

CXIII

TORNATA DI MARTEDÌ 9 DICEMBRE 1902

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):	
Istituto di credito agrario per il Lazio (BACCELLI)	Pag. 4478-79
Consorzio per il porto di Genova (<i>Seguito della discussione</i>)	4461
BALENZANO (<i>ministro</i>)	4479
BETTÒLO	4473
CHIESI	4472
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4477
FERRARIS MAGGIORINO	4463
GIUSSO (<i>relatore</i>)	4482
RAGGIO	4461
Interrogazioni:	
Impiegati straordinari o avventizi (poste e telegrafi):	
SANTINI	4453
SQUITTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4453-54
Suicidio del tenente Gigliotti:	
CIRMENI	4455
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	4454-55
Bonifica Polesana (Canal Bianco):	
LOLLINI	4457
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4456-59
PAPADOPOLI	4456
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4457
Navigazione del Tevere:	
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4459
SANTINI	4459
Raddoppiamento del binario sulla linea Prato-Pistoia:	
CASCIANI	4460
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4460
Osservazioni e proposte:	
Interrogazioni:	
CIRMENI	4452-54-55
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	4454
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4452
Lavori parlamentari:	
AGNINI	4488
PRESIDENTE	4488
Proposte di legge (Lettura):	
Ricupero delle spese giudiziali (CALLAINI)	4449
Riordinamento dell'istruzione secondaria (DE CRISTOFORIS)	4449

La seduta incomincia alle 14.5.

Podestà, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

349

Petizioni.

Podestà, segretario, legge il seguente sunto di una petizione:

5981. I Consigli comunali di Staiti e di San Lorenzo (provincia di Reggio Calabria) fanno voti per la riduzione dell'imposta fondiaria nel Mezzogiorno d'Italia.

Lettura di proposte di legge.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura alcune proposte di legge. Se ne dia lettura.

Podestà, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Callaini.

Articolo unico.

Le vigenti disposizioni per il ricupero delle spese giudiziali in materia civile si applicheranno per il ricupero delle spese giudiziali in materia penale.

Proposta di legge del deputato De Cristoforis. — Riordinamento dell'istruzione secondaria.

Natura degli Istituti.

Art. 1.

L'istruzione media è di due gradi: inferiore e superiore.

L'istruzione di primo grado, che ha per fine di compiere la cultura elementare dei giovani, e di prepararli a studi superiori, è impartita nella scuola media inferiore.

L'istruzione media di secondo grado — che ha per fine di ammaestrare i giovani in quegli studi, mediante i quali si acquista, sia una cultura letteraria e scientifica, che apra l'adito al conseguimento di gradi accademici, sia una cultura tecnica che offra garanzie per l'esercizio di professioni minori — si impartisce nei licei, negli Istituti tecnici, nelle scuole normali e nelle scuole amministrativo-commerciali.

Della scuola media inferiore.**Art. 2.**

La scuola media inferiore si percorre intera in tre anni, e vi si impartiscono i seguenti insegnamenti:

- a) la lingua italiana;
- b) la lingua latina (facoltativo);
- c) la lingua francese;
- d) la matematica;
- e) la storia d'Italia;
- f) la geografia;
- g) le nozioni di morale e le istituzioni civili dello Stato (facoltativa);
- h) gli elementi di scienze fisiche e naturali;
- i) il disegno e la calligrafia;
- j) la ginnastica e gli esercizi militari, o la ginnastica e i lavori donneschi.

La istituzione dei corsi di lingua latina e delle nozioni di morale è facoltativa, come facoltativa ne è la frequenza.

Dalla scuola media inferiore si conseguono i seguenti certificati:

- a) di ammissione al liceo da chi frequentò tutti i corsi, pur eccettuato quello di lingua latina e quello delle nozioni di morale;
- b) l'ammissione a tutte le altre scuole di secondo grado da chi frequentò tutti i corsi obbligatori, eccettuato quello di lingua latina e quello delle nozioni di morale che sono facoltativi;
- c) di *Licenza complementare* da chi frequentò tutti i corsi, meno quello di lingua latina.

La scuola media può essere maschile o femminile.

Del liceo.**Art. 3.**

Il liceo si percorre per intero in cinque anni. Non potrà accedere al liceo chi non abbia conseguito dalla scuola media inferiore il relativo certificato di ammissione.

Art. 4.

Gl'insegnamenti che s'impartiscono nel liceo sono:

- a) la lingua e la letteratura italiana;
- b) la filosofia (elementi di psicologia, di logica e di etica);
- c) la lingua e la letteratura latina;
- d) la lingua e la letteratura greca (facoltative);
- e) la lingua tedesca o la inglese;
- f) la storia antica e moderna;
- g) la geografia;

h) l'aritmetica razionale e gli elementi di geometria solida e di algebra sino alle equazioni di 2° grado inclusive;

i) gli elementi di fisica e chimica sperimentale e di geometria fisica;

j) la ginnastica e gli esercizi militari.

La licenza liceale dà adito alle Università, e a tutti gl'Istituti d'istruzione superiore.

