di recarsi alla tribuna per riferire su altre petizioni.

Petizione n. 5929.

« I deputati Ferrero di Cambiano, Daneo Eduardo e Biscaretti presentano la petizione del dottor Mattia Martinetti e del signor Carlo Fabiani i quali, col consenso di moltissimi agenti ferroviari delle grandi Reti, fanno istanza perchè, circa la imposta di ricchezza mobile, vengano estesi agli agenti stessi i vantaggi conceduti agli impiegati dello Stato. »

Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

Menafoglio, della Commissione. Questa petizione è analoga a quella che fu poche settimane or sono presentata alla Camera, discussa, e inviata al Ministero delle finanze, affinchè il ministro volesse farne oggetto di suoi studi. Era la petizione, presentata dagli impiegati delle Opere pie. Questa invece, come sa la Camera, è la petizione dei ferrovieri, che domandano delle facilitazioni a proposito della tassa di ricchezza mobile. Ho qui un volume molto grosso, che contiene oltre 14 mila firme di ferrovieri, i quali domandano appunto che sia usato loro per la tassa di ricchezza mobile lo stesso trattamento, che è usato agli impiegati dello Stato. Questa petizione ha un certo nesso con le interrogazioni, che si svolsero nell'aprile scorso dagli onorevoli Pini e Nofri. E nell'aprile del 1902 fu trattato questo argomento anche in occasione del bilancio delle finanze in seguito ad una interrogazione dell'onorevole Ferrero di Cambiano; e in quella occasione il ministro delle finanze dichiarò che trovava meritevole di studio questo argomento, che interessa tante migliaia di funzionari, e che l'avrebbe preso in esame. In base a questi precedenti la Giunta delle petizioni domanda alla Camera di inviare la petizione dei ferrovieri al Ministero delle finanze, per quelle risoluzioni, che saranno del caso.

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

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. Non mi oppongo all'invio di questa petizione al Ministero delle finanze, sempre però in senso corrispondente alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro in sede della discussione del bilancio.

Presidente. Metto a partito le conclusioni della Giunta.

(Sono approvate).

L'onorevole Menafoglio potrebbe riferire immediatamente su due petizioni, una, sulla quale dovrebbe riferire egli stesso, l'altra, sulla quale dovrebbe riferire il collega Pivano.

Menafoglio, della Commissione. Sono ai suoi ordini.

Presidente. Petizione n. 5913.

« Il Regio Commissario straordinario per l'amministrazione del comune di Catania fa voti perchè la data del 14 marzo, anniversario della nascita di Vittorio Emanuele II e di Umberto I, sia dichiarata festa nazionale. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Menafoglio.

Menafoglio, relatore. Il Regio commissario di Catania nel fare questa proposta si basava sopra una deliberazione, presa dal benemerito sodalizio dei veterani di Catania.

La Giunta delle petizioni non può disconoscere lo spirito patriottico, che ha mosso prima il sodalizio dei veterani di Catania, e poi quel Regio commissario a fare la proposta, che ha fatto. Però non è parso alla Giunta delle petizioni che sia questo il modo migliore per rendere omaggio alla gloriosa memoria del Padre della Patria ed alla memoria, non meno cara, del Re martire, e crede che in Italia di feste ve ne siano anche troppe, e che invece di animare il Paese all'ozio, sia opera provvida del potere legislativo di richiamare questo ad alti ideali di lavoro e di operosità proficua. Se il popolo italiano, sarà, come speriamo, animato da questo sentimento, renderà un omaggio, molto più efficace alla memoria dei due Re, di quello che possa fare la proposta del Regio commissario di Catania.

La Giunta pertanto propone l'ordine del giorno puro e semplice sopra questa petizione.

Presidente. Metto a partito le conclusioni della Giunta delle petizioni, che sono per l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi le approva voglia alzarsi.

(Sono approvate).

Viene ora la petizione 5893.

« Zara Sebastiano, residente a Cagliari, già impiegato civile dipendente dal Ministero della guerra, reclama contro il decreto di destituzione dall'impiego emanato in suo confronto dal Ministero predetto. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Menafoglio.

Menafoglio, relatore. La Giunta è costretta, allo stato degli atti, di proporre l'ordine

del giorno puro e semplice anche su questa petizione.

Si tratta di un militare, il quale fu condannato dal tribunale per reato di furto. Ricorse alla Corte d'appello, la quale attenuò in parte la pena, ma tenne ferma la qualifica. Allora il Ministero della guerra, trovandosi di fronte ad uno che era stato condannato per furto, sottopose il caso ad apposita Commissione, e questa espresse il voto che fosse licenziato dall'esercito. Contro questo licenziamento ha protestato lo Zara Sebastiano nelle forme volute dalla legge, cioè ricorse al Consiglio di Stato perchè si pronunciasse contro questo licenziamento, che egli dice arbitrario.

Pare alla Giunta, che la Camera nulla possa fare, poichè c'è per questi casi la procedura stabilita dalla legge.

Il petente ha fatto appello a questa procedura per ottenere giustizia secondo egli dice, quindi l'intervento del potere legislativo, non farebbe altro che turbare il regolare funzionamento delle nostre disposizioni in materia.

Per queste considerazioni, la Giunta propone l'ordine del giorno puro e semplice sopra alla domanda di Zara Sebastiano.

Presidente. Metto a partito le conclusioni della Giunta che sono per l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi le approva voglia alzarsi.

(Sono approvate).

Invito l'onorevole Furnari a recarsi alla tribuna per riferire sulle petizioni sulle quali dovevano riferire gli onorevoli Cuzzi e D'Alife che egli sostituisce.

Petizione n. 5912. « Il sindaco di Savona, a nome di quella civica Amministrazione, fa istanza perchè venga costituito un ente autonomo incaricato dell'amministrazione del porto di quella città, »

L'onorevole Furnari ha facoltà di parlare.

Furnari, relatore. La città di Savona, con memoriale, rivolgeva domanda al Governo ed al Parlamento, perchè venisse costituito in ente autonomo quel porto. Il comune di Savona, espone ragioni storiche, di opportunità e convenienza, che assistono la sua domanda. La Giunta delle petizioni, avendo deliberate le ragioni del municipio di Savona, ha creduto conveniente di prendere la petizione in considerazione, e di proporle quindi l'invio ai Ministeri competenti, cioè ai Ministeri dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze.

Presidente. Quindi ci sarebbe una modi-

ficazione, perchè qui si accenna ad un solo Ministero.

Di Broglio, ministro del tesoro. Il Governo non si oppone.

Presidente. Allora metto a partito le conclusioni della Giunta.

Coloro che l'approvano vogliano alzarsi.
(Sono approvate).

Petizione n. 5940. « Bianchi Arnaldo fu Giuseppe, che prese parte all'impresa dell'Agro romano del 1867, reclama per ottenere il riconoscimento ed il relativo brevetto di detta campagna, negatogli sin qui dalla Regia Commissione competente. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Furnari.

Furnari, relatore. Bianchi Arnaldo, che dice di aver preso parte alla campagna per la liberazione di Roma, fa istanza alla Camera perchè la Commissione incaricata dell'esame delle domande per la concessione del brevetto di detta campagna, non ha accolta la sua istanza. La Giunta delle petizioni, avendo esaminata la domanda del signor Bianchi, ed avendo tenute presenti le ragioni, per cui non fu presa in considerazione la domanda stessa dalla Commissione, poichè non risulta che il signor Bianchi Arnaldo abbia dimostrato, a norma della legge del novembre 1899, di aver preso parte a questa campagna, propone l'ordine del giorno puro e semplice su questa petizione.

Presidente. Pongo a partito queste conclusioni della Giunta per le petizioni testè esposte dall'onorevole relatore.

Chi l'approva sorga.

(Sono approvate).

Invito l'onorevole Giuliani a recarsi alla tribuna per riferire sulla petizione 5944 di cui leggo il sunto:

« Il Consiglio comunale di Girgenti fa voti per avere la stazione della ferrovia a sistema ridotto in prossimità dell'abitato della città ».

Giuliani, relatore. La Giunta delle petizioni, dopo una discussione in cui il relatore svolse ampiamente le ragioni del Municipio di Girgenti, deliberò che i voti del Municipio stesso fossero inviati al ministro dei lavori pubblici. Ora è bene di far notare che quelle insistenze fatte da me ebbero una buona ragione: inquantochè, a prescindere dalle importanti argomentazioni addotte a suffragio della petizione, devo far presente alla Camera, affinchè essa possa dare con tutta coscienza e serenità il suo voto favorevole alla proposta da me fatta, che nel disegno di legge presentato dal mini-

stro dei lavori pubblici, d'accordo con quello del tesoro, per concessione di strade ferrate complementari, nelle categorie di linee da costruirsi è precisamente compresa la Castel-Vetrano-Porto-Empedocle. Spero che la Camera vorrà ricordare altresì le belle parole espresse dal sindaco nella sua lettera accompagnatoria della petizione summentovata, là dove dice che « per Girgenti è questione vitale avere la stazione nel punto designato, a fine di non rimanere tagliata fuori ed estranea al movimento del commercio e delle persone. »

Nel raccomandare quindi al suffragio della Camera la costruzione di questa linea, prego che intanto si vogliano prendere in benevola considerazione le conclusioni della Giunta per le petizioni, che sono, come ho già detto, per l'invio al ministro dei lavori pubblici della petizione.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha nulla da obiettare?

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Nulla!

Presidente. Pongo a partito le conclusioni della Giunta che sono per l'invio al ministro dei lavori pubblici della petizione n. 5944.

Chi l'approva sorga.

(Sono approvate).

Invito l'onorevole Morpurgo a riferire sulla petizione 5934, di cui leggo il sunto:

« La contessa Elena Filippini invoca l'intervento delle Autorità per essere ammessa al beneficio del gratuito patrocinio a fine di poter sperimentare il ricorso per cassazione o revocazione contro una sentenza dell'Autorità giudiziaria; e perchè le si conceda un qualche soccorso finchè non sia definitivamente risolta la lite che la interessa. »

Morpurgo, relatore. La lite della contessa Elena Filippini contro un funzionario del Ministero dell'interno, che sarebbe suo debitore, pende da molti anni, e già altra volta la contessa Filippini venne con una petizione davanti alla Camera a domandare il gratuito patrocinio. Ora la Corte d'appello di Bologna dichiarò inammissibile la pruova testimoniale richiesta dalla petente, ed essa chiede l'intervento dell'Autorità per essere ammessa al beneficio del gratuito patrocinio, al fine di potere sperimentare il ricorso in Cassazione contro tale sentenza.

È da osservare che la Camera non è assolutamente chiamata a pronunciarsi sopra questa domanda, poichè la petente può rivolgersi alla speciale Commissione per il

gratuito patrocinio presso la Corte di cassazione.

Rispetto alla seconda domanda, cioè di un qualche soccorso finchè non sia definitivamente risolta la lite che la interessa, la Giunta delle petizioni ha ritenuto pure di non poter proporre alla Camera l'accoglimento. È però da ricordare come nella tornata del 18 marzo 1901, nella quale io aveva l'onore di riferire sopra altra domanda della contessa Filippini per una indennità pecuniaria onde fosse in grado di godere del beneficio di un rinvio giudiziario in una causa che l'interessava, e che era precisamente questa medesima causa, contro lo stesso funzionario del Ministero dell'interno, io, dopo aver proposto a nome della Giunta delle petizioni l'ordine del giorno puro e semplice, così come oggi propongo, è da ricordare, dico, come io soggiungessi queste parole: « È da deplorarsi (e mi occorre per ciò l'obbligo di dirlo in questo momento ed in questo luogo) che abbia avuto parte non certamente bella in tale faccenda un funzionario del Ministero dell'interno, il quale si trova ancora in ufficio, ed è stato causa principale della rovina della contessa Filippini.

« La Giunta delle petizioni crederebbe quindi di mancare al proprio dovere morale, se non pregasse l'onorevole ministro dell'interno di voler fare un'inchiesta per appurare i fatti: perchè si accumulano sul capo di questo funzionario gravi sospetti ed indirettamente una grave responsabilità morale, se anche responsabilità penale non vi possa essere. »

A queste parole l'onorevole ministro dell'interno rispondeva prendendo l'impegno di fare la invocata inchiesta e di comunicare poi i risultati alla Camera. Io comprendo perfettamente che il ministro non abbia fatto l'inchiesta, pendendo ancora la lite, ma sono sicuro ch'egli terrà la promessa fatta nella tornata del 18 marzo 1901; onde nel proporre a nome della Giunta delle petizioni l'ordine del giorno puro e semplice sulla petizione oggi presentata dalla contessa Elena Filippini, dichiaro anche alla Camera che la Giunta stessa invierà al ministro dell'interno tutti questi fatti affinchè siano presi in esame dall'onorevole ministro dell'interno quando farà la inchiesta a carico del funzionario dipendente dal suo Ministero debitore.

Presidente. La Giunta delle petizioni propone l'ordine del giorno puro e semplice sulla petizione 5934.

Se non vi sono osservazioni in contrario la proposta della Giunta s'intenderà approvata.

(È approvata).

Petizione numero 5909. « Il Sindaco di San Pietro in Guarano (Calabria Citeriore), trasmette la petizione dei cittadini di quel Comune, e di quel Consiglio municipale, tendente ad ottenere il distacco dalla pretura di Rose e dalla agenzia di Acri, e l'aggregazione a quella di Cosenza. »

Invito l'onorevole Spada a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

Spada, relatore. La Giunta delle petizioni ha assunto le più esatte informazioni sulla petizione dei cittadini di San Pietro in Guarano, e dopo quelle precise del Genio civile di Cosenza, è venuta nella decisione di accogliere la petizione di quei cittadini, e ne ha deliberato l'invio al Ministero di grazia e giustizia ed a quello delle finanze perchè provvedano al riguardo.

Mazziotti, sotto segretario di Stato per le finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. Non mi oppongo che sia presa in considerazione la petizione di cui si tratta, ben inteso con piena riserva delle ragioni di merito.

Presidente. Le conclusioni della Giunta sulla petizione 5909 sono per l'invio della petizione stessa ai ministri di grazia e giustizia e culti e delle finanze.

Se non vi sono osservazioni, le conclusioni della Giunta s'intenderanno approvate.

(Sono approvate).

Petizione numero 5937. « Le Camere di commercio di Cosenza e di Teramo invocano l'adozione di alcuni provvedimenti legislativi in favore dei mutuatari dei crediti fondiari. »

Ha facoltà di riferire su questa petizione l'onorevole Spada.

Spada, relatore. L'oggetto della petizione è di tale importanza che meriterebbe una larga discussione nella Camera, ma questa si rende inutile dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro del tesoro nella seduta del 12 maggio, rispondendo ad analoga interrogazione dell'onorevole De Cesare ed altri deputati, e di recente ad altra interrogazione dell'onorevole Branca, dichiarazioni con le quali riconosceva la necessità di presentare al riguardo apposito disegno di legge. La Giunta delle petizioni fa plauso a questa decisione, e propone l'invio della

petizione ai Ministeri del tesoro e dell'agricoltura.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Fulci, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Non mi oppongo all'invio di questa petizione al Ministero di agricoltura, sempre con le più ampie riserve da parte di questo Ministero.

Presidente. La Giunta delle petizioni propone che la petizione 5937 sia inviata ai ministri di agricoltura industria e commercio e del tesoro.

Se non vi sono osservazioni in contrario s'intenderà approvata questa proposta della Giunta delle petizioni.

(È approvata).

Petizione numero 5943.

« La Camera di commercio di Lecce trasmette la petizione del cav. Francesco Marangi il quale, rendendosi interprete dei voti dei mutuatari di quella Provincia e con il consenso di molte rappresentanze amministrative, commerciali ed agrarie del Mezzogiorno, fa istanza per ottenere il rioridamento del Credito fondiario. »

Ha facoltà di riferire su questa petizione l'onorevole Spada.

Spada, relatore. Anche per questa petizione la Giunta è venuta alle stesse conclusioni.

Presidente. Metto allora a partito le conclusioni della Giunta, che sono per l'invio della petizione ai ministri di agricoltura, industria e commercio e del tesoro.

(Sono approvate).

Così sono esaurite le petizioni.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per l'approvazione del piano di ampliamento della città di Genova.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso agli uffici.

Interpellanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca ora lo svolgimento di interpellanze.

Prima iscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Chimienti al ministro

dei lavori pubblici, « per sapere se, conformemente alle formali promesse dell'onorevole Giusso, creda di presentare, o un disegno di legge per l'allacciamento del seno di ponente del porto di Brindisi con la linea ferroviaria, o il risultato degli studii che dimostrino non esser vero che con quell'allacciamento si verrebbero a guadagnare circa due ore di tempo alle provenienze dall'Oriente via Brindisi. »

L'onorevole Chimienti ha facoltà di parlare per isvolgere la sua interpellanza.

Chimienti. Onorevoli colleghi, di proposito ho voluto mantenere la mia interpellanza e non occuparmi dell'argomento a cui essa si riferisce, durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici, perchè mi doveva di affidare la discussione di una questione così importante in quel dibattito così turbinoso, come è stato quello in cui si è discusso il bilancio dei lavori pubblici.

Non ho bisogno di una risposta, pur che sia, del ministro: ho bisogno di richiamare la pacata e tranquilla attenzione della Camera su di una questione di importanza non locale, ma nazionale.

Io ho rivolto con questa mia interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici una domanda molto esplicita, ed attendo da lui una risposta egualmente esplicita.

Quando portai, per la prima volta, alla Camera questa questione in occasione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno passato, esposi tutti i termini di essa e l'onorevole Giusso, allora ministro dei lavori pubblici, mi promise che avrebbe fatto studiare e presentato alla Camera, che alla questione mostrò di interessarsi, i risultati degli studi ed i provvedimenti relativi. Nulla ho visto e nulla vedo, nè di provvedimenti nè di studi, quindi rivolgo all'onorevole Balenzano la stessa domanda che feci all'onorevole Giusso.

In questo lavoro febbrile di riduzione di tariffe, di raccordi delle vie ferrate coi porti, di allestimenti tecnici di tutti i servizi portuali, in questa ricerca, veramente senza tregua, di tutti quei mezzi che possono influire sulla celerità delle nostre comunicazioni col resto di Europa specie per rispetto alle provenienze dall'Oriente, crede egli, e come ministro e come italiano (non dirò come meridionale, perchè so che la cosa che più gli piace è di sentirsi chiamare italiano), crede egli come italiano, che, per quanto riguarda il porto di Brindisi, si sia fatto tutto quello che occorre per mettere questo porto in condizioni di rendere il massimo servizio

possibile alle provenienze dall'Oriente? Crede egli, in coscienza, che quanto non si è fatto, non si sia fatto, perchè era inutile o dannoso, o non si sia fatto per avventura per quella trascuraggine, per quell'abbandono, per quella dimenticanza in cui sono messi, da qualche tempo a questa parte, alcuni problemi vitali della nostra economia nazionale?

Io non esagero l'importanza del porto di Brindisi, mi piace anzi, per la serietà di questo mio breve discorso, di porre nettamente dinanzi alla Camera il mio pensiero su quello che possa essere e possa diventare il porto di Brindisi.