Chi voglia iscriversi alla Facoltà di lettere deve far risultare, a mezzo della licenza, di avere atteso allo studio del greco e averne superati i relativi esami.

Gl'Istituti conservano immutato l'attuale ordinamento.

Delle scuole amministrative-commerciali.**Art. 5.**

Alla scuola media di cultura generale può essere annessa, ove i bisogni locali lo richiedano, una scuola amministrativo-commerciale, il cui corso dura due anni.

Art. 6.

Le materie di studio di questo corso sono:

- a) la lingua e le principali nozioni della letteratura italiana;
- b) la lingua francese;
- c) la lingua tedesca o inglese;
- d) la computisteria e le istituzioni di commercio, gli elementi di diritto civile, commerciale e amministrativo e di economia pubblica;
- e) la geografia commerciale;
- f) le scienze fisiche e naturali e gli elementi di merceologia;
- g) la calligrafia.

A questi insegnamenti si possono aggiungere, come facoltativi, corsi speciali di telegrafia, di stenografia, ecc., a totale carico degli alunni che li frequentino.

La licenza da questa scuola conferisce il diritto di ammissione ai concorsi per gli uffici d'ordine delle poste, dei telegrafi, delle strade ferrate e di ogni altra amministrazione pubblica.

Art. 7.

Le discipline indicate negli articoli 2, 4 e 6 saranno impartite nella misura e nei limiti che verranno determinati dal regolamento e dai programmi relativi.

Art. 8.

Il corso degli studi non può essere abbreviato. È fatta eccezione per i giovani che si presentano alla licenza liceale o a quella

di istituto tecnico, i quali nell'anno in corso, compiono il ventesimo di età, o che nell'anno stesso o nel seguente siano soggetti al servizio militare e non abbiano diritto ad esenzione o ad essere iscritti alla terza categoria. In questo caso si potranno presentare alla licenza dopo quattro anni dal conseguimento della licenza di scuola media inferiore.

Il corso amministrativo-commerciale sarà annesso alle scuole medie di quei Comuni che lo richiedano.

Personale dirigente ed insegnante.

Art. 9.

Ogni scuola media annessa a un liceo, un istituto tecnico, una scuola amministrativo-commerciale o normale è retta dal preside o direttore dell'istituto a cui è congiunta.

Ogni scuola media che non è unita a un altro istituto superiore ha un proprio direttore.

I capi degli istituti sono o *titolari* o *incaricati*. Agli *incaricati* è affidato un insegnamento.

Gli insegnanti dei licei sono o *titolari* o *reggenti*.

Gli insegnanti della scuola media e della scuola amministrativo-commerciale sono o *titolari* o *reggenti* o *incaricati*.

Gli stipendi dei capi degli istituti e degli insegnanti, per ciascun grado e classe, sono quelli fissati dalle leggi 25 febbraio 1892 e 12 luglio 1900.

Gli insegnanti dei licei, della scuola media, e della scuola commerciale sono obbligati a insegnare per diciotto ore settimanali, così nell'istituto nel quale sono nominati, come in altri dello stesso grado, tanto la propria materia, quanto le altre alle quali siano abilitati.

Non può essere promosso titolare se non chi abbia servito almeno tre anni come reggente; nè si ottiene la promozione da una classe all'altra dei titolari, se non dopo un servizio di almeno tre anni nella classe precedente.

Le promozioni sono decretate alla fine di ogni anno dal Ministero, udito il parere di una Giunta composta per un terzo di professori di prima classe, per un terzo di professori universitari e per un terzo di ufficiali dell'amministrazione scolastica centrale.

Le promozioni si fanno per due terzi tenendo conto dell'anzianità degli insegnanti, per un terzo del merito loro.

È titolo speciale di merito la efficacia didattica dell'insegnamento.

Il Ministero ha l'obbligo di pubblicare ogni anno il ruolo degli insegnanti.

Art. 10.

Chiunque voglia insegnare nelle scuole secondarie dipendenti dallo Stato, anche se abbia ottenuto una laurea o una abilitazione, dovrà compiere due anni di prova negli istituti governativi di primo e di secondo grado, col titolo o ufficio di assistente.

Il posto di assistente si consegue mediante concorso per titoli ed è retribuito con una indennità annua di lire 1000. Compiuto un biennio, e quando la prova sia lodevole, l'assistente acquista diritto in ordine di anzianità alla nomina di reggente subito che si verifichi vacanza di posti.

Art. 11.

Non sono ammesse abilitazioni all'insegnamento oltre quelle per esami, nei modi stabiliti dai regolamenti, e quelle per titoli che si conferiscono dal Consiglio Superiore dell'istruzione.

Art. 12.

Gli insegnanti titolari o reggenti, i direttori e i presidi delle scuole secondarie non possono essere nè rimossi dal loro ufficio, nè sospesi, se non per accertate irregolarità nella condotta, e:

a) per avere con atti contrari all'onore perduta la pubblica estimazione;

b) per avere, malgrado replicate ammonizioni, persistito nella insubordinazione alle autorità o nella trasgressione delle leggi e dei regolamenti sulle scuole.

Art. 13.

Il procedimento disciplinare, nei casi previsti dal precedente articolo, è iniziato dal Ministero.