È noto alla Camera come dopo il 1860 i sogni, le speranze sull'avvenire di questo porto furono qualche volta anche esagerate, ma di queste esagerazioni si resero colpevoli uomini di grandissimo valore, quali Cesare Correnti, Stefano Jacini, Nino Bixio e specialmente il senatore De Vincenzi, per cui è viva ancora, nella mia città natale, la reverente gratitudine per l'appoggio che egli diede ai lavori del nostro porto, e per l'affermazione dei destini a cui disse quel porto esser chiamato dalla natura e dalla storia.

Io potrei forse convenire che in quella prima effervescenza di aspirazioni, di voti entusiastici per l'avvenire e la grandezza d'Italia si esagerò sull'importanza del porto di Brindisi, e quindi io metto le cose nei veri termini.

Il porto di Brindisi costituisce per me un approdo sicuro, il solo nell'Adriatico, per i battelli di qualunque dimensione; è un emporio, il solo nell'Adriatico, per le provenienze dall'Oriente, per quanto riguarda la posta, i viaggiatori e le merci ricche. Questo porto, adattato convenientemente, può anche servire al commercio di transito per le provincie di Lecce e limitrofe; ma di quest'ultima parte del problema io non mi occupo in questa sede.

Mi limito, dunque, a quella parte del problema che si riferisce al porto di Brindisi in quanto riguarda più direttamente il problema nazionale: quello, cioè, della rapida comunicazione dei viaggiatori, della posta e merci ricche fra l'Oriente e l'Europa, via Brindisi.

Questo è ancora, come l'onorevole ministro può vedere, il problema classico, tutto italiano, che prende nuova vita con l'unità d'Italia, il problema economico e politico della linea ferroviaria litoranea adriatica; linea che non deve vincere, ed anzi non può vincere, la concorrenza della linea marit-

tima che fa capo a Genova, ma che ha una funzione importante nell'economia nazionale italiana, e negli atteggiamenti della nostra politica dell'Adriatico. La funzione importante di questa linea ferroviaria litoranea adriatica, che comincia da Brindisi, è dovere dell'Italia di mantenere, di assicurare, di accrescere, e di sviluppare.

Quand'anche rimanesse un solo sacco postale ed un solo viaggiatore proveniente dall'Oriente, che preferissero la via di Brindisi, fino a quel punto è dovere del Governo italiano di mantenere quello scalo in condizioni tali da poter rendere tutti i servizi che le si domandano, con la massima velocità possibile e con le minori spese possibili delle operazioni di approdo e di trasbordo.

Così è che il problema di Brindisi diventa un elemento ed un fattore necessario per la soluzione di un problema più vasto, che è quello della comunicazione nostra con l'Oriente per mezzo della linea ferroviaria litoranea adriatica.

Or dunque, a proposito di ciò, io ripeto la domanda: l'amministrazione dei lavori pubblici e quella delle poste italiane hanno fatto tutto quello che occorre per dare a questo servizio da e per Brindisi la maggior rapidità e la maggior celerità possibile?

Uno degli elementi che può contribuire alla soluzione del problema di questa maggiore rapidità, è noto all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Camera (ed io, incoraggiato dall'autorevole appoggio di parecchi onorevoli colleghi ho richiamato su ciò l'attenzione della Camera in occasione del progetto di legge per le ferrovie del Sempione) è quello del doppio binario, la mancanza del quale è causa di continui ritardi lamentati da tutti i corrieri della posta inglese e dalla Amministrazione della posta inglese.

Esiste al Ministero delle poste ed a quello dei lavori pubblici un archivio di lamentanze e di reclami provenienti da Londra, a questo riguardo.

Ma io di questo non mi occupo e torno, per via di esclusione, all'argomento diretto della mia interpellanza: i lavori da farsi allo scalo di Brindisi. Noi crediamo che allacciando il seno di ponente del porto, non alla stazione centrale, come è ora il seno di levante, ma alla linea ferroviaria, prima che questa linea arrivi alla stazione centrale, e creando alle Sciabiche una stazione per i fini esclusivi del commercio postale internazionale, si possa dare al servizio po-

stale internazionale ed anche dei viaggiatori una celerità di circa due ore in più di quella che si ha attualmente.

Io affermo « di circa due ore » per precisare una quantità di tempo approssimativo, ma dichiaro che non conto in modo assoluto su questa affermazione. La Camera comprende che, trattandosi di un servizio internazionale così importante, anche il guadagno di un'ora sarebbe un preziosissimo, inestimabile guadagno.

Ma procediamo per ordine.

Senonchè, prima di venire all'esame tecnico, che io farò brevemente perchè non intendo abusare della pazienza della Camera, prima di venire all'esame tecnico di questa soluzione, che a nostro credere darebbe questa celerità al servizio internazionale postale, io debbo sgombrare il terreno da due pregiudiziali che si elevano facilmente, e che possono forse elevarsi in quest'Aula, ma che comunque sono spesso agitate nei giornali e in riviste anche importanti.

Prima pregiudiziale. È inutile preoccuparsi, si dice, di spese nei porti dell'Adriatico ai fini delle provenienze dall'Oriente, perchè l'Adriatico è destinato a scomparire nella economia dei servizi internazionali per le provenienze dall'Oriente. Non discuto neppure la pregiudiziale allegata che qualche altra città d'Italia, Napoli o Reggio, possano fare la concorrenza a Brindisi per il servizio postale, perchè la geografia non è una opinione, ed io mancherei di rispetto alla Camera se esaminassi questa ipotesi.

Di minacce serie a Brindisi, ed all'Adriatico, per le provenienze dall'Oriente possono venire da Salonico, o dalle strade ferrate dell'Anatolia, quando verrà eseguito il progetto di una ferrovia, testè concessa da un firmano del Sultano ad una compagnia tedesca, da Koweit a Scutari per l'Asia Minore. Non parlo della possibilità di una concorrenza di Salonico: ormai è noto che questa concorrenza non è a temere.

Le condizioni speciali in cui si trovano le ferrovie nella Macedonia, le condizioni politiche dei Balcani, le condizioni accidentate del terreno in cui questa ferrovia passa, non consentono quella celerità e quella sicurezza che sono le condizioni essenziali di questo servizio internazionale. Non parlo delle difficoltà di una navigazione accelerata a traverso l'Arcipelago greco.

Ad ogni modo, questo spauracchio di Salonico, che da circa 15 anni è agitato davanti all'Amministrazione delle poste ita-

liane, ed è agitato specialmente nei momenti in cui l'Inghilterra deve rinnovare i contratti, questo spauracchio ha dato oggi il posto all'altro del progetto di ferrovia per l'Asia Minore.

Queste ferrovie, che andrebbero da Koweit a Scutari attraverso Bagdad e Bassora, permetterebbero alla posta ed ai viaggiatori dell'India di continuare sempre in ferrovia da Bombay fino ad Ostenda e quindi a Londra.

Tuttociò veramente costituisce, non una concorrenza, ma un assorbimento completo; come la Camera intende, sarebbe tutta una rivoluzione nel servizio dei viaggiatori e delle merci ricche da e per l'Oriente, in tutta la economia e l'indirizzo che ora prende la navigazione ed il commercio del trasporto dei viaggiatori. Senonchè difficoltà grandissime si oppongono a questo progetto che da alcuni è stato creduto quasi alla vigilia di essere attuato; e tutta l'agitazione letteraria, giornalistica, che si fa attorno a questo progetto non ha che uno scopo, quello di cercare i capitali che occorrono per la costruzione dell'ardita impresa.

I capitali che occorrerebbero, una somma di circa 600 o 700 milioni, dovrebbero essere in gran parte forniti dall'Inghilterra, e quindi la Camera comprende come, oltre le difficoltà tecniche di esecuzione che non sono poche per la natura e l'accidentalità di quel terreno, altre difficoltà enormi si presentano: basta pensare che questa ferrovia dovrebbe essere esercitata dall'industria tedesca e dovrebbe servire principalmente al passaggio delle poste e dei viaggiatori inglesi.

In ogni modo, di questa grande novità, che porterebbe così profonda rivoluzione, pari forse a quella dell'apertura dell'istmo di Suez, a tutta l'economia dei nostri commerci, di questa grande novità gli inglesi sarebbero i più direttamente feriti, perchè vedrebbero inutilizzati tanti milioni di capitale impegnati nell'industria dei battelli per posta e viaggiatori: gli inglesi non ne sono punto preoccupati, e sarebbe per lo meno curioso che proprio noi ce ne preoccupassimo. Nè la ferrovia transiberiana, che è anche una pregiudiziale elevata, può costituire un argomento per paralizzare il dovere dell'amministrazione italiana a provvedere a questo servizio sulle coste dell'Adriatico, perchè questa transiberiana gioverebbe solo ai viaggiatori e alla posta della Cina e del Giappone: rimarrebbero sempre le Indie e l'Australia. E questa sa-

rebbe la prima pregiudiziale, da cui io credo di avere liberato il terreno.

Viene ora la seconda, la quale assume questo: I viaggiatori non verranno, od anche venendo, non faranno un gran bene, ed anche giovando, la loro presenza non costituirebbe tale utilità economica per le regioni attraverso le quali essi passano, da permettere i sacrifici di spesa, che occorrono, per compiere quest'opera, necessaria alla massima utilizzazione della linea.

Che i viaggiatori non vengano, lo dimostra il fatto (come dirò di qui a poco) che, nonostante la difficoltà di trovare un posto e la mancanza di qualche agio nei due piccoli battelli che ora fanno il servizio della posta, nonostante ciò, il numero dei viaggiatori cresce costantemente. Che il passaggio dei viaggiatori non giovi, è uno di quegli argomenti che possono adoperarsi solamente per ischerzo: perchè a tutti è noto quale movimento economico aveva recato il loro passaggio quindicinale e settimanale per Brindisi: l'industria dell'allevamento del pollame, l'industria delle uova, quella delle frutta ed un insieme di altre piccole industrie erano venute sorgendo intorno a questa clientela, che, per quanto transitoria, lasciava, passando da Brindisi, non poche migliaia di lire sterline. E di questo movimento economico, che aveva eccitato la presenza di viaggiatori a Brindisi, si avvantaggiavano, non solo la provincia di Lecce, ma anche le provincie finitime.

Io non posso abusare del tempo della Camera; ma non avrei che da leggere alcuni giornali locali, e, specie uno, l'*Indipendente*, che, con molta competenza, ha trattato di questa questione, per far vedere qual danno enorme avrebbe portato alle nostre Provincie l'abbandono, da parte dei viaggiatori, della linea Brindisi-Bologna. E non solo le nostre Provincie; anche lo Stato ha avuto delle perdite.

Venivano, in maggior misura d'ora, i vapori carbonai i quali pagavano tasse d'ancoraggio e diritti marittimi e per questi approdi una quantità immensa di operai viveva lavorando per lo sbarco dei carboni. Così che la leggenda che racconta come i Brindisini vedano i viaggiatori provenienti dalle Indie, in un caleidoscopio, la leggenda di viaggiatori che arrivano e partono senza spendere un soldo, non ha nessun fondamento, se non nella fantasia di quelli che vogliono trovare argomenti di nessun valore, per combattere una tesi che non conoscono

ed a cui non hanno dedicato alcun tempo per istudiarla ed approfondirla.

I viaggiatori, dunque, giovavano all'economia della nostra regione, passando da Brindisi, e l'averli perduti ha nociuto e nuoce anche alla finanza dello Stato. Certo il danno è stato maggiore per la nostra regione, perchè lo Stato col servizio postale trova modo di non risentire un danno assoluto.

Ogni anno 1,200,000 lire vengono pagate all'amministrazione delle poste italiane da quelle inglesi. Quando lor signori hanno avuto sotto gli occhi il bilancio delle poste, avranno visto che lo Stato paga, pel servizio ferroviario postale di tutto il Regno, lire 2,300,000; e di questa somma, la cifra di 1,200,000 lire è data solamente dalla Valigia Indiana. Non debbo io ricordare alla Camera l'importanza, anche indiretta, che ha questo servizio: poichè crea un terreno comune di rapporti con una nazione potente, quale è l'Inghilterra, la quale affida al nostro territorio il passaggio di una posta così importante.

Del resto, tornando ai viaggiatori, quanto il loro passaggio giovi, lo dimostra Marsiglia che, quando li perdette, nel 1872, non ha avuto pace sino al 1885, anno in cui potè riavere qualcuno dei piroscafi della *Peninsulare*, e sino al 1896, quando riuscì, per la trascuraggine, per l'abbandono, per l'oscitanza della nostra amministrazione pubblica (e dico, in generale, pubblica: poichè ci metto anche quella delle ferrovie), a riavere i viaggiatori che lasciavano la via di Brindisi, per tornare a Marsiglia.

Dunque, non bisogna esagerare l'importanza del transito dei viaggiatori e delle comunicazioni postali con l'Oriente; ma non bisogna esagerare, per l'altro verso, non attribuendo loro alcuna importanza o attribuendone una minima, e negando quella che essi realmente hanno nell'economia nazionale e per il nostro prestigio politico ed economico nell'Adriatico.

Dunque, riassumendo questa prima parte del mio discorso, io affermo che, esclusa, per ora allo stato delle cose, ogni possibilità di concorrenza a Brindisi per il servizio delle corrispondenze postali, dei valori e dei viaggiatori, che non possono rinunciare alla massima celerità possibile di comunicazione da e per le Indie e l'Australia, il problema di queste celeri comunicazioni si risolve, per un verso, col doppio binario Brindisi-Bologna e, per un altro, con i lavori di adattamento del porto di Brindisi per aumen-

tare la sua potenzialità tecnica. Questa potenzialità si può aumentare allargando il seno di ponente e portandovi la stazione-porto internazionale. Questa soluzione, io sostengo, porterà di fatto il ritorno dei viaggiatori mentre assicurerà la permanenza del servizio postale internazionale.

E vengo ora alla parte tecnica della questione.

La Camera sa come procede oggi questo servizio della posta internazionale. Due piccoli battelli, che la Società della *Peninsulare* ha fatto costruire appositamente, l'*Isis* e l'*Osiris*, rilevano, a Porto Said, la posta dell'Australia, del Giappone e delle Indie dai grossi battelli e la portano a Brindisi per consegnarla all'*Express* internazionale. I grossi battelli sono venuti a Brindisi sino al 1896; sono note alla Camera le ragioni per cui ora questi grossi battelli, giunti a Porto Said, consegnano la posta ai piccoli battelli incaricati di questo servizio, proseguendo essi per Marsiglia.

Sorvolo sulla lunga storia della disparità di prezzo nel viaggio via Brindisi e via Marsiglia, disparità mantenuta non ostante i reclami, le proteste, annullata poi con convenzione speciale nel 1899: tutto ciò è noto alla Camera.

Sta in fatto che oggi, per mezzo di questi due battelli, il viaggio da Porto Said-Londra per la linea di Brindisi si compie in quattro giorni, mentre ne occorrono sei per la linea di Marsiglia. Come si vede questa minor durata, per rispetto alla linea di Brindisi, sarà sempre una ragione di preferenza per chi vuole arrivare a Londra o vuole mandare colà una sua lettera o una rimessa di denaro due giorni prima.

Aperto il traforo del Sempione, saranno guadagnate due altre ore e mezzo; facendo il raccordo del seno di ponente del porto di Brindisi alla linea ferroviaria si guadagnerà per lo meno la metà di quanto si guadagna col traforo del Sempione.

E veniamo a questo famoso raccordo del seno di ponente. Prima di tutto, per intenderci, è bene dichiarare che questo progetto non è un'invenzione nostra, ma fu decretato fin dal 1869; è bene anche soggiungere che questo progetto non ha le simpatie dell'Amministrazione pubblica, ed io credo che non le abbia perchè l'Amministrazione non l'ha studiato e non l'ha esaminato tecnicamente, come vanno studiati questi problemi complessi.

Così, io per essere schietto e sincero, dirò tanto gli argomenti in favore quanto

quelli contro alla possibilità di esecuzione di questo progetto. Comincio da quelli in favore. Economia di tempo; essa proviene (non tedierò la Camera con tutti i dati tecnici che la provano) dalla maggiore brevità del percorso, essendoci due o tre chilometri di meno per rispetto al tracciato attuale seno di levante. Ma questo del minor percorso è il meno; il più importante, è che con questo raccordo di ponente, la fermata alla stazione centrale, la quale fa perdere, su per giù, 40 o 50 minuti all'Express internazionale sarebbe completamente eliminata. Bisogna la Camera sappia che, allo stato presente delle cose, se il treno internazionale non parte all'ora fissata, non può partire che tre ore dopo: l'orario della partenza dei treni internazionali è di tre ore in tre ore. Ed è naturale; perchè tutto è disposto in modo che nella stazione centrale non siano arrivati, o non siano per arrivare, altri treni da altre parti da Taranto, da Lecce o Ancona. Perciò l'orario è di tre ore in tre ore. Per cui, se l'Espresso non può partire alle tre, non potrà partire che alle sei. Queste sono conseguenze che nascono dal fatto della fermata dell'Express nella stazione centrale. Si aggiunga che quelle manovre che devono eseguirsi alla stazione attuale del porto, per dividere il treno, richiedono una perdita di tempo non disprezzabile: queste manovre potrebbero evitarsi al seno di ponente.

L'altra economia di tempo verrebbe dal fatto che, col raccordo che noi consigliamo, le operazioni con l'ufficio della Peninsulare potrebbero essere fatte con maggiore celebrità, perchè i battelli verrebbero ad attaccarsi vicino al palazzo della Compagnia.

Inoltre, entrando i piroscafi nel seno di ponente, gli ormeggi sarebbero più facili e quindi nuova economia di tempo. L'ormeggio nel seno di levante si fa oggi con molta difficoltà ed il capitano del porto ha ordinato siano adoperate due boe, e precauzioni sono necessarie quando contemporaneamente entrano in quel seno i battelli carbonai della ditta Raggio. Gli è che in quel punto non vi è la sicurezza che si ha nell'altro braccio del porto. L'approdo dell'*Oceania*, venuto nel mese scorso per la riparazione dell'*Isis*, ha dimostrato quanto difficile, incomodo e pericoloso sarebbe l'approdo dei grossi battelli nel seno di levante del porto interno.

Ma di tutti questi argomenti tecnici che mi obbligherebbero a diffondermi lungamente, stancando forse la pazienza della Camera, io faccio a meno, per ora, riservan-

domi di esporli in un memoriale diretto all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Un altro argomento in favore di questa soluzione è la maggior libertà concessa al commercio locale. La vita del porto di Brindisi è ora tutta raccolta in questo seno di levante, ove ora è la stazione porto. Ne dico una per dimostrare quali inconvenienti produca questa concentrazione di operazioni verso il braccio di levante. Quando, da Palascia, il punto avanzato sul canale di Otranto, da cui si annunzia l'arrivo della Peninsulare, quando da Palascia si annunzia questo arrivo, i battelli che sono nel seno di levante sospendono le loro operazioni. Giudichi la Camera e il ministro quale danno porti al commercio locale questa sospensione delle operazioni commerciali. Se non vi fosse che questa ragione dell'interesse del commercio locale, la soluzione da noi proposta dovrebbe avere una pronta attuazione, senz'altro!