Gli atti raccolti sono trasmessi al Consiglio Superiore che può continuare a compiere la istruzione e deve sentire l'accusato prima di emettere il suo giudizio.

Quando un insegnante o capo di istituto diventi occasione di scandalo o di disordine, il ministro potrà provvisoriamente sospenderlo con la riserva di attendere il giudizio definitivo.

Disposizioni transitorie.

Art. 14.

I licei governativi esistenti il giorno della promulgazione della presente legge sono conservati nelle loro sedi.

Là dove esiste un ginnasio e una scuola tecnica saranno fusi in una scuola media unica; là dove esiste un ginnasio o una scuola tecnica, sia l'uno, sia l'altro saranno trasformati in scuole medie.

Art. 15.

Questa legge avrà la sua piena esecuzione in quattro anni.

La disponibilità degli insegnanti addetti agli attuali istituti governativi, che per effetto della presente legge non venissero nominati a un ufficio, durerà quattro anni.

Alle persone addette agli attuali istituti comunali o provinciali, che in vista di questa legge divenissero governativi, qualora esse passino al servizio dello Stato, saranno conservati i diritti che avessero acquisiti per la pensione a carico del bilancio comunale e provinciale.

La pensione o indennità che potesse loro spettare, quando cessino dal servizio governativo, sarà corrisposta a termine della legge sulle pensioni, Testo Unico, dallo Stato e dal Comune o dalla Provincia, in proporzione degli anni del rispettivo servizio.

Art. 16.

Gli attuali istituti pareggiati, entro un quadriennio dalla promulgazione di questa legge, dovranno conformarsi, per ciò che riguarda l'ordinamento degli studi, alle disposizioni stabilite per gli istituti governativi; ove non vi si conformino perderanno il pareggiamento.

Art. 17.

I titoli 3° e 4° della legge 13 novembre 1859, n. 3725, in quanto non si oppongano a questa legge, avranno vigore in tutto il Regno.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge.

Presidente. Si stabilirà poi il giorno in cui avrà luogo lo svolgimento di queste proposte di legge.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di salute, l'onorevole Barilari, di giorni 15; per ufficio pubblico: l'onorevole De Amicis, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Cirmeni al ministro della guerra.

L'onorevole ministro della guerra, non essendo presente...

Cirmeni. Chiedo di parlare a proposito di questa interrogazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cirmeni. Da più giorni questa interrogazione sta al primo posto dell'ordine del giorno, ma il ministro della guerra non è stato e non è presente. Desidererei che, ai termini del regolamento, il ministro della guerra fosse interpellato dalla Presidenza a fin che ci faccia sapere se e quando voglia rispondere.

Io vengo qui tutti i giorni in principio di seduta e non ho mai il bene di vedere il ministro presente. Si stabilisca un giorno preciso. Vi deve essere un articolo di regolamento a questo proposito.

Presidente. Nel regolamento non vi è nulla al riguardo, e poi il ministro può anche dire di non rispondere.

Cirmeni. Benissimo, ma che lo dica; a me questo basterebbe.

Presidente. Questa interrogazione rimane inscritta nell'ordine del giorno.

Cirmeni. Onorevole presidente, si potrebbe stabilire per giovedì, ci sarebbero così ancora 48 ore di tempo.

Presidente. Ma io non posso impegnare il ministro.

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

Presidente. Parli.

Ronchetti, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Assicuro l'onorevole Cirmeni che io mi farò interprete del suo desiderio presso il ministro della guerra, che stabilirà il giorno nel quale rispondere alla sua interrogazione.

Cirmeni. Benissimo, grazie.

Presidente. Segue una interrogazione dell'onorevole Del Balzo Girolamo ed altri, cui per identità di argomento si riannodano due altre interrogazioni degli onorevoli Salandra e Credaro, al ministro dell'istruzione pubblica.

Cortese, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Cortese, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.* D'accordo con gli onorevoli interroganti, domanderei che queste interrogazioni fossero rimandate a martedì prossimo.

Presidente. Sta bene, così si stabilirà.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Santini, al ministro delle poste e dei telegrafi « per chiedergli se nel suo Dicastero si faccia la dovuta osservanza

agli ordini del giorno della Camera proposti dalla Giunta generale del bilancio, ed ai Decreti Ministeriali che inibiscono la assunzione in servizio di nuovi impiegati straordinari od avventizi. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di parlare.

Squitti, *sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi*. La legge del 1897 è per sé stessa di difficilissima applicazione di guisa che la Camera ha fatto molto bene a richiamare il Governo alla perfetta osservanza di essa, ed il Governo ha fatto sforzi energici per rimanere fedele alla stretta interpretazione della legge sulla posizione dirò così degli straordinari. E le difficoltà crescevano per il Ministero delle poste perchè il suo personale ha necessariamente dei ruoli stabili; ma non dovrebbe averli, perchè le esigenze del servizio vogliono che questo personale aumenti di giorno in giorno. Gli ispettori inviati presso le Direzioni ogni anno lamentano scarsezza di personale, ed il fabbisogno rilevato pochi mesi or sono è per lo meno di un quarto superiore a quello di tre anni fa.

Premesso questo, parlerò separatamente degli straordinari e degli avventizi. L'attuale Ministero ha trovato un'enorme quantità di straordinari, circa 400 non sistemati che però per legge secondo l'organico Nasi del 1899 si dovevano sistemare. La Commissione ha finito i suoi lavori, il decreto è pronto, e tra giorni andrà alla Corte dei conti. Sicchè non solo non sono stati ammessi nuovi straordinari; ma sono stati sistemati tutti gli straordinari antichi, nominandoli impiegati di terza categoria.

D'altra parte occorrendo necessariamente nuovo personale si solevano chiamare in missione i supplenti degli uffici di seconda classe.

Questo sembrò al Ministero attuale una violazione indiretta della legge del 1897, e queste supplenze in missione cesseranno il giorno in cui saranno nominati i nuovi assistenti in virtù della legge del luglio passato.

Veniamo agli avventizi.

Vi sono delle epoche dell'anno in cui il Ministero delle poste ha bisogno, se non di raddoppiare, di aumentare notevolmente le ultime categorie del suo personale, ed allora si nominano degli avventizi. Ciò è perfettamente in regola perchè così prescrive la stessa legge del 1897, purchè ci sia un De-

creto Reale su proposta del ministro del tesoro.

Ma resta un'ultima classe di avventizi, ammettendola si potrebbe dire che la legge non è perfettissimamente osservata.

Quale è questa ultima classe?

Noi abbiamo nel nostro basso personale i cosiddetti agenti subalterni fuori ruolo. Questi se per caso vengono a mancare o per malattia o per altra cagione, rigorosamente non dovrebbero essere pagati, chiamandosi dei giornalieri a sostituirli.

Ora tutto questo è sembrato al Ministero poco pietoso e durante almeno venti giorni di loro assenza sono pagati, e sono anche pagati gli avventizi che li sostituiscono.

Dati questi schiarimenti io credo che l'onorevole Santini si dichiarerà soddisfatto.

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

Santini. Io sono veramente sfortunato, se mi tocca sempre l'immenso, lo sconcolato, l'inconsolabile dolore di non poter dichiararmi soddisfatto delle risposte del vice-ministro alle poste ed ai telegrafi. Ma a me pare che egli non abbia risposto, se si pone ben mente a quanto è l'obbietto della mia interrogazione, constando che agli uffici di seconda classe i ricevitori postali e telegrafici sono ammessi senza concorso. È anzi, oramai, da tutti risaputo.

Squitti, *sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Domando di parlare.

Santini. Se mai farò i nomi all'orecchio del suo ministro.

Squitti, *sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Non c'è bisogno.

Santini. Sì, li farò a lui, a lui solo; ed è voce accreditata, dunque, che questi ricevitori provengono tutti da un certo paese, particolarmente caro all'onorevole Squitti (*Ilarità*) che reca un nome gioviale e simpatico a noi romani, quello degli allegri autunnali, domenicali treni di piacere fra Roma e Frascati. Lo stesso onorevole sotto-segretario di Stato, barone Squitti, ha dovuto confessare siavi qualche irregolarità nella ammissione degli avventizi. Ebbene, ve ne ha di gravi, di gravissime, se continua, non eccezionale, ne è l'ammissione, senza ottemperare ai concorsi, dalla legge prescritti.

A me sembra che l'onorevole Squitti abbia voluto un po' troppo filosofare, immemore, forse, del detto, citato dal suo maestro ed attuale amico, onorevole Giolitti, uomo avveduto e di spirito squisitamente pratico « *primum vivere, deinde philosophari* » (*Ilarità*).

L'onorevole Squitti ha tentato girare un

po' la posizione, ma a lui, tattico novellino, è fallita la manovra. Ed io, proprio con vivissimo rammarico, non posso dichiararmi soddisfatto, mentre lo sarei tanto, tanto volentieri, perchè, creda onorevole Squitti, la sua presenza al potere non desta in me maligno ed invido pensiero: tutt'altro, per me è, anzi, ragione di compiacenza e di letizia, perchè, abbastanza avendo letto nei lontani anni giovanili nei libri di Cicerone *De Amicitia*, vedo con gioja godersi la voluttà del potere gli amici, anche che questi abbiano disertato il mio campo politico. (*Commenti*). Ma un consiglio, un amico consiglio mi permetto porgere all'onorevole Squitti, quello di essere un po' più guardinghi in certe faccende. E, per il suo bene, voglio richiamare la sua erudizione ad un aneddoto, che si perde nella lontana notte dei secoli.

Presidente. Ma si attenga alla interrogazione.

Santini. C'era una volta a tempi allegri e scollacciati di Babilonia, un suo omonimo cingente corona e stringente scettro, il quale amava abbandonarsi ai sontuosi banchetti, anche a lei non discari, ed alle orgie femminee (*Viva ilarità*)... cui son sicuro non si lascia andare l'onorevole Squitti. (*Commenti*). Un bel giorno, anzi una brutta notte, ne bel mezzo del banchetto e dell'orgia deliziosa gli apparvero in sinistra luce le faticose, male auspicanti parole: *Mane, tekkel phares*. Io auguro all'onorevole Squitti che nel secolo ventesimo dell'era cristiana non appaja a lui, tra le ebbrezze del potere, il *Mane, tekkel, phares*, così da essere un redivivo Baldassarre della moderna Babilonia. (*Commenti — Ilarità*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi.