Gli è perciò che la maggiore utilità che si ottiene dal progetto che noi proponiamo è che, finalmente, dopo tanti secoli, si potrà distribuire il lavoro del porto di Brindisi secondo la divisione che la natura ha fatto, adibendo il seno di ponente alle provenienze postali ed ai viaggiatori di Oriente e lasciando completamente il seno di levante al commercio locale. Tutto ciò che ho accennato avrebbe bisogno di un maggiore svolgimento e mi porterebbe a particolari tecnici che voglio risparmiare alla Camera; mi basta per ora aver posto nettamente e chiaramente la questione.

È naturale, e questo dico, a mo' di conclusione, su questo punto del mio discorso, che io debbo dichiarare, all'onorevole ministro come occorranza a questo seno di ponente, lavori di adattamento perchè sia messo in condizioni da poter rendere questo servizio di ricevere i grandi battelli. Ma di ciò a suo tempo.

Vengo, invece, brevemente agli argomenti contrari a questo progetto di raccordo.

Li esporrò schiettamente come mi sono stati riferiti, e come li ho letti in qualche documento...burocratico.

Si dice: l'economia di tempo non può essere maggiore di dieci minuti. Ma l'onorevole ministro ricorderà che i dieci minuti si riferiscono puramente e semplicemente alla maggiore brevità del tracciato chilometrico senza tener conto di tutti gli altri elementi di economia di tempo ai quali ho accennato. Si calcolino tutti gli altri elementi di econo-

mia per il percorso abbreviato, la fermata evitata alla stazione centrale, le manovre evitate per dividere il treno, la facilità dell'ormeggio, l'attaccamento di fronte al palazzo della *Peninsulare*; e poi si sommino tutti questi fattori con il vantaggio che portano ad ogni servizio commerciale la precisione tecnica delle operazioni, la puntualità dei movimenti, e la certezza che i ritardi saranno evitati, e si giudichi.

Si soggiunge: l'ormeggio dei grossi battelli nel seno di ponente è impossibile. È naturale, perchè bisogna fare quei lavori che io qui non posso esaminare, ma che esaminerò all'onorevole ministro in sede più opportuna. Si allarghi il seno di ponente tagliando una striscia di terreno che diminuisce lo spazio acqueo, si scavi, e poi si vedrà. La spesa non è grande in proporzione del servizio che può rendere quel braccio di porto.

I viaggiatori non vengono. Ho già detto che i viaggiatori, nonostante le difficoltà immense di trovar posto in questi piccoli battelli che fanno il servizio postale, aumentano considerevolmente a Brindisi.

Altro argomento, che si ripete spesso, è che l'Amministrazione della *Peninsulare* è contenta. Io ebbi occasione di dire alla Camera, in altre occasioni, che la *Peninsulare* è contenta secondo i tempi e le circostanze.

Ad ogni modo, questo problema riguarda l'Italia e non l'Inghilterra, ed è nostro dovere di studiare i mezzi più acconci per aumentare la potenzialità dei nostri porti, e specialmente di un porto nell'Adriatico. Questo è problema italiano, e l'Inghilterra non c'entra!

Altro argomento che io ho sentito ripetere è questo.

Due anni fa fu creata una Commissione locale e non parlò di questa soluzione del seno di ponente. Di questa Commissione facevano parte egregi e valenti funzionari dello Stato che non studiarono da un punto di vista complesso ed organico le condizioni e i bisogni del porto di Brindisi; e gli elementi locali che entravano in essa furono così poco considerati che questa Commissione non poté essere l'espressione sincera dei bisogni veri del porto.

E, d'altra parte, se i bisogni veri del porto non fossero ben chiari o fossero vagamente sentiti e compresi, e debolmente patrocinati dagli interessati, sarebbe questa una ragione perchè il Governo nazionale se ne lavasse le mani?

Eh!... purtroppo, non sarebbe nuovo tra noi, specie meridionali, lo dico con dolore,

che non siano conosciuti i bisogni locali, che, conosciuti, non vengano difesi con opera continua ed efficace da tutti i cittadini interessati. Questo è uno dei lati manchevoli della nostra vita pubblica, che influisce sul ristagno dei nostri commerci; ma non può essere argomento pel Governo di non curarsi di questi bisogni, di non soddisfarli ai fini di una saggia politica nazionale!

Onorevole ministro, onorevoli colleghi un destino fatale ha pesato su questo mirabile porto italiano sull'Adriatico: dopo un periodo glorioso all'epoca romana, ha avuto venti secoli di abbandono completo, in cui la malizia degli uomini e la perversità della sorte si sono date la mano per renderne sempre più disastrose le condizioni. Da quando Giulio Cesare insegnò che i porti si possono chiudere al nemicoempiendoli di pietre, l'esempio fece scuola; Carlo I d'Angiò, uomo molto pratico, per impedire l'ingresso dei nemici, ne chiuse l'ingresso con catene.

Il principe di Taranto, qualche secolo dopo, per impedire l'ingresso dei veneziani che volevano impadronirsi della nostra costa (e sarebbe stata grande ventura se essi vi si fossero potuti stabilire) mandò nel porto un bastimento pieno di massi e di pietre e ve li fece buttare per ostruirlo e renderlo impraticabile: in questo stato miserando, senza traffici e senza commercio, esso rimase aperto alle piraterie turchesche che dissanguarono, con Brindisi, tutta la costa adriatica meridionale.

Così rimase il porto fino agli ultimi anni del secolo decimottavo. Ferdinando I in quel periodo di rinascenza della vita politica meridionale, che si iniziò con la fine del vice-reame, mandò l'ingegnere Pigonati che trovò quello splendido porto ridotto ad un pantano pieno di alghe. Il canale attuale per il quale passano, o almeno passavano, i colossi della *Peninsulare*, era completamente ostruito, e appena appena vi potevano passare delle barche. L'influenza delle condizioni deleterie del porto aveva ridotto la popolazione a 4 o 5 mila abitanti, estenuati ed afflitti dalla malaria al punto che l'ingegnere Pigonati dovette far venire dei galeotti per i lavori del porto. I lavoratori brindisini non resistevano al lavoro più di 4 ore.

I lavori, iniziati dal Pigonati, furono abbandonati, e poi ripresi sempre per ordine del Re dall'ingegnere Afan De Rivera, per il quale è ancora viva la gratitudine nostra,

perchè egli studiò con amore ed interesse la questione del porto di Brindisi.

Dalla venuta del Pignonati fino al 1860 si spesero per il porto di Brindisi 3,225,000 lire. Spesa meschina per riparare all'opera deleteria di venti secoli di abbandono!

Le tristi condizioni di questo porto furono così ereditate dal Regno d'Italia.

Poche città possono dichiararsi contente dell'unità d'Italia come Brindisi: dell'unità d'Italia quale fu interpretata nel periodo aureo della influenza piemontese, della buona e coscienziosa influenza unitaria. In quell'epoca, veramente, la questione di Brindisi fu trattata con vera coscienza dell'importanza sua, e la Camera italiana fu occupata dello studio di un progetto organico per il porto di Brindisi per una spesa di 6 milioni. La Camera votò quella spesa con una relazione dottissima, piena di ardenti voti e di speranze per il porto di Brindisi, del De Vincenzi, ora illustre vegliardo e sempre benemerito cittadino, a cui mi piace per la seconda volta di mandare, anche a nome dei miei concittadini, un riverente e grato saluto.

Ma questo slancio fu di brev'ora. Dopo, si manifestò, non si sa perchè, una specie di genio malefico che è intervenuto ogni volta si si fu per concretare qualche cosa nell'interesse di Brindisi, una specie di genio malefico che ha impedito lo sviluppo naturale di questo porto; lo sviluppo naturale, non ai fini di una grandezza commerciale che potesse rivaleggiare con i maggiori porti d'Italia (questo sarebbe un sogno) ma ai fini di quella funzione politica ed economica che esso naturalmente può esercitare e deve esercitare per la sua posizione nell'Adriatico. Infatti, dopo il progetto del 1863, questo genio malefico è intervenuto sempre. Ascolti la Camera quante traversie. L'Impresa delle ferrovie meridionali, invece che al Rotschild, fu data al Bastogi. Rotschild aveva mandato un ingegnere a Brindisi e fatti fare degli studi per rendere fruttifera questa linea anche per mezzo del porto di Brindisi.

La Compagnia della Peninsulare ed il Governo inglese mandarono, prima dell'apertura dell'istmo di Suez, due tecnici per riferire sulla questione dell'allestimento tecnico del porto di Brindisi; ed essi riferirono, specialmente, uno di essi, l'Iyler, con un rapporto alla Camera dei Comuni, concludendo che bisognava che il Governo italiano si persuadesse a concedere i lavori del porto ad una Compagnia inglese per rendere il

porto stesso degno delle sue funzioni. Ed anche queste pratiche non ebbero alcun risultato.

Il Governo fece una convenzione nel 1869 con Gabrielli, una convenzione per cui il Gabrielli si obbligava di costruire magazzini generali, bacini di carenaggio, e bacini di raddobbo, ed il raccordo del seno di ponente. Questa convenzione era per venire sottoscritta, quando fu aggiunto un altro articolo, all'ultima ora, nel quale si diceva che, dopo 20 anni, si riservava il Governo di espropriare tutti i lavori compiuti dal Gabrielli in forza della legge di pubblica utilità. Il Gabrielli non volle firmare la convenzione, e si pagarono 750 mila lire per danni (*Commenti*), quante ne sarebbero occorse per fare una parte di quei lavori per cui doveva stipularsi la convenzione stessa.

E continua la pietosa istoria. Vennero, dopo il 1872, alcuni rappresentanti di case estere, (ed io ho ancora la corrispondenza del tempo) che volevano fare in Brindisi grandi depositi e cercarono ove potere costruire i magazzini generali per collocarvi le merci. Allora il sindaco del tempo si affrettò a riferirne al Governo, ma era finita l'epoca aurea del patriottismo unitario, eravamo nel 1872 o 1873, ed il Governo rispose: saranno fabbricati i magazzini generali quando verranno le merci; ed i rappresentanti delle case estere se ne andarono via.

Venne a Brindisi nel 1895 l'ispettore della « Norddeutscher Loyd » per vedere se il porto consentiva l'ingresso di battelli di dieci a dodici tonnellate, che costruiva questa compagnia tedesca. Si scrisse anche in quell'epoca al Governo, e questo rispose che si sarebbero fatti i lavori quando fossero venuti i battelli. Così si perdettero anche quei viaggiatori e quella posta. Così si giunge all'ultimo atto del dramma, alla relazione dell'onorevole Saredo, il quale, tra le risorse per arricchire Napoli, propone anche questa, di togliere la valigia delle Indie a Brindisi! Quasi che fosse possibile far rivivere quelle antiche tradizioni della politica del Reame per cui Napoli la si condannava a vivere a spese della vita economica delle città del suo Regno. (*Commenti*).

Tutto ciò è ben doloroso: quest'odissea io potrei ingemmare di dati statistici e di aneddoti piccanti ed illustrativi; ma anche questo ed altro riserbo ad una monografia a parte che dedicherò al mio amico perso-

nale onorevole Balenzano. E vengo alla conclusione.

Deve ancor continuare questo scempio, senza scopo e senza obbiettivi, con danno degli interessi particolari delle regioni che rappresento, con pregiudizio irreparabile dei nostri interessi vitali di Stato e di Nazione?

Io non lo credo.

Tutto ciò vi dice, onorevoli colleghi, che la questione dei porti d'Italia non è considerata nel suo complesso, almeno per alcuni porti, perchè in Italia la marina mercantile è relegata al Ministero della marina, dove non è ricordata che dai premi di navigazione; almeno così si rileva dal bilancio. Dove allora occorre dirigersi per poter trattare, in tutto il loro complesso, le questioni che si riferiscono ai servizi portuali e alla potenzialità dei porti? Io non lo so.

Se si incomincia un discorso, su questo argomento, col ministro dell'agricoltura, industria e commercio, ad un certo punto egli vi dirà che su certe questioni non è competente; se si parla col ministro della marina, vi risponderà egualmente; dunque, non c'è altro che dirigersi al ministro dei lavori pubblici.

Ed è a lui che io mi rivolgo con confidenza, tanto più che l'ultimo regolamento del 9 maggio 1901 contiene un articolo che ha destato nel mio animo le migliori speranze.

Quest'articolo dice che i ministri delle finanze, dei lavori pubblici, della marina e dell'agricoltura, industria e commercio, per mezzo dei dipendenti uffici locali, raccoglieranno annualmente, nei limiti delle relative attribuzioni, i dati statistici per accertare quale sia il movimento di navigazione, gli introiti doganali, lo stato dei porti, ecc.

Io mi auguro che dal Ministero dei lavori pubblici queste indicazioni vengano annualmente annotate in questo apposito registro, che son certo sarà stato iniziato; si sarà così già costituita la pietra miliare attorno a cui si potrà raccogliere tutta la politica portuale in Italia. A questo scopo io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ove quel registro non sia ancora stato iniziato, che lo si inizi sul serio, al più presto, e che si metta a disposizione nostra e di quanti si occupano di tali questioni perchè si possano attingervi le fonti dei nostri ragionamenti e delle nostre proposte e gli elementi di una saggia politica commerciale marittima.

E vengo alla conclusione, ripetendo che la questione del porto di Brindisi va considerata nel suo complesso. Quel porto non è solamente d'approdo, ma è anche di una importanza commerciale, quale fu vista nei primordi della nostra vita unitaria, per il passaggio dei viaggiatori, del denaro, delle merci ricche e della posta dall'Oriente; esso può rendere un grande servizio ad una politica dell'Adriatico, ed intendo una politica non di conquista, nè di spavalderie, ma una politica di prestigio commerciale e di influenze economiche. Il porto di Brindisi può anche rendere grandi servigi dal punto di vista strategico, perchè è il solo porto che, se si riflette bene, può difendere l'ingresso nell'Adriatico e salvare le spalle all'arsenale di Taranto.

Il porto di Brindisi, nonostante tutte le sciagure subite, nonostante il mancato approdo dei grossi battelli della *Peninsulare*, non ostante, negli ultimi anni, molti approdi sieno venuti meno per le ordinanze sanitarie, tiene il suo posto e con onore: e per dimostrarlo basta citare soltanto le ultime cifre delle riscossioni riflettenti le dogane ed i diritti marittimi, le quali ascendono ad 1,234,000 lire.

Bisogna, ripeto, considerare la quistione nel suo complesso, nonostante io sia stato obbligato a trattarla solamente dal punto di vista degli approdi. Occorre scavare la rada ed il porto, costruire tutte le banchine, ma in modo da non diminuire lo spazio acqueo, rendere il seno di ponente atto a ricevere i grandi battelli ed adatto al servizio postale internazionale di posta e viaggiatori; lasciare il braccio di levante all'uso del commercio locale che ne ha tanto bisogno; incoraggiare, in ogni modo e con ogni mezzo, il commercio carbonifero e l'industria dei bacini di carenaggio. Si rende un servizio economico e politico al nostro paese richiamando sulle nostre coste tutti quei piccoli rivoli di ricchezza che si muovono nell'Adriatico; e il richiamarne anche la maggior parte è opera di saggezza politica.

È un momento buono; dopo tanti secoli di silenzio e di abbandono, Brindisi si muove: già è sorta una Compagnia di navigazione. Il secondo battello di questa Compagnia è stato inaugurato pochi giorni fa, ed a me pareva un sogno di veder partire dalla costa di Brindisi dei battelli di navigazione con bandiera brindisina, rompendo così una tradizione di venti secoli.

Un Comitato locale è sorto, che studia i bisogni del porto, e questo Comitato ban-

dirà, quanto prima, un concorso per la migliore monografia sulla importanza del porto di Brindisi nei rapporti con l'Albania e col commercio dell'Adriatico. È già in embrione la proposta di un Istituto nautico a cui la provincia di Lecce ha dato il suo massimo appoggio, morale per ora, e poi lo darà anche materiale.

In ogni modo io concludo che, finchè vi sarà un solo viaggiatore, un solo pacco postale di provenienza dalle Indie, dal Giappone, dall'Australia, è dovere del Governo di mantenere il porto di Brindisi in modo che il servizio di questo pacco e la partenza di questo viaggiatore procedano con la maggiore celerità.

Io finisco con queste parole che il senatore De Vincenzi scriveva nella prima relazione del 1863 in ordine al porto di Brindisi: « È questo un grande centro di commercio e di operosità che tornerà a risorgere nella parte estrema del Regno e che fra gli altri molti vantaggi ne arrecherà anche questo, che diverrà il mezzo più efficace per far tornare in fiore quelle ultime provincie italiane delle Puglie (*vedete che anche la espressione è bella perchè non diceva provincie meridionali, ma provincie italiane*) delle Puglie, della Basilicata e della Calabria che già col nome di Magna Grecia ebbero, in altri periodi della nostra storia, tanta prosperità. Il porto di Brindisi, che il nuovo Regno ora richiama a vita, vivificherà molte Provincie italiane e sarà uno dei principali fattori della futura grandezza italiana. » E soggiunge il De Vincenzi: « senza le necessarie comodità è impossibile di richiamar il commercio ove che sia, e, quanto maggiori sono le comodità, maggiore è il commercio che affluisce in un porto. »

Onorevole Balenzano, io mi rivolgo a lei con vera confidenza di italiano e, me lo permetta anche, di conterraneo: io mi auguro che la fortuna che lo ha accompagnato, e che spero e faccio voti lo accompagni per tutta la sua carriera, voglia giovare anche alla mia Brindisi. Arrivato ella al Ministero, per buona fortuna l'acquedotto pugliese è diventato un progetto compiuto, una realtà (*Interruzione*), almeno il disegno di legge. Ella avrà anche l'onore di condurre in porto, almeno per gran parte, la legge sulle ferrovie complementari.

Io mi auguro che questa sua fortuna voglia ancora espandersi fecondatrice e promettitrice anche per l'avvenire del porto di Brindisi. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

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

Guicciardini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per disposizioni riguardanti l'alienazione delle armi modello 1870-87 e di altri materiali fuori uso.

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

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sarebbe per me grave colpa, onorevoli colleghi, se mettessi soltanto in dubbio la grande importanza del porto di Brindisi, ed io credo sia dovere del Governo di fare tutto quello che possa per rendere quel porto il più possibilmente completo: credo che debba essere debito nostro di fare qualunque sacrificio per riprendere, se sarà possibile, quella parte della Valigia delle Indie che abbiamo perduta e che indiscutibilmente arrecherebbe giovamento morale e materiale alle nostra regione. Ma l'onorevole Chimienti, a cui io sono grato e delle cortesi parole e della fiducia illimitata e molto benevola che mostrò per me, l'onorevole Chimienti, mi pare che in questa questione di Brindisi è trascinato da un affetto eccessivo verso il seno di Ponente. Se io credessi che davvero al porto di Brindisi potesse essere utile il seno di Ponente, creda pure a me l'onorevole Chimienti, allaccierei il seno di Levante a quello di Ponente per rendermi più accetto all'onorevole Chimienti. Ma io non credo che stia in questo la questione, imperocchè, non dirò che sarebbe un ottimismo al di là del dovere, ma certa cosa è, che, quando si regolò la sistemazione del porto recen'emente, in contraddizione a quella, che pare l'opinione dell'onorevole Chimienti, gli uffici competenti, tanto del Ministero della marina quanto del Ministero dei lavori pubblici, preferirono la sistemazione dello allacciamento del seno di Levante e si spesero per le banchine e relativi impianti ferroviari, come l'onorevole interpellante sa, lire 650 mila.