Squitti, sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi. Poichè l'interrogazione dell'onorevole Santini non aveva una base concreta e non si riferiva ad alcun fatto particolare, io non ho potuto fare altro che porre innanzi a me delle ipotesi, vedere in quali casi si potevano assumere e non si assunsero degli straordinari, se questi si potevano o no sistemare, ed in quali casi si sono assunti degli avventizi e per quali ragioni. Io non poteva mai credere che l'onorevole Santini scambiasse gli impiegati postali i quali cominciano dal direttore generale e finiscono agli agenti subalterni fuori ruolo con semplici commessi quali sono i ricevitori, che non sono veri e propri impiegati postali.

Santini. Io ho detto presso il dicastero.

Squitti, sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi. Per costoro il concorso non è obbligatorio: il regolamento dà facoltà o di bandire il concorso oppure di nominarli con libera scelta. E se di questa facoltà l'onorevole Santini crede che non si sia fatto sempre un uso ragionevole, egli senza dir parole all'orecchio di alcuno può denunziare i fatti alla Camera e noi risponderemo come si conviene.

Santini. Ho detto che le dirò al ministro le parole!

Presidente. Giacchè si trovano presenti l'onorevole ministro della guerra e l'onorevole Cirmeni, passeremo allo svolgimento della seguente interrogazione dell'onorevole Cirmeni al ministro della guerra « per sapere se egli non creda di ordinare una inchiesta sulle cause del suicidio del tenente Giglioni e di avvisare a provvedimenti atti ad impedire che ufficiali del Regio esercito frequentino il Casino di Montecarlo. »

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di parlare.

Ottolenghi, ministro della guerra. Innanzi tutto desidero di scagionarmi da un'accusa che, me assente, mi ha mosso l'onorevole Cirmeni: accusa che sarebbe stata una mancanza di rispetto verso la Camera e verso di lui per non essermi trovato presente allo svolgimento delle interrogazioni.

Io dichiaro, e chiamo di questo testimone l'onorevole Presidente della Camera, che da quattro giorni io vengo sempre al principio della seduta precisamente per rispondere all'onorevole Cirmeni che non ho trovato mai presente. (*Si ride*).

Cirmeni. È inesatto. (*Interruzioni*).

Ottolenghi, ministro della guerra. Io me ne appello all'autorità del Presidente, e qui non ci può essere autorità superiore.

Cirmeni. Se io non fossi stato presente, la mia interrogazione sarebbe già stata dichiarata decaduta, e non lo è.

Ottolenghi, ministro della guerra. Ripeto che me ne appello all'onorevole Presidente e non dico altro.

Voci. Avanti! avanti!

Presidente. La verità si è che l'onorevole ministro della guerra è stato presente per quattro giorni di seguito alle nostre sedute. È pur vero però che l'onorevole Cirmeni potè essere presente, senza che della sua interrogazione fosse venuto il turno per essere svolta. Questa è la verità.

Ottolenghi, ministro della guerra. Detto questo alla Camera per dimostrare il profondo

rispetto che io ho per la Camera stessa, vengo all'interrogazione.

Premetto una cosa che forse qualcuno degli onorevoli deputati ignora, e cioè che il fatto su cui l'onorevole Cirmeni richiama la mia attenzione, è avvenuto nell'ottobre 1901; è, dunque, cosa quasi antica, sulla quale quindi mi sembra un po' inopportuna la presentata interrogazione. (*Commenti*).

Si tratta di un ufficiale, il quale era in licenza e che profittando della sua licenza si è recato a Montecarlo, dove può recarsi qualunque ufficiale quando è in congedo. Egli per fatti personali, che non è il caso di denunciare alla Camera, a Montecarlo si è trovato compromesso e tutti sanno che un ufficiale, come qualunque libero cittadino, può trovarsi in luoghi di giuoco in disgraziate circostanze. Quell'ufficiale per tutelare la sua posizione, molto grave, ha creduto di uccidersi e il suicidio è avvenuto indipendentemente dalla volontà del Governo. (*Si ride — Commenti*).

Ora io mi domando: il Ministero può fare un'inchiesta su questo? Evidentemente appare impossibile di accettare questa proposta, come sarebbe impossibile al Governo di fare inchieste su suicidii avvenuti per fatti dipendenti dalla bisca di Montecarlo, nella quale molti cittadini disgraziatamente possono essere trascinati.

Quindi io debbo dichiarare che non ho motivo di sorta per fare alcuna inchiesta (*Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cirmeni.

Cirmeni. Innanzi tutto mi preme di rettificare il proposito che mi ha attribuito indebitamente l'onorevole ministro della guerra. Io non sono venuto qui ad elevare accuse contro di lui. Soltanto ho pregato l'onorevole presidente di voler far chiedere al ministro della guerra in quale seduta avrebbe potuto essere svolta la mia interrogazione, perchè il ministro non era presente e poteva non esser presente per ragioni di servizio ed anche per ragioni private.

Non rilevo nemmeno l'accusa che l'onorevole ministro ha rivolto a me, perchè è assolutamente infondata. Ne fa fede l'ordine del giorno, nel quale non figurerebbe più la interrogazione se io fossi stato assente; e di più ne fa alta testimonianza, innanzi alla quale dobbiamo tutti inchinarci, il presidente della Camera. Si deve quindi riconoscere che io non aveva mancato al mio dovere.

Ed ora veniamo all'argomento. Su questo

io aveva otto giorni or sono interrogato l'onorevole ministro degli affari esteri, la cui risposta non mi soddisfece, ma non mi sorprese; questa, che mi ha dato oggi il ministro della guerra, non mi soddisfa e mi sorprende altamente. Mi sorprende, perchè il ministro della guerra, il quale è il tutore legittimo del decoro dell'esercito e della dignità dei singoli ufficiali, è venuto qui, sorvolando sulla grave questione, a far ridere la Camera a proposito di un fatto molto doloroso. (*Bene!*)

Io non insisto; io ho fatto il mio dovere portando l'incidente alla Camera; se il ministro della guerra non crede di dovere intervenire e non crede neanche di dover prendere notizia della turpe e calunniosa accusa che fu rivolta contro quell'onorato ufficiale, figlio di un eroe garibaldino, io non aggiungo altro. Faccia il Governo ciò che crede; lascio ad esso ogni responsabilità. (*Commenti*).

Ottolenghi, ministro della guerra. Domando di parlare. (*Segni di attenzione*).

Presidente. Ne ha facoltà.

Ottolenghi, ministro della guerra. Io credo che non sia sede la Camera per discutere sulle turpi accuse di cui parla l'onorevole Cirmeni. Vi furono, e vennero confermate in documenti ufficiali del paese in cui il fatto avvenne...

Cirmeni. La polizia della bisca di Montecarlo ha elevato queste accuse. (*Commenti*).

Ottolenghi, ministro della guerra. Il Governo non può entrare in paesi altrui per praticare inchieste; nè può esercitarvi verun atto di sovranità. Ora se non possiamo far questo, a chi ricorrere? Nessun altro ha assistito ai fatti deplorati.

Cirmeni. Ma questo ufficiale, in tutta la sua vita militare, non aveva mai dato sospetto di queste accuse turpi.

Ottolenghi, ministro della guerra. Onorevole Cirmeni, fino a che un uomo non ha dimostrato di esser meno che un galantuomo, ha diritto di esser creduto tale; ma quando vi sono dei fatti che intaccano il carattere, nulla si può dire.

Cirmeni. Non esistono fatti, sono calunnie.

Presidente. Lasciamo questo argomento increscioso.

Ottolenghi, ministro della guerra. Io più di questo non posso dire, e dichiaro che non entro in argomento perchè non vi è ragione per intrattenere la Camera su fatti individuali che avvennero in paesi esteri.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Cirmeni.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Nofri, al ministro dell'interno « sul ritardo che frappone nel concedere al delegato di pubblica sicurezza A. Cassilli l'autorizzazione a sporgere querela contro il Questore di Torino e sul motivo per cui non crede di ordinare un'ampia ed esauriente inchiesta sulle cause che diedero luogo a quella querela. »

L'onorevole Nofri non essendo presente, questa interrogazione è decaduta.

Viene quella dell'onorevole Fracassi, al ministro della guerra, « per sapere se sia vero che il disgraziato accidente occorso ad un soldato del 3° alpini a Fenestrelle sia da attribuirsi alla cartuccia che sarebbe di quelle fabbricate a Bologna, per le quali fu eseguita l'inchiesta dalla Commissione presieduta dal generale Ricotti, e quali provvedimenti abbia ordinati. »

L'onorevole Fracassi non è presente, quindi anche questa decade.

Viene quella dell'onorevole Cerulli, al ministro dei lavori pubblici, « sul miglioramento dell'orario nella linea ferroviaria Giulianova-Teramo, affinché il capoluogo di quella Provincia sia messo in relazione con la capitale mercè treno diretto. »

Anche questa interrogazione, non essendo presente l'onorevole Cerulli, decade.

Viene poscia quella dell'onorevole Papadopoli, ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno « per sapere se credano di pubblicare integralmente la relazione della Commissione d'inchiesta sulla amministrazione della bonifica Polesana a destra del Canal Bianco e la relazione del cavaliere Alibrante intorno al medesimo argomento, visto che queste relazioni comunicate e pubblicate frammentariamente servono soltanto ad alimentare odii di parte ed anche personali. »

A questa interrogazione va unita l'altra degli onorevoli Pozzato e Lollini che è la seguente, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se di fronte ai gravi fatti constatati dal cavaliere Alibrante nella inchiesta sulla amministrazione della bonifica Polesana a destra del Canal Bianco, non ravvisi necessario pubblicare integralmente la predetta relazione. »

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

Niccolini, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Gli onorevoli Papadopoli, Pozzato e Lollini chiedono se sia intenzione dell'Amministrazione dei lavori pubblici di pubblicare integralmente gli atti delle due in-

chieste eseguite sulla amministrazione del Consorzio per la bonifica Polesana a destra del Canal Bianco, e tanto l'onorevole Papadopoli, quanto gli onorevoli Pozzato e Lollini sarebbero d'accordo, a quanto pare, nel chiedere che si pubblicassero le relazioni della Commissione d'inchiesta nominata dalla nostra amministrazione e quella eseguita da un funzionario del Ministero dell'interno.