Ora egli vorrebbe che si facesse l'allacciamento del seno di Ponente. Occorre che la Camera sappia che occorrerebbero 900 mila lire soltanto per le opere ferroviarie, oltre ad una spesa ingente per consolidare

la banchina. Ma si avrebbe almeno l'utilità delle due ore? L'ufficiale di porto afferma di no, il mio ufficio dice pure di no, e aggiunge che tutta l'economia di tempo sarebbe soltanto di cinque minuti, a cui dovrebbero essere aggiunti altri cinque o dieci minuti per la mancanza della fermata a Brindisi superiore. Crede Lei, onorevole Chimienti, che si farebbe opera utile al porto di Brindisi abbreviando solo di 10 minuti il percorso? L'onorevole Chimienti ci ha detto che si è già all'uopo costituito un Comitato. Ebbene, onorevole Chimienti, io ho fiducia nella iniziativa di questo Comitato e di quel Consiglio comunale; dica loro che studino la questione, che ci presentino i risultati di questi studi; essi costituiranno l'oggetto degli studi del Ministero. Se le condizioni delle cose muteranno, potremo venire alla Camera con qualche proposta, ma parlare di 900 mila lire, soltanto per lavori ferroviari, oltre l'ingente spesa per le banchine, per abbreviare solo di 5 o 10 minuti il percorso, credo che lo stesso onorevole Chimienti non lo trovi giusto. Io credo, onorevole Chimienti, che se noi vogliamo rendere un vero servizio a Brindisi, dobbiamo cercare di fare economia tanto sulle opere del seno di ponente, quante su altre opere, e dobbiamo stringerci tutti insieme per avere, se non un completo doppio binario sulla linea Bologna-Brindisi, almeno un doppio binario in quei punti, in cui esso possa essere più necessario. Allora, onorevole Chimienti, Ella si persuaderà che potremo rendere alla città ed al porto di Brindisi maggiori servizi di quelli che sarebbero per apportare le opere da Lei indicate, che non produrrebbero che una economia di tempo di cinque, o dieci minuti. *(Benissimo!)*

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

Chimienti. Io mi rallegro del passo avanti, che ha fatto la proposta del doppio binario, e convengo che esso sarà di grandissimo vantaggio anche a Brindisi; ma occorre fare ancora i lavori di cui ho parlato nel porto di Brindisi. Posso assicurare la Camera e l'onorevole ministro che io non mi sarei mai permesso di intrattenere la Camera per tutto il tempo, pel quale ho parlato, se non avessi la convinzione che non si tratta di 5 minuti, ma si tratta di ore. L'onorevole ministro ha detto che l'ufficiale di porto di Brindisi ha riferito che non c'è questa economia di due ore. Quell'ufficiale di porto è funzionario egregio, ma ha voluto preoccuparsi troppo

delle spese occorrenti per il seno di ponente: questo non era il suo compito. Gli uffici competenti, per quanto so io, non hanno studiato la questione profondamente e tecnicamente. Io, per conto mio, e la mia città, per conto suo, faremo questi studi, ed io dichiarerò di aver torto e domanderò perdono alla Camera del tempo sottratto ai suoi lavori, quando l'onorevole ministro potrà sulla sua coscienza assicurare che tutti questi studi hanno portato alla conclusione, che non vi sono che solo 5 minuti di tempo da guadagnare. Sono però sicuro che questo non avverrà, e mi affido alla promessa del ministro, che, se si tratterà di vera economia di tempo egli saprà provvedere. Comunque, egli venga alla Camera con risultati concreti di studi, con scandagli di tecnici e competenti, fatti senza prevenzioni burocratiche, e la Camera italiana, italianamente ispirandosi alle nobili tradizioni dei Correnti, dei Jacini e dei De Vincenzi, saprà fare il suo dovere. Io attendo le promesse del ministro, e lo aspetto al giorno dei concreti provvedimenti, che sarà mia cura di provocare a suo tempo.

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Brunicardi al ministro dei lavori pubblici « sul trattamento della Compagnia internazionale dei Wagons-Lits verso il proprio personale viaggiante, e sul modo con cui vien fatto il servizio in Italia ».

Non essendo presente l'onorevole Brunicardi, la sua interpellanza s'intende ritirata.

Ora viene quella dell'onorevole Aguglia al ministro dei lavori pubblici « per sapere se creda di occuparsi delle condizioni poco felici fatte dalla Compagnia dei vagoni-letto al suo personale viaggiante ».

Non essendo presente nemmeno l'onorevole Aguglia, anche questa interpellanza s'intende ritirata.

È quindi la volta di quella dell'onorevole Gattoni al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e come intenda provvedere, per ragione di opportunità e giustizia, al fatto che nella stessa Provincia (Milano) le chiaviche di scolo esistenti negli argini di seconda categoria, parte sono a carico dell'Amministrazione idraulica, e parte a carico dei colanti ».

L'onorevole Gattoni ha facoltà di parlare.

Gattoni. Onorevoli colleghi, mi ha mosso a dirigere questa interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici il desiderio di poter contribuire a far cessare uno stato di fatto, secondo me, contrario a giustizia, dannoso al servizio, e cagione di continui

attriti tra gli agenti dell'Amministrazione idraulica ed i privati.

Questo stato di fatto consiste nell'essersi messe alcune chiaviche di scolo a carico dei colanti, mentre nella stessa Provincia altre chiaviche vennero assunte a carico dell'Amministrazione idraulica. Questo ingiusto trattamento si verifica nella parte meridionale della provincia di Milano, che è circoscritta dal fiume Lambro, dal Po e dall'Adda.

Da che è derivato questo strano stato di cose? Secondo me è derivato da una erronea interpretazione della legge 20 marzo 1865. Questa legge, parlando di opere di seconda categoria, non fa nessuna distinzione tra argini e chiaviche, e giustamente, secondo me; perchè parlandosi della manutenzione di una casa, non si può fare una distinzione tra le mura e le porte.

Quando la legge disse, che la spesa per la manutenzione delle opere idrauliche di seconda categoria rimaneva fino al 50 per cento a carico dell'Amministrazione idraulica, per il 25 per cento a carico della Provincia e per l'altro 25 per cento a carico del territorio difeso, intendeva comprendere tutte le opere che fanno parte degli argini e quindi anche le chiaviche.

Ma invece (io parlo, onorevole ministro, della provincia di Milano, giacchè nelle altre non so cosa sia successo quando fu applicata la legge del 20 marzo 1865) appunto per la mancanza di qualsiasi distinzione nella legge, gli agenti dell'Amministrazione idraulica, che ricevettero in consegna gli argini della seconda categoria nella mia Provincia, furono guidati da criteri diversi; alcune chiaviche le accettarono in manutenzione, altre invece le lasciarono in manutenzione ai colanti.

Ora io mi rivolgo all'onorevole ministro perchè veda di provvedere affinchè cessi questa disparità di trattamento. La manutenzione delle chiaviche di scolo, per ragioni di giustizia, di opportunità e di convenienza, a mio modo di vedere, deve stare interamente a carico dell'Amministrazione idraulica. Io sono un po' pratico di arginature, perchè vivo in una regione intersecata da corsi d'acqua, e ho riscontrato nella mia non breve esperienza, che la maggior parte delle rotte avvengono sempre in quei punti delle arginature che sono a contatto delle chiaviche di scolo. E perchè? Perchè quando siamo al momento del pericolo non si sa mai se sia la chiavica o l'argine la causa del pericolo, ed intanto che si discute l'ar-

ginatura si sfascia a contatto della chiavica e la chiavica si rovescia.

Nella piena dell'ottobre del 1901 si rovesciò una chiavica; e l'onorevole ministro nel suo ufficio troverà una quantità di telegrammi e di lettere mie che riguardano il fatto. Fra i colanti e l'Amministrazione idraulica si discusse un paio di mesi per sapere se era l'argine che aveva prodotto la rovina della chiavica o la chiavica che aveva procurato la rovina dell'argine, e mentre si discuteva, le acque del Po entrarono quattro volte e quattro volte inondarono il territorio; ed io per quattro volte ho dovuto rivolgermi alla generosità del ministro dell'interno, per provvedimenti. E noti poi l'onorevole ministro che qualche volta l'Amministrazione idraulica si trova di fronte a consorzi non legalmente costituiti, ad una quantità di individui che forse in origine erano i responsabili, ma che poi, oberati, non hanno ora più modo di sopperire alle spese necessarie.

Per la chiavica del Rotino che sta facendo e che sta ultimando ora e che dovrebbe essere a carico di un solo colante che non esiste più finanziariamente, l'Amministrazione idraulica si vedrà obbligata a rivolgersi a tutti gli altri colanti, che sono 369, i quali non sono costituiti in consorzio; quindi la difficoltà anche di esigere il rimborso di quanto l'Amministrazione avrà speso. E non poteva a meno di fare la chiavica perchè altrimenti tanto valeva che distruggesse l'arginatura. Questa è una anche delle ragioni che faccio presenti all'onorevole ministro a sostegno della mia tesi: fate che una buona volta siano tutte a carico dell'Amministrazione, se volete evitare continue contestazioni tutte a danno del servizio. Questo nei rapporti di opportunità. Ma vi è anche una questione di diritto che, secondo me, sta a sostegno della mia tesi. Nel 1865, quando fu fatta la consegna nella provincia di Milano delle arginature di Po di seconda categoria, le arginature furono consegnate nello stato che si trovavano. La Direzione idraulica, molto opportunamente, fece subito il progetto del riordinamento di tutte quelle arginature: e dovendo alzare l'argine ha dovuto alzare le chiaviche e prolungarle: alzamento e prolungamento che, anche nelle chiaviche le quali erano a carico dei colanti, fu fatto dall'Amministrazione idraulica. Questo è successo nel 1870-71. Venne poi, nel 1882, la legge Baccarini: la quale legge, provvida e giustissima, che si può dire è stata la salvezza di quel terri-

torio, prescrisse che tutte le arginature di seconda categoria fossero rialzate ad 80 centimetri al disopra delle massime piene. Ed allora un secondo prolungamento, un secondo rialzamento, e questo ancora naturalmente a carico dell'Amministrazione idraulica, anche per quelle chiaviche che erano a carico dei colanti. Ora il privato, il Consorzio che era obbligato a mantenere la chiavica primitiva dice: ma quella chiavica non è più la mia; lo stato di cose è cambiato completamente: voi l'avete prolungata e rialzata due volte, ci avete messo sopra due volte un sopraccarico di terra, quindi non mi credo obbligato più a mantenerla, o almeno il mio obbligo è limitato unicamente alla parte primitiva.

E questo è difficile da accertare, ed ho visto ed ho assistito a non pochi esami per verificare se il guasto fosse nella parte nuova o nella vecchia; ed anche in questi casi è una continua serie di attriti fra gli agenti dell'Amministrazione idraulica ed i colanti o proprietari della chiavica.

Una seconda ragione di diritto a sostegno della mia tesi è la seguente: si dice che le chiaviche di scolo sono a carico dei colanti perchè non servono alla generalità del territorio, ma unicamente al deflusso delle acque che scolano da un limitato spazio di terreno.

Per lasciare libero questo deflusso occorre la chiavica, e perciò questa deve essere a carico dei colanti.

Questo ragionamento non sta: perchè quando l'argine si sfascia in un punto qualunque a monte del perimetro di difesa e tutto il territorio è inondato, le acque per ritornare nel letto del fiume non possono che passare per le chiaviche di scolo poste a valle ed il loro servizio non è più limitato ad una parte sola del territorio, ma si estende all'intera zona di difesa del perimetro arginale, e la loro manutenzione deve essere compresa nella manutenzione di tutta l'arginatura.

In occasione del recente catasto fattosi nella provincia di Milano in modo accelerato, la Giunta tecnica, i commissari, i periti catastali hanno stabilito i coefficienti di deduzione: quei coefficienti dai quali, applicati in deduzione al reddito lordo, risulta il reddito netto. Ebbene i periti catastali per rapporto alle spese arginali non hanno accettato quale coefficiente di deduzione che l'importo loro consegnato dall'Amministrazione idraulica del 25 per cento della spesa totale della manutenzione argi-

nale, non ammettendo spese di deduzione per manutenzione di chiaviche di scolo perchè, secondo loro, dovevano quelle spese essere comprese nelle generali dell'agricoltura.

L'aggravio che ne verrebbe all'Amministrazione idraulica sarebbe limitato al 50 per cento della spesa per la manutenzione di quelle chiaviche che oggi sono mantenute o dovrebbero essere mantenute dai colanti, e non sono molte.

Ma viceversa poi io sono persuaso che quando l'intera opera idraulica di seconda categoria, argine e chiaviche, sarà per intero mantenuta e custodita da una mente sola, da una direzione unica, che è quella dell'ufficio del Genio civile, del cui zelo ed attività non si può dubitare, le rotte difficilmente avranno luogo e lo Stato ne avrebbe un vantaggio reale.

Prevedo le obiezioni che mi farà l'onorevole ministro. Egli mi dirà: è inutile parlarne, ci sono i tribunali che hanno già giudicato che le chiaviche di scolo devono essere a carico dei colanti. Lo so, ed anzi ho qui l'ultima sentenza della Cassazione di Torino del 10 aprile 1901 che conosco perfettamente. Sta benissimo. Ma io non mi sono rivolto all'onorevole ministro per dirgli che noi abbiamo diritto che queste chiaviche siano assunte dall'Amministrazione idraulica, niente affatto; ma io dico all'onorevole ministro: credo che sia opera di giustizia e conveniente di farlo. La legge del 1865 non dice niente: tanto è vero che la sentenza che ho citata, nel silenzio della legge, è andata in cerca di ragioni indirette. Veramente sono tre persone che hanno giudicato in questo modo e non mi farei meraviglia che altre tre giudicassero in modo diverso. (*Movimenti dell'onorevole ministro*).

L'onorevole ministro, che è un illustre giurista, sorride, e questo mi fa credere che anch'egli sia del mio avviso.

Io mi sono rivolto al ministro perchè credo che se vuole può, in questo caso, essere superiore alla Corte di cassazione con opportuno provvedimento legislativo.

Io domando ciò per ragione di giustizia e di opportunità, perchè credo che effettivamente anche lo Stato ci guadagnerà. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per rispondere a questa interpellanza.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Come ha riconosciuto lo stesso onorevole Gattoni, la legge del 1865 non parla delle compe-

tenze passive per la manutenzione delle chiaviche. Però, come egli sa, quando la legge non parla, c'è la giurisprudenza che completa le lacune della legge. Ora vi sono parecchi costanti deliberati del Consiglio di Stato, secondo i quali si è sempre distinto fra le chiaviche preesistenti all'argine e quelle posteriori. Quando risulta che la chiavica è stata creata in seguito all'arginatura, allora, indiscutibilmente, è l'effetto di una concessione che ha fatto l'Amministrazione idraulica al proprietario cui ha permesso la chiavica; quando invece è preesistente, allora non vi è concessione, ma vi è una servitù che grava sull'argine. Nel primo caso la spesa è a carico del proprietario o dell'ente che giovava della chiavica per lo scalo dei proprii terreni; nel secondo caso la spesa è a carico dell'Amministrazione.

Secondo questa giurisprudenza costante del Consiglio di Stato, applicata esattamente anche alle chiaviche in provincia di Milano, quando risulta che debbano provvedere gli utenti, l'Amministrazione ne fa loro invito; ma, se vi è pericolo, provvede e si fa poi rimborsare.

Alla giurisprudenza del Consiglio di Stato si aggiunge quella, che egli citò, dell'autorità giudiziaria. Non soltanto la Corte di cassazione di Torino, ma le Corti d'appello hanno ritenuto che la manutenzione delle chiaviche non può essere che a carico dei proprietari.

In questa condizione di cose, che vuole da me l'onorevole Gattoni? Egli mi dice: il ministro dei lavori pubblici è al disopra delle Corti di cassazione. No, onorevole Gattoni, davanti ad una interpretazione data alla legge e dal Consiglio di Stato e dalla Cassazione, il ministro non ha che un solo dovere: valutare le gravi ragioni da lei addotte sulla opportunità di una disposizione legislativa, e vedere se, insieme a tutte le altre riforme della legge 1865, con un provvedimento speciale possa richiamare l'attenzione del potere legislativo su questa questione. Ma amministrativamente, dopo l'interpretazione data dal Consiglio di Stato, dopo l'interpretazione data dalla Cassazione, creda, onorevole Gattoni, il ministro non può dare a tale materia un andamento interamente diverso da quello che vogliono l'autorità amministrativa e l'autorità giudiziaria.

Io, quindi, non posso promettere altro all'onorevole Gattoni, se non che di fare oggetto di studi la questione da lui pro-

posta, per vedere se sia il caso di presentare al Parlamento un provvedimento legislativo.

Presidente. L'onorevole Gattoni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

Gattoni. Mi dichiaro soddisfatto per le ultime parole dette dall'onorevole ministro. Capisco benissimo che di punto in bianco l'onorevole ministro, dopo quelle sentenze, non può fare diversamente. Ha promesso però (mi pare di aver capito in questo modo) di studiare la questione per vedere se sia il caso di un provvedimento legislativo. Ed è di questa promessa dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che io mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Per giusta deferenza ai colleghi interessati debbo avvertire che gli onorevoli Lollini, Credaro, Rosano e Della Rocca, e l'onorevole ministro dell'interno, per impegni imprescindibili di ufficio, non possono oggi intervenire alla Camera: e quindi le loro interpellanze e quelle dirette al ministro dell'interno saranno rimandate ad altra seduta.

Eguale avverto che saranno rimandate ad altra seduta, per gli accordi intervenuti fra gli interpellanti e il ministro di grazia e giustizia, le interpellanze degli onorevoli Mango, Riccio e Lucchini,

Ora verrebbe l'interpellanza dell'onorevole Tripepi al ministro delle poste e dei telegrafi, « circa la necessità di porre rimedio al deficiente servizio telegrafico nelle Calabrie ». Non essendo presente l'onorevole Tripepi s'intende vi abbia rinunciato.

Così pure s'intende ritirata l'interpellanza dell'onorevole Marescalchi Alfonso al ministro della guerra, « per conoscere quali disposizioni di legge consentano al Governo di lasciare in possesso del comune di Bologna le aree militari contemplate dalla legge 5 maggio 1901, dopo che il Consiglio di Stato ha con reiterati pareri dichiarata nulla quindi da non approvarsi la convenzione con la quale erano passate al Comune le aree stesse ».

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Falconi Gaetano al ministro del tesoro, « sui criterî con i quali vennero applicate le leggi 27 giugno 1897 e 30 aprile 1899 nei riguardi della ferrovia *Adriatico-Fermo-Amandola* ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Gaetano.

Falconi Gaetano. Questa interpellanza ha un nesso logico con la mia interrogazione del 16 maggio ultimo scorso; anzi di quella,

interrogazione è naturale conseguenza. Io non poteva dichiararmi soddisfatto della risposta che quel giorno mi venne data.

Io avevo chiesto, se, tutto conto del parere del Consiglio di Stato 12 agosto 1899, se di fronte all' proposta fatta per la linea *Adriatico-Fermo-Amandola* dalla Commissione Reale, s'intendesse ancora dal ministro del tesoro di ritardare la concessione del sussidio chilometrico, richiesto dalla provincia di Ascoli Piceno, ai termini delle leggi 1897 e 1899; ed a me si rispose, che nessun provvedimento poteva essere adottato, essendo imminente la presentazione di un disegno di legge, per regolare la costruzione delle ferrovie complementari.

In sostanza, a chi sollecitava, invocava l'applicazione di leggi esistenti, si rispondeva di attendere che il Parlamento adottasse nuovi provvedimenti. Oggi il disegno di legge per le complementari è stato presentato; ma non per questo la mia interpellanza ha perduto l'interesse che aveva.

Del trattamento fatto con tale disegno di legge all' *Adriatico-Fermo-Amandola*, della giustizia, o della equità, con cui è stata considerata, comparativamente ad altre linee, sarà il caso di discutere in seguito, nella sua sede naturale; oggi trattasi invece di vedere se, di fronte alle disposizioni delle leggi 1897 e 1899, il Ministero del tesoro poteva respingere la domanda della provincia di Ascoli-Piceno.

Io non voglio abusare dell'attenzione dell'onorevole ministro e della benignità della Camera, facendo qui particolareggiata analisi delle disposizioni di legge che regolano la materia, nè del decreto 25 dicembre 1887; nè voglio ripetere le argomentazioni contenute nel parere del Consiglio di Stato, a sezioni riunite, del 12 agosto 1899.

Sono cose che l'onorevole ministro, e gli egregi colleghi, conoscono perfettamente; basta quindi che a tali norme io mi riferisca sommariamente, con un semplice accenno.

Ed ecco la esposizione dei fatti relativi a questa disgraziata ferrovia.

Al numero 2, della tabella B, annessa alla legge 20 luglio 1888, si trova iscritta l'*Adriatico-Fermo-Amandola*; ed è per questo, che la provincia d'Ascoli-Piceno invocava a suo favore la concessione di quel sussidio, che appunto era stato elevato fino alle 6,000 lire, a solo beneficio di quelle linee che si trovavano iscritte nelle tabelle annesse a leggi precedenti.

Notisi poi che, nel fissare il massimo del

sussidio chilometrico la legge del 1899, richiamava tassativamente quella del 20 luglio 1888. Dunque, la provincia d'Ascoli-Piceno può dirsi che fosse nel suo pieno diritto...

Di Broglio, ministro del tesoro. Tutto è qui.

Falconi Gaetano. ... perfettamente... poichè, stabilito, per massima, che il sussidio di lire 6,000, per 70 anni, veniva elevato a tale cifra, a favore di quelle ferrovie che già si trovavano iscritte in determinate tabelle; è logico argomentare che, quando per taluna di esse si fosse ottenuta l'approvazione del progetto tecnico, e si fosse avuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Comitato delle strade ferrate, in corrispondenza appunto della legge 1899, alla ferrovia posta in tali condizioni dovesse essere concesso il massimo sussidio.

Senonchè la questione non fu dal Ministero del tesoro trattata sotto questo aspetto.

La provincia di Ascoli-Piceno fece compilare, a proprie spese, il progetto tecnico e lo trasmise al Ministero dei lavori pubblici insieme alle domande di concessione, al piano finanziario e a tutti gli altri necessari allegati, e il Ministero dei lavori pubblici sottopose la pratica all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Comitato delle strade ferrate. Con parere favorevole di tali Corpi competenti la pratica passò poi al Ministero del tesoro. Tutto bene fin qui. Ma il Ministero del tesoro rispose una prima, ed una seconda volta, di non poter accogliere la domanda di concessione di sussidio per mancanza del concorso preventivo degli Enti morali interessati.

Questo è il solo punto legale discusso dal Ministero del tesoro.

Or dunque, poteva essere sollevata una tale eccezione quando il Consiglio di Stato, a sezioni riunite, nella seduta del 12 agosto 1899, aveva dichiarato, che il concorso richiesto dall'articolo 2 del Regio Decreto 25 dicembre 1887 poteva essere dato dagli enti interessati o dai privati aventi anche essi un interesse alla esecuzione dell'opera? Non lo credo. Nel caso specifico poi si verificava questo fatto, che, essendosi preveduto per la costruzione ed esercizio della ferrovia *Adriatico-Fermo-Amandola* un disavanzo, questo disavanzo era stato, con dichiarazione espressa, assunto a proprio carico dall'impresa costruttrice, ossia dall'impresa Piatti.

Eravamo quindi nelle condizioni volute dall'articolo 2 del Decreto 25 dicembre 1887, allorquando le domande della provincia di

Ascoli Piceno venne respinta una prima volta. E se nel frattempo venne a morte l'assuntore Piatti, restò la Provincia a domandare per proprio conto, e sotto la propria responsabilità, la concessione della ferrovia. Di questo si doveva tener conto, ed è la Commissione Reale che lo ha dichiarato.

Che cosa infatti la Commissione Reale ha testè riconosciuto in merito all'Adriatico-Fermo-Amandola? Essa ha detto: « questa è una linea da costruirsi col sussidio delle sei mila lire a chilometro per 70 anni. » E sta bene: siamo nelle condizioni precedenti. Ma ha detto qualche cosa di più in favore delle tesi che io sostengo. Essa ha ritenuto che « l'assunto della Provincia nel rifiutarsi di stanziare in anticipazione appositi impegni, in relazione alle passività rilevate nel piano finanziario per la concessione, sembra giustificato col fatto, che è essa stessa che domanda la concessione, e quindi è implicito il suo concorso, apparendo, che pur con la sovvenzione dello Stato, rimane scoperta una passività a cui in definitiva la Provincia dovrà provvedere ».

Dunque la Commissione Reale si è trovata perfettamente d'accordo col Consiglio di Stato; e mentre questo il 12 agosto 1899 aveva stabilito, che si dovesse tener conto, in corrispondenza dell'articolo 2 del decreto del 1887, non solo del concorso degli enti interessati, ma anche del concorso che può venire dagli imprenditori e dai privati, la Commissione ha detto, che dovevasi inoltre tener conto, che la richiesta della concessione essendo fatta in nome della Provincia, questa rimaneva, come rimane, sempre responsabile del disavanzo tra il preventivo della costruzione e dell'esercizio, e l'ammontare del sussidio governativo.

Il ragionamento a me sembra logico, chiaro ed esatto. E se così è, è indiscutibile che il buon diritto della provincia di Ascoli-Piceno, fu due volte violato, che gli interessi della regione del Tenna, gli interessi di una parte notevole delle Marche furono, dal provvedimento adottato dal Ministero del tesoro, evidentemente danneggiati.

Notate, onorevoli colleghi, se la concessione fosse stata fatta, se quel sussidio di 6 mila lire, che oggi non può essere più negato all'Adriatico-Fermo-Amandola fosse stato concesso, allora quando veniva legittimamente richiesto, questa ferrovia sarebbe già costruita, e non figurerebbe nell'elenco

di quelle ferrovie complementari per le quali s'invita oggi la Camera a provvedere.

Detto ciò, quale può essere la conclusione alla quale pur io debbo giungere? In primo luogo io voglio esprimere il vivo sconforto dell'animo mio per il trattamento poco benevolo usato a questa ferrovia, che non corrisponde nè alla utilità dell'opera da costruire, nè alla bontà e laboriosità degli abitanti che da quest'opera devono essere beneficiati. Ma sorge in me un dubbio. Io non so quale sorte sia serbata al disegno di legge che verrà quanto prima alla Camera, ma certo, mentre tutti facciamo voti ardenti affinchè non sia danneggiato quell'equilibrio del bilancio che il ministro del tesoro cerca con tanta cura di mantenere, desideriamo tutti del pari che ogni regione d'Italia tragga vantaggio da questa legge.

Ma quei milioni che saranno stanziati, lungo i diversi esercizi, dovranno pure essere distribuiti con qualche criterio che stabilisca, dirò così, una precedenza; poichè non mi dissimulo il fatto grave, anzi gravissimo, che ad una data ferrovia delle complementari possa essere riservato il triste evento di avere le prime somme, a proprio vantaggio, stanziato fra molti e molti anni, nel 1913, per esempio, o in altro anno, di cui non potrei dare l'indicazione.

Or dunque, dopo aver deplorato il fatto avvenuto, che a me sembra un trattamento ingiusto usato alla provincia di Ascoli-Piceno, io dico, che spero di ottenere dall'onorevole ministro del tesoro una parola, la quale mi rassicuri, che a quei dati diritti si farà ragione, che di quelle date condizioni si terrà conto, allorquando, un giorno, dovranno essere distribuite le somme destinate alla costruzione delle varie complementari elencate. Chieggo, insomma, che le complementari già iscritte in determinate tabelle, come l'Adriatico-Fermo-Amandola in quella B, allegata alla legge del 1888, debbano avvantaggiarsi, prima delle altre, di quei benefici, che dalla nuova legge potranno derivare alle diverse regioni del Regno.

Non ho altro da aggiungere; solo mi auguro che quella soddisfazione che, mio malgrado, non potei esprimere quando rivolsi l'interrogazione del 16 maggio, mi sia dato di esprimere oggi, dopo il breve e succinto svolgimento di questa interpellanza. (*Bene! — Vive approvazioni.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Di Broglio, ministro del tesoro. Non so se mi sarà dato di togliere ogni sconforto dal-

l'animo del collega Falconi. Però posso dar gli, fin da principio, una prova della mia buona volontà, mentre sono in grado di assicurarlo che non deve credere che la provincia di Ascoli Piceno sia sola a lagnarsi di quel trattamento, non già poco benevolo, come egli disse, ma molto rigido che il ministro del tesoro deve usare nell'esprimere il suo apprezzamento circa la misura delle sovvenzioni da concedersi alle ferrovie della specie della quale si tratta. È purtroppo uno dei tanti ingrati compiti che spetta all'ufficio mio: e creda l'onorevole Falconi che lo stesso criterio e la stessa indagine minuziosa nel procurare che gli oneri del bilancio si attenuino il più possibile, si esercitano da parte del ministro del tesoro per tutte le linee e con trattamento per tutte eguale.

La questione sollevata dall'onorevole Falconi è interamente giuridica. La linea Adriatico-Fermo-Amandola era stata contemplata nella tabella annessa alla legge del 1888, ed avrebbe dovuto, allora, essere costruita direttamente dallo Stato. Inutile ricercare ora per quali ragioni la costruzione non abbia potuto verificarsi; ma ricordo che, per la legge del 30 aprile 1899, che è quella sulla quale, mi pare, poggia tutto il ragionamento dell'onorevole Falconi...

Falconi. E sul decreto del 25 dicembre 1887.

Di Broglio, ministro del tesoro. ...la linea avrebbe dovuto costruirsi col sistema delle sovvenzioni chilometriche. Ora qui incomincia il divario. La provincia di Ascoli Piceno dice: la legge del 1899 concede alle linee che erano comprese nella legge del 1888 una sovvenzione chilometrica sino a 6,000 lire: dunque la Provincia ha diritto a tale sovvenzione, e lo Stato deve darla. Ma ben grande è la differenza fra questo ragionamento e quello che deve fare il ministro del tesoro. La legge dice: il ministro può, non già è obbligato a dare in ogni caso quelle massime misure di sussidio. La differenza è enorme! Ed ora viene l'opportunità di esaminare quel decreto del 25 dicembre 1887, citato dall'onorevole Falconi, che assunse carattere legislativo per effetto della legge 30 giugno 1889.

Quel decreto stabilisce che le misure varie delle sovvenzioni da darsi alle diverse linee, sia per il loro ammontare, sia per la loro durata, debbono essere subordinate ad alcune condizioni. Qual'è la prima di queste condizioni? Che sia tenuto conto dallo Stato

dell'ammontare del concorso degli enti interessati.

Falconi. C'è l'«o congiuntivo: *privati, o enti interessati.*

Di Broglio, ministro del tesoro. Sta bene. Ora non si tratta di ciò.

L'onorevole Falconi ha citato un parere del Consiglio di Stato...

Falconi. A sezioni riunite.

Di Broglio, ministro del tesoro. ... a sezioni riunite, il quale fu promosso per una questione che avea aspetto del tutto estraneo alle misure delle sovvenzioni ed alle norme di cui deve valersi il ministro del tesoro per commisurarne l'entità e la durata. Quel parere fu promosso perchè si dichiarasse se il contributo degli enti interessati o dei privati potesse essere rappresentato anche dal concorso nella spesa offerta dall'assuntore di una certa linea, che ora non ricordo quale fosse. Il Consiglio di Stato ha creduto che da qualunque parte provenga il concorso, purchè sufficiente a far verificare le condizioni di proporzionalità determinate dalla legge, possa essere accettato ad integrazione della sovvenzione dello Stato. Ma quel parere lasciò interamente integro il criterio che, nel determinare la misura delle sovvenzioni chilometriche, si deve avere riguardo alla misura del concorso offerto dagli interessati, sieno poi enti o privati qualunque, non importa. Anche per la provincia di Ascoli la questione si riduce alla misura del concorso: non si è fatta questione che il medesimo sia dato da un assuntore o dai privati, ma si disse che come proposte dagli interessati non si credeva sufficiente.

In altri termini, il ragionamento della Provincia suonava così: « Il Governo deve dare a questa linea, per effetto della legge, seimila lire di sussidio chilometrico; dia dunque questo sussidio; se, malgrado tale sovvenzione, rimarrà ancora la deficienza di sedicimila lire, ebbene gli enti interessati vi suppliranno. »

Evidentemente in tal guisa si spostavano i termini della legge, poichè si considerava obbligo dello Stato ciò che era una sua facoltà. Il Ministero del tesoro ha dovuto quindi rispondere: per determinare la misura del sussidio chilometrico è necessario che prima si verifichi la condizione richiesta dalla legge, per la quale deve intervenire il concorso degli enti interessati; determinato tale concorso, e allora soltanto il Ministero potrà, a sua volta, determinare quale sarà la misura della sovvenzione che riconoscerà di dover dare.

Io non entrerò adesso a discutere se la eventuale differenza delle sedicimila lire, che sarebbe stata assunta dagli enti interessati, rappresentasse o no una sufficiente misura di concorso. Certo è però che l'Amministrazione doveva richiedere che il concorso fosse determinato prima, ed in misura sufficiente, poichè soltanto dopo la sua determinazione lo Stato avea la facoltà di accordare la sua sovvenzione, e di stabilirne la misura. Se non che parmi che perciò la questione abbia perduto molto della sua importanza.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Falconi che non si possono prevedere le sorti di un disegno di legge; però è certo che l'ultimo disegno di legge per le ferrovie complementari, presentato dal Ministero dei lavori pubblici, non può far male alla sua linea; potrebbe forse farle del bene, in quanto la misura massima del contributo verrebbe ora elevata ad ottomila lire.

Ma della interpellanza dell'onorevole Falconi quella parte che veramente ha ancora importanza pratica è l'ultima: quella, cioè, in cui l'onorevole Falconi domanda se il ministro può dargli affidamento che nella distribuzione delle somme prevedute in quel disegno di legge troverà posto, secondo il suo ordine, anche la linea Adriatico-Fermo-Amandola...

Falconi Gaetano. La precedenza nei diritti quesiti.

Di Broglio, ministro del tesoro. Dicendo secondo l'ordine, mi riferivo alla precedenza.

Ora a questo quesito non posso dare una risposta definitiva. Francamente, diritti non ne posso riconoscere, mentre, quando la legge dà una facoltà allo Stato, non posso permettere che la facoltà attribuisca addirittura l'obbligo, sia di dare che di dare con precedenza. Non saprei acconciarmi a tale interpretazione, poichè allora sarebbe inutile stabilire una scala per cui si sale da una somma minore ad una somma maggiore.

Credo però che ragioni di convenienza molto evidenti esistano per poter dare un certo affidamento che si terrà conto anche di tutti i precedenti, nel determinare l'ordine di concessione per la linea della quale tanto si interessa l'onorevole Falconi. Spero così di averlo potuto soddisfare, almeno in parte, per l'esame cioè della questione dal punto di vista giuridico.

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

Falconi Gaetano. Ringrazio l'onorevole ministro delle cortesi parole con le quali egli ha esposto le sue considerazioni, tanto dal punto di vista mio personale, quanto dal punto di vista della provincia di Ascoli Piceno; ma io non posso dichiararmi soddisfatto, perchè, se anche nel ragionamento giuridico si potesse trovarci d'accordo, nella questione di fatto, invece, esiste una diversità di apprezzamento fra me e l'onorevole ministro.

Il Ministero nel respingere una prima, ed una seconda volta, la domanda della provincia di Ascoli Piceno, non sollevò la questione della misura del sussidio, ma esplicitamente disse (ed ho qui una comunicazione ufficiale del Ministero del tesoro) queste testuali parole:

« Ripresa in esame la domanda della concessione della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola, tenuto conto delle osservazioni fatte dal Ministero dei lavori pubblici, si è venuta a confermare la necessità di interpellare gli enti locali interessati circa il loro contributo, costituendo esso uno degli elementi più importanti per giudicare della misura del sussidio governativo. »

Dunque la ragione per la quale il ministro del tesoro respinse la domanda della provincia di Ascoli Piceno, non fu una ragione che si attiene alla determinazione del sussidio, ma fu precisamente quella che si riferisce al concorso preventivato dagli enti interessati.

Ora, una prima volta v'era l'impegno dell'Impresa Piatti (ora il Piatti è morto) e, successivamente, v'era l'impegno della Provincia; e tanto il parere del Consiglio di Stato quanto il successivo riferimento della Commissione Reale, di cui ho letto un brano, stabiliscono che tali impegni effettivamente corrispondono a quanto vuole l'articolo 2 del decreto del 25 dicembre del 1887.

È dunque nella questione di fatto che noi ci troviamo in disaccordo. Ma Ella ha detto bene, onorevole ministro, quando così si è espresso: perchè l'onorevole Falconi solleva oggi questa questione? Anzitutto la sollevo perchè credo che si sia usata ingiustizia alla provincia di Ascoli Piceno, e perciò, dispiacente e disgustato per aver subito un'ingiustizia, protesto.

La mia interpellanza, pertanto, anzitutto ha un senso di protesta. In secondo luogo vuol fare intendere che, non sono tranquillo su quella distribuzione di milioni che dovrà accadere se il progetto delle complementari sarà approvato.

Là, per me c'è un'incognita: quali saranno i fortunati? Santo Dio! ho voluto mettere le mani avanti, e dire: c'è una ferrovia, inscritta nientemeno che fin dal 1888, in una famosa tabella B: e vi è una regione che fu danneggiata per il ritardo frapposto alla concessione di quella ferrovia: vi è una Provincia, quella di Ascoli Piceno, che da più anni sostiene delle spese: ebbene, credo che tutto questo possa stabilire un titolo di precedenza per quella ferrovia.

Ecco come io dò alla mia interpellanza oltrechè il significato di protesta, anche quello di vivissima raccomandazione.

L'onorevole ministro tenga conto, per la ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola, delle molte, specialissime circostanze che stanno in suo favore.