Per quanto riguarda l'amministrazione dei lavori pubblici, l'inchiesta, affidata a funzionari valentissimi, accertò che le irregolarità verificatesi non erano tali da convincere l'amministrazione dei lavori pubblici della necessità di nominare un Commissario regio. Certamente alcune irregolarità sono state rilevate, ed in questo stato di cose il ministro dei lavori pubblici ritenne utile prima di tutto di dare officiosamente notizia, ed anche visione, degli atti della Commissione all'onorevole Pozzato ed a quelli degli interessati che hanno fatto domanda di prenderne visione. Ha in seguito dato incarico al prefetto di Rovigo di comunicare in riassunto all'amministrazione del Consorzio i risultati dell'inchiesta e recentemente ha trasmesso al prefetto stesso la relazione della Commissione, perchè gli interessati ne potessero prendere cognizione. Se l'amministrazione consorziale, che era stata accusata di gravi irregolarità, crederà di dover pubblicare la detta relazione, da parte dell'amministrazione nostra non sarà fatta obiezione di sorta. Qualora poi la rappresentanza consorziale opinasse diversamente, sarà in facoltà di coloro che sono interessati nei lavori della detta bonifica d'insistere perchè abbia luogo tale pubblicazione, ed io prometto che non verrà elevata alcuna difficoltà al riguardo. Gli onorevoli interroganti comprenderanno, che il primo atto, che dovevamo fare, era quello di dare comunicazione agli interessati della relazione d'inchiesta, come già si era fatto verso coloro che provocarono l'inchiesta stessa.

Presidente. L'onorevole Papadopoli ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Papadopoli. Onorevole Niccolini, questa inchiesta dura da lungo tempo ed Ella lo sa; ci sono vari giornali...

Niccolini, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non li leggo mai.

Papadopoli. ... della Provincia in cui è posto il mio collegio elettorale che si sono impossessati di questa inchiesta, o almeno

di alcuni brani di essa e se ne sono serviti per iscopo polemico; se ne sono serviti per odio, più che di persone, di parte.

Ora io credo che il Governo abbia tutto il vantaggio proprio ed anche il dovere di pubblicare interamente tutto quello che riguarda questa inchiesta, compreso il questionario con le risposte date da coloro che furono chiamati. Poichè gli onorevoli colleghi che siedono dalla parte opposta hanno già presentato un'interpellanza in proposito, io vorrei che prima che quella interpellanza fosse svolta, e spero che passerà ancora qualche tempo, ci fossero tutti gli elementi per poter giudicare sulla questione e per poter presentare, occorrendo, anche un'altra interpellanza.

Io non diffido del Ministero o di quelli che hanno inquisito, ma diffido del modo con cui i giornalisti, senza far questione di parte, hanno usato frammentariamente di questa inchiesta, e credo perciò sia utile di porre un argine a questo malvezzo.

Presidente. Onorevole Lollini...

Lollini. Anche il sotto-segretario di Stato per l'interno deve rispondere prima.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'onorevole Lollini ha ragione di provocarmi ad intervenire in codesta questione perchè anche al ministro dell'interno la sua interrogazione è stata rivolta e perchè l'inchiesta fatta dal Ministero dei lavori pubblici, ha origine da altra inchiesta fatta dal Ministero dell'interno.

Nella primavera di quest'anno il Ministero dell'interno ricevette una denuncia di gravissime irregolarità nell'amministrazione del Consorzio della bonifica polesana; ed il Ministero, ritenuta l'importanza del Consorzio e l'indole delle accuse formulate, ha creduto suo imperioso dovere di mandare un proprio funzionario, il ragioniere cavaliere Alibrante, ad eseguire un'inchiesta.

L'inchiesta venne fatta nel mese di aprile e fu trasmessa il 30 dello stesso mese al Ministero dei lavori pubblici, essendo i Consorzi di bonifiche, sottoposti per ogni rispetto alla suprema vigilanza e tutela del Ministero dei lavori pubblici, a tenore della legge 4 luglio 1886.

Io non posso dire che i risultati dell'inchiesta compiuta dal funzionario del Ministero dell'interno sieno stati così rosei come paresiano stati quelli dell'inchiesta compiuta

dal funzionario del Ministero dei lavori pubblici.

Certamente delle irregolarità da quella inchiesta sono apparse, e non poche, e non trascurabili se ci siamo decisi di sottoporre l'esame al Ministero dei lavori pubblici.

Ma per la ragione che già abbiamo detto noi non potevamo e non possiamo prendere l'iniziativa della pubblicazione della nostra inchiesta, per quanto per parte nostra non avremmo forse avuta alcuna difficoltà a farla.