Ringrazio nuovamente l'onorevole ministro di alcune buone parole dette, e spero che le condizioni della nostra regione, non saranno più oltre dimenticate, e che la provincia di Ascoli Piceno non sarà più trattata un po' duramente e severamente, come lo stesso onorevole ministro può avere riconosciuto. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Di Broglio, ministro del tesoro. Non avrei ripreso la parola se davvero non mi premesse di togliere all'onorevole Falconi, così cortese con me, l'impressione che la sua Provincia sia stata trattata duramente e con ingiustizia. Vorrei persuaderlo invece, che il ministro del tesoro aveva bisogno che un sussidio venisse stabilito primieramente ed in misura definitiva per gli enti interessati e per servirsene poi per i suoi apprezzamenti circa alla misura della sovvenzione.

Il ministro del tesoro, ripeto, non poteva accettare il ragionamento: date il massimo del sussidio come dovete, poi se mancherà qualche cosa, ci penseremo. No: il ministro del tesoro dovette rispondere: la legge stabilisce che dapprima si determinino e si verifichino i sussidi degli interessati, e non potè dipartirsi da questa norma ben chiara nella parola e nello spirito della legge. Soggiungo che il fatto dei sussidi degli enti o dei privati interessati costituisce per l'amministrazione dello Stato, un grande indice per decidere sulla opportunità di concedere la sovvenzione.

Falconi Gaetano. Ma era la differenza passiva.

Di Broglio, ministro del tesoro. Sta bene, la differenza passiva; ma intanto si preten-

deva che sussistesse l'obbligo nello Stato di cominciare a concedere senz'altro il sussidio di sei mila lire, vale a dire il massimo. Invece l'amministrazione deve determinarsi sulla misura delle concessioni soltanto dopo di aver visto a quale sacrificio si sottopongono gli enti interessati.

Ad ogni modo l'onorevole Falconi, pur senza dichiararsi interamente soddisfatto (perchè pare lo sia appena a metà) ha espresso soltanto il desiderio che si tenga conto di tutti i precedenti e delle lunghe trattative corse in relazione all'Adriatico-Fermo-Amandola. Or bene, in questa parte posso assicurarlo che, se mi troverò ancora a questo posto, quando si tratterà della distribuzione degli stanziamenti previsti dal nuovo disegno di legge, ricorderò, e sul serio, le sue raccomandazioni.

Falconi Gaetano. E di questa ultima dichiarazione prendo atto ben volentieri.

Presidente. Ma basta ormai, onorevole Falconi.

Presentazione di emendamenti ad un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

Ottolenghi, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera alcuni emendamenti relativi alle modificazioni alla legge sull'ordinamento del Regio Esercito e alla legge sull'avanzamento nel Regio Esercito stesso.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi emendamenti che saranno trasmessi alla Commissione che esamina i disegni di legge relativi.

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

Presidente. Viene ora la interpellanza degli onorevoli Dal Verme, Rubini e Gavazzi, al ministro delle finanze, « per conoscere i criteri che prevalgono nella amministrazione del Catasto intorno alle tariffe d'estimo nei Comuni montani, ed in particolar modo intorno a quelle dei terreni pascolivi ed incolti. »

A questa interpellanza ne sono connesse altre tre, quella dell'onorevole Gualtieri, quella dell'onorevole Calissano e quella dell'onorevole Della Rocca:

La prima, degli onorevoli Gualtieri, Giusso, Dal Verme, De Viti de Marco, Carlo Del Balzo, Placido, al ministro delle finanze,

« sul metodo seguito dalla Giunta tecnica nella provincia di Napoli di non comunicare gli elementi costitutivi delle tariffe relativi alla formazione degli estimi »;

La seconda dell'onorevole Calissano al ministro delle finanze « per sapere se intenda dare alle Giunte tecniche del catasto categoriche istruzioni di comunicare alle Commissioni censuarie comunali, che ne facciano richiesta, gli elementi della stima fatta ai sensi dell'articolo 9 della legge 1º marzo 1886, cioè la indicazione delle cifre da ciascuna Giunta tecnica fissate come corrispondenti, per ogni qualità e classe di terreno, alla quantità del prodotto, al prezzo del medesimo, alle spese varie ed agli infortuni a detrarsi in conformità dell'articolo 14 della stessa legge »;

La terza degli onorevoli Della Rocca, Afan de Rivera, Girardi e Fusco, al ministro delle finanze, « intorno al difettoso procedimento adottato dalla Giunta tecnica del Catasto in provincia di Napoli per la formazione delle tariffe. »

L'onorevole Dal Verme ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Dal Verme. L'onorevole Lacava nel suo discorso del 29 aprile passato, discorso denso di dati e di idee pratiche, alludendo essenzialmente alla sua Provincia, affermò che il prodotto della terra non dà tanto da poter pagare neppure l'imposta fondiaria. Ed io, poichè l'affermazione si riferisce a regioni montane, sono convinto che egli ha affermato un fatto rispondente molte volte alla realtà. All'indomani di quel giorno l'onorevole Branca, nell'espone lucidamente le tristi condizioni dell'agricoltura in Basilicata, disse pure cosa verissima, che io potrei applicare ad altra regione egualmente montagnosa e che, quantunque molto lontana, appartiene allo stesso sistema appenninico, la regione Bobbiese-Ligure, con questo di più: che in questa regione non vi sono quelle ferrovie che l'onorevole Branca ha detto, molto giustamente, che non servono a nulla quando manca il prodotto da trasportare.

Nella regione montana, a cui ho accennato, e che non è la sola dell'Appennino settentrionale in quelle tristi condizioni, si verifica lo stesso fenomeno dell'emigrazione continuata e crescente, originata dalle stesse cause: la scarsità della produzione che paga appena il lavoro e talora, come ha detto l'onorevole Lacava, neppure quello, la gravità dell'imposta erariale, della sovraimposta provinciale e comunale, la quale so-

vrimposta comunale, dovuta interamente a spese obbligatorie (parlo di quella regione dell'Appennino settentrionale, a cui ho accennato testè), è sovente del doppio, del triplo e persino del quadruplo della erariale, superiore quindi a quella citata dallo stesso onorevole Lacava nel suo magistrale discorso nella discussione delle opere idrauliche. Ben lo sanno gli emigranti, che, nell'abbandonare il natio villaggio per andare in America, lasciano il godimento delle loro terre per il solo corrispettivo del pagamento delle imposte! Questo fatto io lo posso affermare, perchè so che avviene in molti Comuni della regione montana, a cui ho accennato e che conosco perfettamente.

Vede la Camera, che, se l'attuazione di alcune provincie del Mezzogiorno è triste, non lo è meno quella di regioni, ugualmente montane, dell'Appennino settentrionale, che non bisogna accomunare, come ha fatto un esimio scrittore qualche anno fa in un inattendibile confronto tra nord e sud, alle regioni veramente prospere della pianura Padana.

Non è questione, onorevoli colleghi, di nord o di sud; è questione di monte e di piano. Sono le deplorabili condizioni della agricoltura del monte più o meno in tutta Italia, nelle Alpi, come nell'Appennino, nella penisola, come nelle isole, che mi hanno indotto a presentare la presente interpellanza al fine di ripervenire i danni, che veggio accumularsi sulle regioni montane per effetto di una disforme applicazione della legge 1 marzo 1886.

L'onorevole Branca, accennando al disgravio ottenuto dalla provincia di Milano del 45 per cento, ha soggiunto che la Basilicata dovrà averlo maggiore. Io questo disgravio lo auguro a quella nobile provincia; ma, se si mantengono i criteri, che veggio sorgere e prendere consistenza per la sistemazione delle terre montane, non solamente la Basilicata, tutta montuosa, non avrà un disgravio assai maggiore di quello della provincia di Milano, ma finirà per averlo sensibilmente minore.

La Camera sa, o, per meglio dire, la Camera deve sapere che l'Amministrazione catastale (leggo poche righe copiate da un testo ufficiale) « predispone elementi e studi, paralleli a quelli delle Giunte tecniche, diretti a facilitare il riscontro per parte della Commissione centrale, delle tariffe che vengono proposte dalle Giunte tecniche, ed a permettere la loro perequazione con quelle delle altre provincie ».

Questi elementi e questi studi servono alla Commissione centrale per giungere al suo giudicato.

Ora, poichè questi giudicati sono basati su quegli elementi e studi, dietro i quali la Commissione centrale accoglie, modifica, respinge od impugna le proposte delle Giunte tecniche e delle Commissioni provinciali, così io mi rivolgo all'onorevole ministro delle finanze, per conoscere i criteri generali che prevalgono nell'amministrazione del Catasto, di cui egli è capo, nella estimazione dei redditi delle regioni montane, e come è detto nella mia interpellanza, in particolar modo di quelle grandi estensioni boschive, pascolive ed incolte, che costituiscono la più gran parte dei Comuni dell'alta montagna.

Mi sono deciso a fare questa interpellanza, perchè da tempo, ma ancor più in questi ultimi mesi, ho avuto occasione di rilevare come stiano prendendo consistenza dei criteri, che conducono a stimare i redditi delle terre montane molto al di sopra della realtà.

Fra le Province di cui ha dovuto occuparsi la Commissione centrale, Mantova, Milano, Cremona, Padova sono in pianura; Ancona e Treviso hanno zone montane, non però di alta montagna, e non molto estese; ma dopo le tariffe di queste sei Province, giunsero alla Commissione centrale quelle di altre tre che hanno estensioni grandi di regioni montagnose, Reggio, Modena e Como.

Nelle due Province emiliane, le Commissioni provinciali hanno ritenuta troppo elevata la tariffa della Giunta tecnica; e nella provincia di Como la Giunta tecnica e la Commissione provinciale sono state in massima concordi. Ignoro le deliberazioni della Commissione centrale in ordine alle Province emiliane; però fui lieto di udire dall'onorevole Torrigiani, nella discussione del primo maggio (quando rispose a quanto io aveva detto esattamente leggendo le cifre di una tabella ufficiale del 1901, che non riguardavano la provincia di Modena, perchè anteriori), che la Commissione centrale aveva diminuito notevolmente le tariffe proposte per quella Provincia.

Ne fui lieto, perchè un semplice sguardo alla tariffa della montagna modenese induce nella supposizione che siano state fatte da delegati della Giunta tecnica, non molto pratici della regione montana. E questo può accadere, ed è accaduto altrove, soprattutto nelle Province parte in pianura e parte in monte; imperocchè (è cosa naturale) gli in-

gegneri delle Giunte tecniche quasi sempre appartengono al piano, ed in preponderanza al capoluogo, e non possono conoscere le condizioni dell'agricoltura della montagna, dove non sono mai chiamati ad esercitare la loro professione; e non sono mai chiamati perchè costerebbero troppo.

I proprietari della montagna, che sono quasi sempre piccoli proprietari, quando hanno bisogno dell'opera di un ingegnere, si servono degli agrimensori, dei geometri locali che costano assai meno, e che sono alla loro portata.

Questo inconveniente non si verificò però a Como, il cui capoluogo sta in mezzo ai monti, ed accadde questo, che gli ingegneri, tanto della Giunta tecnica quanto della Commissione provinciale, hanno usato un trattamento perequato in ambedue le zone della provincia di Como, tanto nella pianeggiante quanto nella montuosa. Senonchè queste tariffe furono ritenute troppo basse, in riscontro con le finitime dei Comuni milanesi, e la Commissione centrale deliberò un aumento del 24 per cento. È bene sapere che questi aumenti si fanno per perequare, ed è giustissimo che si facciano nelle Province finitime. Ciò che dico è di ragione pubblica, poichè risulta da quei documenti stampati che sono nella biblioteca della Camera, ma che pochissimi vanno a consultare.

Ora se questo aumento fosse stato portato uniformemente su tutta la Provincia, si sarebbe potuto dire che il confronto coi Comuni milanesi valevole per la zona pianeggiante comasca, non reggeva per la zona montana che si trova in ben diverse condizioni; ma poichè i collegi locali avevano sostenuto che le loro tariffe erano perequate, stava bene l'aumento deliberato dalla Commissione centrale, ma avrebbe dovuto essere uniformemente esteso su tutta la Provincia.

Io non starò qui a spiegare che cosa invece si è fatto, come e perchè si è operato. Debbo però dire il risultato. Mentre l'aumento portato dalla Commissione centrale sul reddito imponibile nella parte di Comuni della zona pianeggiante, fitta di popolazione, di strade, di tramvie, di ferrovie, fu del 18 per cento, del 16, del 12, e persino soltanto del 9 per cento, l'aumento recato ai Comuni delle zone montuose, dove sono scarse le strade, dove d'inverno rimangono solo le donne, dove la maggior parte del territorio è pascoliva ed incolta, fu del 40, del 50, del 60 e salì persino al

74 per cento, guardate combinazione, nel comune di Premana, un Comune il cui territorio sale sul monte Legnone che si erge maestoso a più di 2,500 metri direttamente sul lago; non sul livello del mare, proprio sul lago. E che cosa è accaduto?

Quello a cui ho fuggacemente accennato il primo maggio, che cioè si è andata gravando la mano nella estimazione dei redditi man mano che si saliva alla montagna, mentre si sarebbe dovuto fare in ogni caso precisamente l'opposto.

Come ciò sia avvenuto, intendeva spiegarlo l'onorevole Rubini, molto più competente di me, il quale aveva presentato una interpellanza lo scorso maggio; ma poichè dovette partire, aggiunse la sua autorevolissima firma alla mia interpellanza, dopo che ebbe saputo i concetti ai quali avrei informato l'interpellanza stessa. Io ho fatto cenno di ciò per dimostrare come e la legge, e il regolamento, e le istruzioni, e il lavoro di dieci anni per il procedimento estimativo, non siano sufficienti talvolta a guarentire la perequazione interna nelle Province che hanno zone di piano e di monte, e quindi in condizioni assolutamente diverse.

Ma dopo tanto lavoro nelle Province a catasto accelerato, non si è potuto nemmeno talvolta raggiungere la perequazione interprovinciale; dirò più esattamente che non si è raggiunta se non fra Province e Province in condizioni uniformi, nelle quali si è anche raggiunta la perequazione interna, e (come sa benissimo l'onorevole ministro, che oltre ad essere il ministro delle finanze è stato anche, e meritamente, il presidente della Commissione centrale) quelle Province nelle quali si è fatta la perequazione tanto interprovinciale quanto interna, sono: Mantova, Milano e Cremona, ed ultimamente anche Padova, mentre non si è raggiunta invece in Province in disparate condizioni fra loro, come Reggio-Emilia, Ancona, Como, e come si è incamminati a non raggiungerla a Pavia nel nord ed a Napoli nel sud.

E poichè è mio compito rilevare le incongruenze dei criteri che prevalgono oggi per la estimazione delle terre montane, citerò alcune tariffe stabilite dalla Commissione centrale per le qualità che si chiamano inferiori, quelle che predominano nella montagna, cioè il bosco ceduo, il pascolo, l'incolto, in qualche Provincia di cui si ha la relazione ufficiale.

Ho detto che prevalgono oggi, perchè,

quando si fece questa stessa operazione nella Provincia di Ancona, per esempio, altri criteri molto più razionali dovettero prevalere, perchè i risultati furono diversi. Difatti nei tre vasti Comuni della montagna anconitana (egregi colleghi, vi parlo di Comuni che ho visto, perchè tutte le volte che si è trattato di definire qualche cosa, ho voluto andare sul luogo), cioè Arcevia, Fabriano e Sassoferrato, le tariffe dell'ultima classe del pascolo stanno tra una e due lire (la tariffa vuol dire il reddito imponibile all'ettaro), mentre nella Provincia di Como, nella stessa classe vennero portate a tre, a cinque, a sei da quella stessa Commissione centrale che, come ho accennato poc'anzi, ha raddoppiato, triplicato, quadruplicato, persino in qualche caso quintuplicato le tariffe proposte dai colleghi, locali, cioè dalla Giunta tecnica o dalla Commissione provinciale.

Negli stessi Comuni anconetani, a cui ho ora accennato, le tariffe degli incolti furono stabilite dalla Commissione centrale in 40 centesimi la prima classe ed in 20 centesimi l'ultima classe, mentre la stessa Commissione centrale, ritenendo più ragionevole, come stampò, di aumentare per Como le tariffe proposte in 40 o 50 centesimi, le portò a una lira, a 1,50 a 2 lire.

Quale perequazione! Sulla modesta montagna anconetana, a 600 o 700 metri sul non lontano mare, quelle tariffe d'incolto, state proposte in meno di 50 centesimi, furono non solo accettate ma ribassate a 40 centesimi, e talune diminuite fino a 20 centesimi; sulle impervie montagne del Comasco invece, sui fianchi del Resegone, di Lecco, della Grigna e di quel Legnone a cui prima ho accennato, la Commissione ha trovato irragionevoli i 40, i 50 centesimi, e gli ha elevati a una lira, a 1,50, e due lire!

Non crediate che io venga qui a censurare l'operato della Commissione centrale nella montagna anconetana. Dico invece che quelle tariffe, considerate in via assoluta da chi conosce, come conosco io, a che si riducano i redditi della montagna, appaiono eque: sono eccessive le tariffe stabilite dalla Commissione centrale per le montagne di Como, e l'ho dimostrato in via di confronto. In via assoluta voglio richiamare l'attenzione del ministro su di una errata credenza che si è fatta strada nel palazzo delle finanze, e cioè che le tariffe di 40 o 50 centesimi per l'incolto siano irragionevoli e che l'aumento portato dalla Commissione centrale sia insignificante.

Nella relazione per la provincia di Como si leggono queste parole: « È bastato che si sia dato il valore più ragionevole di una lira per ettaro alla rendita imponibile netta di un ettaro di terreno qualificato incolto produttivo, mentre la Giunta aveva determinato una rendita di pochi centesimi, perchè il coefficiente di aumento ascenda a più del 150 per cento, che apparisce elevatissimo considerato da sè, mentre è insignificante nei suoi effetti in riguardo all'esiguo valore al quale viene applicato. »

Ora mi perdoni chi ha scritto questa relazione, ma questo ragionamento non è ammissibile nel campo dell'aritmetica. Tutto è in proporzione; è sempre un aumento di tre volte tanto; se si tratta di cifre minime, gli è che si tratta anche di superfici che danno un reddito minimo appena percettibile, il più delle volte anzi un reddito ipotetico.

Nè vale il rispondere che con l'applicazione di un'aliquota molto bassa, che è 8.80 per cento, la differenza d'imposta su un ettaro fra la tariffa di 0.50, e di 1.50 è di pochi centesimi e sfugge a qualsiasi considerazione. Che tale differenza conduca a risultati significantissimi, lo dimostra quello che ho detto poco fa, cioè l'enorme percentuale di aumento nei Comuni dell'alta montagna in confronto di quelli del piano, conseguenza di quella lira d'aumento per ettaro di incolto nei boschi cedui e nei pascoli, estesi a centinaia e centinaia di ettari e talvolta anche a un migliaio di ettari in una sola classe.

Ma veniamo pure a considerare questi centesimi d'imposta in più, che si dicono trascurabili, perchè sono così pochi, e limitiamoci a considerare l'aumento della tariffa da 0.50 a 1.50, che è la più comune, mentre ve ne sono anche maggiori, di 1 a 5, e di 0.50 a 4.

Supponiamo una famiglia di alpigiani che possenga nell'alta montagna 50 ettari di terreno incolto: il reddito imponibile determinato con la tariffa di 0.50, sarà di lire 25, mentre, determinato con la tariffa della Commissione centrale, sarà di lire 75. L'imposta erariale, che per lire 25 deve essere 2.20, sale a 6.60: differenza 4.40. Dunque il risultato dell'aumento fatto qui a Roma, sarà di lire 4.40 di maggiore imposta erariale per quell'incolto così detto produttivo, che il più delle volte non produce nulla.

Ora come si può pensare che per una povera famiglia di montanari costretta a

lavorare tutto l'anno, uomini e donne, sui monti nativi di estate, al piano emigrando nel resto dell'anno, le 4 lire e mezzo siano una cifra trascurabile, insignificante? Queste 4 lire e mezzo rappresentano almeno quattro giornate di lavoro. E sono forse insignificanti quattro giornate di lavoro? Tutto è in proporzione.

In montagna con una lira si fa camminare un uomo per 24 ore. Io conosco dei Comuni, nei quali si è discusso delle intiere sedute in Consiglio comunale per decidere se si dovesse applicare la tassa focatico per 2 lire, piuttosto che 3. La differenza era di una lira all'anno; eppure vi fu una discussione interminabile.

Ma v'ha di più. Molte volte nelle plaghe di alta montagna accade di vedersi qualificare incolto produttivo (perchè la legge distingue l'incolto produttivo dallo sterile) quello che la legge qualifica sterile, esente d'imposta. E ciò avviene perchè il classatore, cioè colui che applica la tariffa al terreno sul luogo, imbarazzato nel dover fare tante suddivisioni, alternando le particelle sterili con quelle produttive, è indotto a fare un numero solo. Lo qualifica produttivo, perchè quà e là qualche chiazza erbosa si ritrova; e per compensare le tratte sterili, applica l'ultima classe dell'incolto. E fa bene. Io non critico l'operato del classatore. Ma se la Commissione centrale, sedendo a Roma, raddoppia, triplica questa tariffa minima, è evidente che l'opera del classatore, che era fondata sulla tariffa minima della Giunta tecnica, riesce scorretta, non per colpa sua, ma di quella Commissione superiore che ha elevato di tre volte tanto la base dei calcoli del classatore.

Ma non è finita. Poichè la sovrimposta provinciale è commisurata su quella erariale, ne verrà di conseguenza, dal maggior carico dato dalla Commissione centrale ai Comuni montani nella distribuzione dello aumento, che alle lire 4.40 testè calcolate, dovrà aggiungersi qualche altra cosa per effetto dell'aumento nel Comune del contingente di sovrimposta provinciale. Quanto sarà, è difficile determinarlo; per poco che sia, sarà un nuovo aumento alle 4,40 che diventeranno 5,50 o 6 lire, il che per una povera famiglia di contadini è una somma. Se mi si dirà che io ho calcolato troppo largamente l'estensione, calcoliamo anche la metà questo incolto; si avrà sempre un aumento d'imposta di lire 2.50 o di 3 lire, il che per una famiglia di poveri alpigiani, ripeto, non è affatto insignificante.

Vediamo che accade in altre Provincie.

A Modena, come ho accennato il primo maggio, non è stata la Commissione centrale, ma è stata la Giunta tecnica che ha fatto delle tariffe sproporzionate. Anche a Reggio Emilia nelle zone montuose le tariffe appaiono alquanto elevate, ma meno.

Nella provincia di Pavia sta accadendo la stessa cosa in più forti proporzioni, e nella stessa provincia di Napoli, che ha così ristretta zona montuosa, uno sguardo alla sua tariffa denota che si è voluto superare tutte le altre provincie nell'eccesso della estimazione dei redditi. Io credo di non andare molto lungi dal vero dicendo che nelle provincie che hanno zone montuose, Como, Modena, Pavia, hanno nel monte tariffe eccessivamente elevate, Reggio in minor grado, mentre invece Treviso, Ancona, Bergamo, Brescia le hanno abbastanza eque: Ancona più basse di tutte. Potrei errare, ma questo è il mio pensiero. Ora, mentre a Como quest'eccesso è dovuto, come ho spiegato, agli aumenti della Commissione centrale, a Modena e a Pavia, e in minor grado a Reggio Emilia, è dovuto alla Giunta tecnica. Come è dovuto alla Giunta tecnica a Napoli in maggior grado di tutte le altre.

Ora come si spiega il fatto di Provincie nelle quali la Giunta tecnica, che è pure un collegio locale, abbia proposto delle tariffe e le mantenga così elevate? A me pare di poter dare una spiegazione che non tocca nè la capacità, nè la correttezza degli egregi componenti quei collegi. A Bergamo, a Brescia il capoluogo è al piede della zona montana, a Como è proprio fra i monti. In queste provincie, si può dire anche nella provincia di Treviso e nella provincia di Ancona quantunque in diverse condizioni, la zona montuosa vive della vita della Provincia, mediante servizi di navigazione, per Como, e ferrovie e arterie stradali scendenti dalle vallate ricche d'acqua e relativamente popolate. Ne consegue che i professionisti, che costituiscono le Giunte tecniche, pur risiedendo al capoluogo, sono richiesti nella montagna per l'esercizio della loro professione, conoscono quindi le condizioni dell'agricoltura speciale, della silvicoltura, della pastorizia, e ne sanno apprezzare i redditi. Tutto è diverso sulla destra del Po, in quelle Provincie emiliane che ho detto e nell'altra nelle stesse condizioni montane in provincia di Pavia. La zona montuosa è sempre molto lontana dal capoluogo: nessuna ferrovia sale dal piano al monte; lunghissime rotabili partono dal piano alle

plaghe più remote, impiegando in vettura intere giornate.

Da Modena a Pavullo vi sono 47 chilometri; da Modena a Fanano, che è un capoluogo di mandamento, più oltre, 73 chilometri; da Reggio a Castelnuovo 48, da Reggio a Villa Minozzo 53, da Voghera a Ottone, nel circondario di Bobbio, 82 chilometri. Come volete che questi Comuni montani vivano della vita della Provincia? Son fuori del consorzio umano, e gli ingegneri di Modena, di Reggio, di Pavia e di Voghera non possono essere chiamati ad esercitare colà la loro professione: l'ho già detto, costerebbero troppo.

È quindi naturale che quegli ingegneri, chiamati nelle Giunte tecniche a stimare le terre montane, non abbiano potuto farlo con la stessa competenza con la quale l'hanno fatto nello stimare le terre della pianura o della collina che essi conoscono benissimo; ed anche allorchè dovettero andare pochissime volte sulla faccia del luogo in paesi nuovi, si trovarono per la strettezza del tempo (per la grandissima distanza impiegata naturalmente in carrozza) si trovarono quasi costretti a visitare le terre prossime all'abitato. Ora in montagna, voi lo sapete, le terre prossime all'abitato non possono servire di base per inferirne i redditi del Comune. Sono così ben coltivati, così ben curati che appaiono orti e costituiscono assolutamente un'eccezione.

Il risultato di queste visite, limitate ai terreni migliori, prossimi all'abitato, od anche lungo le strade nazionali o provinciali, non corrisponde alla realtà. Perchè poi il professionista, abituato alla stima delle terre fertili ed altamente remunerative del piano o del colle, non sa persuadersi che in montagna vi possano essere delle terre coltivate con quasi nessun reddito. Io me lo sono sentito a chiedere diverse volte: o come mai si hanno a coltivare delle terre che non rendono? Il contadino le ha, e le coltiva; se prenderà qualche cosa, sarà un tanto di più.

Questi ingegneri, non pratici della montagna, che hanno veduto i filari delle viti in giugno o luglio, verdi, rigogliosi, non sanno che, prima che giunga l'ottobre, la più gran parte di quei grappoli sono scomparsi, per una di quelle tante vicissitudini a cui è esposta la vite negli ultimi mesi, e che in montagna sono maggiori, che non al piano od in collina: la grandine, i venti gagliardi, le piogge persistenti, l'insufficienza di calorico che non permette, molte

volte, la perfetta maturazione del prodotto. (*Benissimo!*) Ed ecco come è successo che, sul versante settentrionale dell'Appennino, con esposizione generale a settentrione, all'altitudine di 500, 600 o 700 metri sul mare, in mezzo ai monti, o sulle creste esposte a tutti i venti, lungi dalle ferrovie, lungi dai mercati del piano, si proposero tariffe di cento lire per la prima classe del vigneto, mentre sulle basse colline di altre Provincie, in esposizioni fortunate, in paesi ricchi di strade e di ferrovie e di fitta popolazione, si ebbero tariffe minori, o si giunse appena a quella cifra.

Non accenno (noti bene l'onorevole ministro) a sperequazioni di poco: del 5, del 10, e del 15 per cento: perchè queste sperequazioni sarebbero difficili a dimostrarsi, e perchè l'estimo d'un terreno (e lo sa bene l'onorevole ministro che me l'ha detto tante volte; ed ha perfettamente ragione) l'estimo d'un terreno è molto approssimativo; l'esattezza dell'estimo non esiste; ma accenno a sperequazioni del 50, del 100 per cento, a proposito dei terreni vitati del monte, fra le Provincie dell'Appennino settentrionale e le colline di Treviso, d'altre Provincie venete e d'Ancona. Aggiungo subito che non intendo di dire che le tariffe di queste Provincie più fortunate sono troppo basse. No; queste sono eque; intendo dire che le tariffe di quelle altre sono troppo elevate, come credo d'aver dimostrato con considerazioni d'ordine assoluto, alle quali queste ultime, di confronto, servono di conferma.

Ho accennato testè fuggacemente alle tariffe della provincia di Napoli, per dire che sono le più elevate di tutte. Pur prescindendo dagli agrumeti, di cui non conosco il valore, nè la capacità di produzione, mi limito a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla tariffa dei vigneti: 500 lire nette all'ettaro, nell'isola di Capri; 600 lire nette nel Comune di Massalubrense, nella penisola Sorrentina! Io ho udito, tante volte, parlare del vino di Capri, e l'ho anche bevuto; ma non ho mai sentito parlare del vino di Massalubrense. (*Commenti*). Non so davvero come si possa pensare ad una tariffa di 600 lire all'ettaro, sulla Punta della Campanella. E poi, sempre nella provincia di Napoli, per quanto riguarda le qualità inferiori, noto: 144 lire il bosco ceduo, a Vico Equense; e, ciò che è più fenomenale, 15 lire, 20 lire, 30 lire l'incolto.

Questa tariffa l'ho letta sui giornali locali trovandomi a Napoli nel mese scorso: ho voluto quindi, come è mia abitudine,

andare sul luogo, tanto più che è così facile e delizioso l'andarvi. Vi citerò un solo esempio. Quei dirupi attraverso i quali scende a Meta da Vico Equense la strada provinciale, sono stati qualificati come incolto produttivo, e non si è riconosciuta neppure un'ara di sterile. Ma questo accade qualche volta anche in altre Provincie. Quello che è fenomenale, è la tariffa di queste roccie nelle fessure delle quali trova modo di uscire, è vero, qualche raro cespuglio, al quale però non trovano modo di andare neppure le capre. La tariffa di questo versante roccioso quasi interamente nudo, è in parte di lire 20 ed in parte di lire 10 all'ettaro.

Ricordo le tariffe corrispondenti dell'incolto produttivo, a cui ho accennato poc'anzi, della montagna anconetana, che è di 40 centesimi per la prima classe e di 20 per la seconda. Guardate quale sperequazione! Se non erro, mi pare che vi sia una differenza come da uno a cinquanta.

Nè questa colossale sperequazione, nè le altre notevolissime a cui ho accennato, si sarebbero verificate se si fosse fatto sin dall'inizio quello che si disse più volte e che fu proclamato alla Camera il 17 dicembre 1896 dall'onorevole Colombo con una frase felice « la triangolazione estimativa. » Quello che non si volle fare allora, si fa oggi a rovescio, con i risultati che vediamo, non dovunque, ma in talune Provincie. In che cosa sarebbe consistita la « triangolazione estimativa? » Nel determinare ad un tempo in tutte le Provincie a catasto accelerato dei tipi per le diverse qualità di colture.

Ecco che cosa diceva l'onorevole Colombo: « Soggiungo che non si è ancora applicato o almeno che non si è applicato su larga scala un metodo che semplificherebbe molto le stime; quello cioè di istituire in dati punti opportunamente scelti del territorio una stima precisa per le colture, le qualità e le classi dominanti nella regione circostante. Si avrebbero così delle cifre che potrebbero servire come dati di riferimento per le stime di terreni compresi nella regione. Si tratterebbe, in sostanza, di una specie di triangolazione estimativa molto simile a quella geometrica. »

Ma poichè non si è fatto questo che si poteva fare, occorre un rimedio prima che questa eccessiva sperequazione dilaghi; e poichè ora non si può tornare indietro, e poichè la maggiore sperequazione si manifesta nel soprassuolo e specialmente nella vigna sotto i diversi nomi catastali di vi-

gneto e di arborato, e poichè anche nelle montagne si manifestano molte divergenze nelle qualità inferiori, cioè nei pascoli, nei cedui e negli incolti, pare a me che si potrebbe arrestare il male per le vigne inviando sui luoghi qualche eminente specialista in viticoltura che non sia nè deputato, nè senatore, nè impiegato dello Stato, (*Bravo!*) nè membro di alcun consesso catastale. Sia un uomo indipendente, profondo nella materia, mandato dal ministro colle istruzioni della Commissione centrale.

Lo stesso dovrebbe farsi per le zone di montagna, inviando persona molto versata in silvicoltura ed in genere nelle colture montane.

Con ciò non si toccherebbe affatto la suscettibilità della Commissione centrale, poichè tutti comprendono che non è possibile pretendere che gli egregi suoi membri siano sperimentati in ogni genere di produzione, in viticoltura, in silvicoltura, in pastorizia.

Naturalmente questo invio dovrebbe essere fatto nella stagione propizia, nella estate o in autunno prima della vendemmia. Non sono molte le Provincie in cui questo confronto dovrebbe essere fatto, e creda l'onorevole ministro che non occorrerebbe molto tempo, forse una settimana per Provincia, ad uno specialista nella coltura viticola per fare la sua ispezione, che sarebbe assai più pratica e più rispondente al vero che non tutti i calcoli delle Giunte tecniche, delle quali sentite ancora che cosa dice l'onorevole Colombo, ed anche il nostro collega onorevole Saporito, che mi dispiace di non vedere qui, nella successiva tornata del 18 dicembre 1896.

Diceva l'onorevole Colombo:

« Sempre nell'idea di fare un lavoro perfetto da qualunque punto di vista, la Commissione che aveva studiato la legge del 1886, mise a base dell'estimazione il calcolo analitico della produzione. Quindi tariffe laboriose, suddivisioni minutissime di qualità, di classi; un lavoro magnifico anche questo, ma la cui importanza pratica è di gran lunga inferiore al valore teorico dell'idea. »

E l'onorevole Saporito:

« Coi troppi dettagli e coi calcoli analitici c'è troppo margine per gli apprezzamenti e quindi si possono fare i calcoli che si vogliono. »

« Il reddito dovrebbe essere stabilito con criteri medii reali, e non con fantasticherie come viene stabilito oggi. »

Dico subito che questa mia idea, che io emetto per quello che vale, dell'invio di specialisti, s'intende che non dovrebbe toccare affatto le Provincie che hanno già la tariffa definitiva, ma solamente quelle che l'hanno in corso.

Senonchè, non è soltanto l'imperfetta conoscenza delle regioni montane che dà luogo alle tariffe elevate riscontrate nelle montagne di talune Provincie; ma è talvolta anche l'inosservanza delle disposizioni contenute nell'Istruzione IX dell'antica Giunta superiore del catasto, quella che ha per titolo: *Formazione delle tariffe d'estimo*. Poichè bisogna sapere che oltre la legge e il regolamento, vi è una serie di queste istruzioni (molto ben fatte del resto e che io non critico) che particolareggiano le prescrizioni del regolamento.

Ora questa Istruzione IX, al § 12 prescrive molto giustamente che i prezzi dei prodotti si desumano dalle mercuriali dei mercati in cui si vendono i prodotti, e al § 1^b aggiunge che, mancando le mercuriali, si desumano dai registri delle amministrazioni degli enti morali o dei principali possessori. Nulla di più razionale. Orbene le Giunte tecniche hanno sovente dimenticato questi precetti. E non sono io che lo dico; lo dice l'illustre vice-presidente della Commissione centrale, il senatore Messedaglia, nella sua relazione sui lavori del 1896-97. Egli biasima: « la facilità con la quale le Giunte tecniche scartano le mercuriali esistenti e gli altri elementi di fatto dai quali i prezzi dovrebbero essere desunti, per sostituire prezzi determinati col proprio criterio peritale. »

E più avanti, accenna « alla necessità d'insistere perchè le Giunte tecniche si attengano sempre, nella determinazione dei prezzi dei prodotti, agli elementi di fatto accennati dal regolamento, e cioè alle mercuriali dei mercati ed ai registri delle grandi amministrazioni, ecc. »

E poi di nuovo: « Le Giunte tecniche debbono sempre determinare i prezzi dei prodotti sulla base delle mercuriali e quando queste manchino, sulla base dei registri delle amministrazioni. » Lo dice quattro o cinque volte.

Avete udito come l'illustre presidente Messedaglia stigmatizzi l'operato di talune Giunte tecniche e come insista perchè si attengano alle istruzioni indicate?

Pur nondimeno, queste imperative prescrizioni non pare abbiano portato rimedio al male lamentato, perchè l'anno dopo, lo

stesso Messedaglia, che aveva parlato prima delle provincie di Brescia e di Verona, deplora lo stesso per la provincia di Vicenza. Ma lo strano è poi questo: che l'anno successivo, quando giunsero i prezzi della provincia di Pavia, il medesimo presidente ebbe a dichiarare che il loro esame non diede luogo nè ad osservazioni speciali, nè a questioni d'indole particolare ». Invece nella provincia di Pavia era proprio accaduto quello che l'illustre Messedaglia aveva tanto vivacemente disapprovato per Brescia, Verona e Vicenza negli anni precedenti.

In taluni Comuni della zona montana erano stati presi per base i prezzi del capoluogo del circondario, che sta molto più addentro della montagna dove non vi è mercato, dove arriva il grano dalla pianura; di maggior prezzo quindi, perchè uniforme e perchè gravato dal trasporto per molte decine di chilometri dal piano al monte. Che cosa ne è conseguito? Che il prezzo di vendita del frumento nei Comuni della montagna è risultato uguale o maggiore di quello della pianura. Certamente se il proprietario del monte, invece di mandare a vendere il grano al mercato della pianura, ne facesse oggetto di speculazione, vendendolo al minuto ai contadini affamati nel verno, potrebbe ritrarne un prezzo maggiore che non portandolo al mercato; ma questo non ha voluto la Giunta superiore del catasto che, nella sua saggezza, ha voluto eliminare il guadagno della speculazione con queste precise parole, che fanno seguito a quelle che ho citato del § 15, e che suonano così:

« Senza tener conto di quei maggiori vantaggi che possono derivare dalla speculazione di commercio. »

Ed ecco come si può giungere a tariffe esagerate anche soltanto non eseguendo le istruzioni superiori, come in questo caso, nel quale, in mancanza delle mercuriali, non si erano presi ad esame i registri e non si era fatto il calcolo del prezzo del mercato della pianura, dove si porta a vendere il grano, come era prescritto dalla Istruzione, che esige quello che non fu fatto; cioè, di dedurre le spese di trasporto dai luoghi di custodia al mercato ordinario di vendita, donde i prezzi sono desunti, e non già desumere il prezzo del capoluogo amministrativo, che non ha nulla a vedere col mercato del grano.

È vero ciò che l'onorevole ministro avrà già pensato, che lo stesso presidente Messedaglia ricorda nella relazione del 1898-99

che le deliberazioni della Centrale sui prezzi consistono unicamente nel riconoscere se sussistono o meno circostanze speciali, per le quali le relative medie determinate dalle Giunte tecniche debbano essere modificate a senso dell'articolo 14 della legge, che gli egregi oratori del 30 aprile ricordano bene. Ma è anche vero che le Giunte tecniche alle osservazioni sui prezzi rispondono che questi sono stati approvati dalla Commissione centrale e che non sta in loro potere di variarli. E così, anche quando si verificano errati, si ritengono costretti a mantenerli tanto nel periodo della formazione delle tariffe, quanto in quello della risoluzione dei reclami.

Questo è accaduto (perchè non cito fatti che non siano accaduti), e continua ad accadere, malgrado che il Messedaglia abbia soggiunto nella stessa relazione queste precise parole: « cadono quindi in errore quelle Giunte tecniche e quelle Commissioni locali che affermano l'invariabilità dei prezzi. » Cadono in errore certamente, dirò io, ma aggiungerò anche, che una volta cadute in errore, vi rimangono e vi persistono.

Vede la Camera in quale tristi condizioni si viene a ritrovare l'agricoltura montana per effetto di una malintesa applicazione della legge stessa. Tutto ciò prescindendo dal vincolo forestale intorno a cui non volevo aggiungere nulla a quanto ebbi a dire nella discussione del bilancio dell'agricoltura due egregi oratori, l'onorevole Sanarelli e l'onorevole Rubini. Se non che nel frattempo mi è caduto sotto gli occhi un documento parlamentare che mi ha illuminato.

È un disegno di legge esaminato da una Commissione di cui io ho l'onore di essere presidente: « Approvazione di tre contratti di vendita di boschi demaniali. » Ora poichè si tratta di vendere questi boschi, si accenna al loro valore, cioè per il primo lire 23,000 col vincolo igienico ed idraulico e lire 77,000 senza il detto vincolo; per il secondo lire 44,000 col vincolo e lire 171 mila senza il vincolo; per il terzo 64 mila vincolato e 254 mila senza vincolo. E sapete chi ha scritto queste eloquenti cifre? La maggiore autorità in siffatta materia, il ministro delle finanze, l'onorevole mio amico Carcano.

Ora leggo alcune righe di una relazione della Sotto-commissione centrale a proposito del vincolo forestale. Vi si dice che « l'ufficio catastale ha ritenuto non doversi fare alcuna deduzione alla rendita dei terreni

vincolati perchè in conseguenza del vincolo, stante la vigilanza delle guardie forestali, la rendita dei terreni stessi è meglio garantita contro i danni che possono venire arrecati ai boschi, specialmente dal pascolo errante ed abusivo e dai furti di piante. » Più avanti si legge che « l'ufficio catastale ha ampiamente sviluppate le ragioni per le quali era venuta nell'avviso contrario alla conclusione di qualunque deduzione per terreni soggetti al vincolo forestale. » Io non dico altro e lascio che gli onorevoli colleghi mettano d'accordo la Commissione centrale, l'ufficio catastale e il ministro delle finanze sopra questa ardua questione.

Pur prescindendo da questa servitù, tutta addossata al monte a beneficio del piano, considerate i malanni dell'agricoltura montana, in più di quelli che colpiscono i prodotti del piano. Anzitutto il difetto di calorico dovuto all'altitudine che fa sentire la sua deleteria influenza man mano che si sale al monte, e ne consegue che i prodotti stanno per maggior tempo esposti alle intemperie, sono più scarsi e talvolta periscono, come ho testè accennato.

Questa parola *altitudine*, che avrebbe dovuto costituire la base dell'estimo delle terre montane, non si trova mai nei documenti relativi al procedimento estimativo; io almeno non l'ho mai trovata, e non è arrischiato il dire che per ogni regione si sarebbe dovuto avere una specie di scala delle tariffe normali alle varie altitudini. Oltre al difetto di calorico vi sono l'intemperie più frequenti, grandine, neve tardiva; quest'anno ha nevicato nell'Appennino settentrionale, sulle viti, sulle foglie di gelso alla fine di maggio, e ancora alla metà di giugno nelle Prealpi. Inoltre, difetto di comunicazioni, e dove vi sono, grandi distanze dai mercati del piano e quindi difficoltà o quasi impossibilità di esitare i prodotti; poi, scarsità di popolazione (come hanno detto benissimo giorni sono gli egregi rappresentanti della Basilicata), per effetto della emigrazione: ne consegue che le colture si fanno imperfettamente per difetto di braccia e si lasciano vuoti i campi che altre volte venivano coltivati.

Nell'Appennino settentrionale, nel ventennio, fra i due censimenti, un Comune, quello di Valverde, che aveva 947 abitanti, oggi è disceso a 840; un altro, Caminata, da 631 a 573; un terzo, Fascia, da 760 a 668; un quarto, Sant'Albano di Bobbio, da

647 a 535. Il sesto di diminuzione in venti anni!

Un altro svantaggio dei terreni montani, di cui non ho sentito far cenno, è che per l'agricoltura del monte è minima la risorsa dei concimi chimici; perchè anzitutto, ogniquale volta il campo ha una certezza, le acque piovane o le frane portano via in gran parte le materie fertilizzanti; ma poi, prescindendo anche da questo fatto di natura meccanica, vi è una ragione di ordine economico molto importante. Come la produttività diminuisce man mano che si sale verso il monte, e siccome l'aumento del prodotto per effetto del concime chimico non è assoluto ma proporzionale alla produttività, così ne consegue che il maggior prodotto in montagna è quasi interamente assorbito dal costo del concime, che è il medesimo per il piano, con l'aggiunta delle maggiori spese di trasporto.

Ora a tutti questi malanni si aggiunge per talune regioni montane il nuovo catasto; un'opera che fatta con equità e con discernimento (e riconosco che in alcune provincie anche montane è fatta bene) sarà un beneficio, eseguita come è in talune altre, è per la montagna un disastro.

Come sempre, anche quest'anno nella discussione generale del bilancio di agricoltura si sono enumerati i malanni da cui è affitta l'agricoltura, e si sono chiesti svariati provvedimenti che si traducono sempre in maggiori spese che non si possono fare.

Oggi ci si presenta l'occasione di favorire l'agricoltura senza fare nuovi stanziamenti, ma soltanto con l'estimazione moderata e giusta dei redditi della terra e soprattutto di quella terra che rende poco e che talora non dà nessun profitto al lavoratore. Ebbene no. Nelle Giunte tecniche di talune Provincie, nella Commissione centrale, nella Direzione generale del catasto si è portati a stabilire tariffe di estimo le più elevate che sia possibile; è doloroso il dirlo, ma bisogna constatare che vi è questa tendenza.

Accade poi questo fatto strano che mentre gli sgravi sono notevoli nelle pianure dove esistono le grandi proprietà (ed aveva ragione l'onorevole Branca quando citava tra queste la provincia di Milano che è la mia) là dove esistono piccole proprietà come sull'Appennino modenese, bobbiese-ligure, reggiano, vi sono Comuni che non solo non avranno diminuzione di imposta, ma avranno perfino un aumento.

Ora mi si dice: ma avranno un aumento di prodotto perchè avranno messo a coltura dei terreni che prima erano incolti. Questo può darsi, può accadere, ma è un'eccezione che in tutti i modi riguarda il fondo delle valli. Però nelle terre elevate certamente questo non si verifica.

Si dice ancora: vi sono dei beni non censiti e che ora sono censiti, e questo spiega l'aumento. Ma i beni non censiti sono sempre incolti, perchè non è possibile che vi siano dei beni coltivati non censiti, e d'altra parte si sa bene quale sia il reddito dei beni incolti. Per conseguenza, alla fine dei conti di questa operazione catastale, si avvantaggiano di più i ricchi, gli agiati. Ne vantaggiano meno i poveri piccoli proprietari, i quali, talora, sono persino danneggiati; quei piccoli proprietari che l'onorevole Lacava definì con frase felice il 29 aprile « vera forza ordinata e conservatrice di una nazione. » (*Benissimo!*)

Taluni campano la vita col lavoro continuo, assiduo della loro terra e sono relativamente i più fortunati; altri, e sono in maggior numero, posseggono troppo poco per trarne il sostentamento per la famiglia e sono costretti a scendere alla pianura più volte nell'anno a lavorare per gli altri. Questi sono i più disgraziati fra tutti i proletari. Difatti i contadini nulla-tenenti, siano fittavoli, siano mezzadri, siano salariati o giornalieri fissi, più o meno il loro sostentamento lo hanno assicurato. Invece il piccolo proprietario del monte, la cui terra è appena sufficiente a farlo vivere alcuni mesi dell'anno, non può, il più delle volte, trovare un lavoro continuato in casa altrui ed è costretto a fare alternativamente il giornaliero.

Egli concentra così le due miserie in una sola famiglia, quella del proletario, quando lavora al piano per gli altri, e quella del proprietario quando, ritornato al monte, non vi ritrova i raccolti mancati; ma in compenso vi trova l'avviso dell'esattore. (*Bravo! Bene!*) È la situazione miserabile di questi lavoratori della montagna, minacciati ora, come se tante disgrazie non bastassero, dalla malintesa applicazione della legge detta di perequazione, che mi ha indotto a presentare questa interpellanza. (*Benissimo!*)

I piccoli proprietari delle plaghe montane che lavorano la propria terra, sull'Alpi come sull'Appennino, nella Penisola come nelle Isole, non scioperano, non tumultuano, non creano imbarazzi al Governo. (*Approva-*

zioni). Pagano rassegnati la imposta allo Stato, pagano la sovraimposta alla Provincia ed al Comune, quantunque sia questa per essi assai più grave che non nelle città e nella pianura. (*Bravo! Bene!*)

Onorevole ministro! Voi che, pure essendo chiamato dal vostro ufficio ad accrescere il gettito delle imposte, vi siete fatto benemerito iniziatore degli sgravi a favore delle classi disagiate, voi non potete dimenticare questi onesti ed assidui lavoratori della montagna che non hanno beneficiato dei vantaggi degli sgravi sui consumi, che sono in perenne contrasto con la ingratà natura del suolo e con le intemperie e, lasciatemi aggiungere, che danno alla Nazione i migliori soldati. (*Vive approvazioni*). Accogliete una mia semplice preghiera. Vegliate affinché non si esiga da essi neppure un centesimo in più di quanto la legge di perequazione strettamente richiede. (*Vive approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore*).

Presentazione di relazioni.

Presidente. Onorevole Pescetti, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Pescetti. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Costruzione di un edificio ad uso della Biblioteca Nazionale di Firenze; disegno per il quale con domanda firmata da dieci deputati chiedo la dichiarazione d'urgenza.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita, e il disegno di legge iscritto nell'ordine del giorno.

Metto a partito la domanda di urgenza sul disegno di legge, la cui relazione è stata ora presentata dall'onorevole Pescetti, domanda che porta la firma di più di dieci deputati. (*L'urgenza è accordata*).

Prego l'onorevole Rosano di recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

Rosano. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome delle rispettive Commissioni, la relazione sul disegno di legge per l'assetto del bilancio del municipio di Napoli, e la relazione sul disegno di legge riguardante le opere di risanamento della città di Napoli.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite. La discussione dei due disegni di legge sarà, come è stato già deliberato dalla Camera, posta nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì, prendendo la precedenza su tutti gli altri disegni di legge.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gualtieri per isvolgere la sua interpellanza.

Gualtieri. La pubblicazione delle tariffe catastali nella provincia di Napoli ha prodotto una impressione di stupore e di sconforto; di stupore, perchè le tariffe proposte dalla Giunta tecnica sono semplicemente inverosimili; di sconforto, perchè ben altri risultati, con previsioni concrete ed esatte, si attendevano, quando, con sacrificio assai rilevante, la Provincia votava la spesa per l'acceleramento del catasto.

L'agitazione s'è fatta più grande a misura che si prevedono gli effetti logici delle tariffe, ove rimanessero ferme.

Le tariffe, e quindi gl'imponibili, i redditi dei fondi, rimarranno inalterati, fissi, per una durata minima di trent'anni, quella cioè determinata dalla legge; ed è a prevedere, che una durata assai maggiore di trent'anni, forse doppia, forse tripla, avrà il nuovo catasto. D'altra parte non egualmente fissa, immutabile, rimarrà l'aliquota; tanto che, anche prima dell'attuazione del catasto, l'aliquota fissata nel 7 per cento con la legge del 1° marzo 1886 è salita all'8.80 per cento con la legge del 21 gennaio 1897; e basterà un'altra qualunque legge per aumentarla.

A conferma di quanto io dico giova ricordare:

a) che, nella seduta del 17 dicembre 1885, il presidente del Consiglio, onorevole Depretis, si esprimeva così: « si stabilisca per legge, che l'imposta sulla nuova rendita dei terreni non potrà in nessun caso esser maggiore del 7 per cento della rendita stessa; »

b) che, nella seduta del 1° febbraio 1886, l'onorevole Spirito osservava, ad occasione dell'articolo 48 del progetto, venir meno la promessa dell'onorevole presidente del Consiglio, che l'aliquota mai supererebbe il 7 per cento; e l'onorevole Depretis interrompeva, esclamando: « ma non è vero »;

c) che, nella seduta dell'8 dicembre 1886, l'onorevole Lucchini domandava: « chi potrebbe dare garanzia che l'aliquota non sarà aumentata? »; e che nella seduta del 9 dicembre l'onorevole Magliani rispondeva: « è una legge di sgravio, perchè sarà applicata un'aliquota alla rendita stimata evidentemente bassa e la legge definitiva non potrà stabilire che un'aliquota minore

e non superiore a quella che noi oggi stabiliremo. »

A tutte queste dichiarazioni e promesse risponda la legge del 1897, che, prima dell'attuazione del catasto, già aumenta l'aliquota!

È chiarissimo, adunque, lo scopo dell'esagerazione degl'imponibili: neutralizzare, con la loro larghezza, l'effetto dell'aliquota bassa, salvo anche ad aumentare l'aliquota, ove la compensazione non fosse sufficiente.

La legge del 1886 fissa criteri rigorosi per la stima dei fondi, che dev'essere fatta con ogni cura e studio. Essa quindi sarà reputata esatta, specialmente dal fisco. Ed ecco come nelle future vendite d'immobili, nelle future donazioni a qualunque titolo, nelle aperture di successioni, il valore degli stabili, pei ricevitori del registro, sarà quello fissato dalla stima catastale. Onde, se quella stima è esagerata (ed essa, come vedremo, per la provincia di Napoli è inverosimile) tutti i proprietari si troveranno impegnati col fisco in una lotta impari, perchè il fisco sarà armato della sua stima ed il contribuente... di che cosa? dei suoi vani lamenti.

Del resto è bene conosca la Camera un effetto immediato delle fantastiche tariffe pubblicate nella provincia di Napoli. In buona parte di essa si è arrestato il movimento delle vendite d'immobili. I compratori pretendono dedurre dal prezzo d'acquisto la fondiaria proposta della Giunta tecnica; e poichè, dedotto il capitale della fondiaria, nulla, o quasi, come vedremo, rimarrebbe del prezzo, le alienazioni sono sospese.

Nè il compratore vuole ridurre al giusto la fondiaria e correr l'alea della lotta imminente per la definitiva determinazione, perchè lo sgomento e la sfiducia regnano sovrani intorno all'equità e giustizia della decisione definitiva.

Questo sgomento e questa sfiducia assumono proporzioni allarmanti. Se si chiede un po' di danaro all'Istituto italiano di credito fondiario, gli si offre in garanzia, naturalmente, uno stabile; ma l'Istituto italiano è severissimo nelle sue stime ed il proprietario non riesce mai a ricevere quel che davvero rappresenta la metà del valore dello stabile. Per contrario, quando si deve determinare l'imposta fondiaria, quel terreno è stimato molto al di là del suo effettivo valore, talvolta in misura doppia ed anche tripla e quadrupla.

Eppure si tratta dello stesso fondo!

Onorevoli colleghi, queste contraddizioni sono inique...

Quando la provincia di Napoli chiese l'acceleramento del catasto obbedì ad una infrenabile corrente della pubblica opinione.

Si sapeva, si calcolava e prevedeva da tutti, che la provincia di Napoli avrebbe pagato il 50 per cento di meno.

Nè questa era un'illusione, perchè un intero ceto di proprietari non può ingannarsi sul valore della sua proprietà; e nessuna Provincia si sarebbe sobbarcata ad una ingentissima spesa, se non fosse stata matematicamente sicura del vantaggio reale, cui aveva diritto e che avrebbe conseguito.

Io posso affermare, che, ad esempio, nei Comuni vesuviani oggi si paga d'imposta dal 32 al 35 per cento del reddito effettivo, senza deduzione di quota d'infortunii.

Intanto l'illusione, e l'inganno, ci sono stati, ma nei metodi seguiti per la stima della proprietà fondiaria.

Alla Camera sono già note talune cifre, per averle comunicate l'onorevole Giusso nel suo efficacissimo discorso del 30 scorso aprile; ma è bene insistervi.

Il nuovo catasto si è attuato nelle seguenti Provincie con queste diminuzioni:

Cremona	40 %
Mantova	27 »
Como	51 »
Milano	45 »
Padova	38 »
Treviso	39 »

E che cosa avverrebbe a Napoli, se rimanessero ferme le tariffe? Una riduzione, forse, del 20 per cento!

E notate, che Napoli, con 906 chilometri quadrati, paga, col vecchio catasto, 2,558,911 lire di tributo erariale, mentre Milano, con una superficie più che tripla, chilometri quadrati 3169, pagava 4,963,872 lire; con un territorio triplo, cioè, pagava soltanto il doppio di Napoli. Intanto Milano ha avuto un beneficio del 45 per cento, mentre a Napoli si vorrebbe dare un beneficio del 20 per cento; un beneficio, cioè, assai maggiore a Milano, che pagava meno, ed assai minore a Napoli, che pagava di più.

Non basta. Sentite queste medie di tributo erariale per ettaro, giusta il nuovo catasto, già attuato:

Milano	8.70
Cremona	7.70
Treviso	3.15
Padova	5.00
Como	2.20

E qual'è la media di Napoli, giusta la proposta della Giunta tecnica?

Lire 22 per ettaro!

Ironia delle cifre! Como paga il 2.20 e Napoli dovrà pagare il 22: l'esatto decuplo! (*Commenti*).

Ma come si è giunti a queste enormezze?

Ho qui le tariffe di tutti i 69 Comuni della Provincia: sono sbalorditive. Sono segnate in questo foglio, che potrei ben chiamare il lenzuolo funerario della proprietà fondiaria in provincia di Napoli. (*Approvazioni — Parità*). (1)

(1) V. allegato.