Qualunque provvedimento dipendeva e dipende dal Ministero dei lavori pubblici. E tanto più poi perchè il Ministero dei lavori pubblici ha creduto di ordinare per proprio conto un'inchiesta di carattere tecnico. Ora il Ministero dei lavori pubblici ha trasmesso la relazione al prefetto di Rovigo perchè ne desse comunicazione alla rappresentanza del Consorzio per le osservazioni che stimasse di proporre, dopo di che soltanto potrà darsi sulla cosa un giudizio definitivo.

Valli Eugenio. E questo va bene!

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. In uno stadio, dirò così, d'istruttoria, come siamo, si comprende quindi che il Ministero dei lavori pubblici non creda di far luogo ancora alla pubblicazione delle inchieste amministrativa e tecnica.

Ma il mio egregio collega dei lavori pubblici ha pure osservato, assai opportunamente, che dal momento che ambedue le parti contendenti, sono d'accordo perchè la luce sia fatta, e le due relazioni sieno pubblicate, non c'è da dubitare che esse lo saranno. Convieni solo che si chiuda l'istruttoria necessaria...

Una voce. È finita.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. No, se si provarono ancora le osservazioni della rappresentanza del Consorzio.

Valli Eugenio. È finita tutta.

Presidente. L'onorevole Lollini ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Lollini. Io non posso dichiararmi completamente soddisfatto nè delle risposte date dall'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, nè di quelle date dal suo collega il ministro dell'interno. Se io ho bene inteso quello che essi hanno detto, la sostanza delle loro risposte si può riassumere in questo: il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha fatto sapere che è stata trasmessa al prefetto di Rovigo l'inchiesta eseguita dietro mandato affidato dal Ministero dei lavori pubblici a funzio-

nari da lui dipendenti, perchè ne dia comunicazione agli interessati; e se non mi appongo male, gl'interessati in questo caso sarebbero i rappresentanti della bonifica, cioè coloro contro i quali furono mosse le accuse, coloro contro cui l'inchiesta è stata eseguita.

Il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha soggiunto che sarà in facoltà degli interessati medesimi di pubblicare, se lo crederanno, questa relazione e gli allegati relativi e che da parte del Ministero non c'è nessuna opposizione a che questo sia fatto. Ora, mi permetta l'onorevole ministro, questo è un evitare la questione...

Valli Eugenio. Non ha evitato niente.

Lollini. ...questo è un rimettere al beneplacito degli interessati il vedere se ad essi convenga o no di pubblicare integralmente la relazione; questo è anche un rendere impossibile di controllare l'autenticità della pubblicazione, perchè niente vieterebbe agli interessati medesimi di pubblicare una parte sola della relazione.

Valli Eugenio. Ma no, ma no!

Lollini. Mi permetta, onorevole Valli, Ella non dovrebbe essere in causa in questo momento.

Valli Eugenio. Non abbia paura, onorevole Lollini.

Lollini. Io credo invece che dovere del Ministero sia di pubblicare direttamente e per suo conto le relazioni e i relativi allegati, ed in questo concordo con l'onorevole Papadopoli e credo che soltanto in questa maniera si possa avere quella garanzia di autenticità della pubblicazione medesima che da nessun interessato potrebbe mai altrimenti esserle data.

Non posso poi essere soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario per l'interno, perchè egli ha detto che l'istruttoria non è ancora finita, mentre invece (risulta anche da una interruzione giusta ed opportuna, in questo caso, perchè attestazione di verità, dell'onorevole Valli) l'istruttoria è finita. Sono state fatte due inchieste: una dal Ministero dell'interno e l'altra dal Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo inteso, o meglio abbiamo potuto intuire più che altro dalle parole — invero un pò contraddittorie tra loro — degli onorevoli sotto-segretari di Stato che non v'è perfetta concordanza tra l'una e l'altra inchiesta. Il sotto-segretario di Stato per l'interno diceva che le risultanze della inchiesta fatta per disposizione del suo Ministero non sono così rosee e così serene, come sarebbe ap-

parso da quello che, in ordine all'inchiesta del Ministero dei lavori pubblici, avrebbe fatto intendere l'onorevole Niccolini.

Io concordo perfettamente con quello che ha detto l'onorevole Ronchetti: sono risultati sostanzialmente quei fatti che l'onorevole Pozzato ed io abbiamo denunciati alla Camera.

Il cav. Alibrante, egregio funzionario del Ministero dell'interno, terminava la sua relazione dicendo che l'Amministrazione della bonifica è stata sotto ogni aspetto funesta.

Io quindi spero che l'onorevole Niccolini non attenderà che vengano nuove sollecitazioni per la pubblicazione di questi documenti ufficiali, visto anche che si tratta di lavori di grandissima importanza compiuti nella massima parte col danaro pubblico.

Io credo che, avuto anche riguardo al fatto che in questi giorni fra i proprietari della bonifica polesana vi è una grande agitazione contro l'Amministrazione del Consorzio, che ha imposto nientemeno che una tassa di lire 23.50 per ettaro; visto che ogni giorno e da Crispino e da Rovigo, per bocca non di pochi individui isolati ma di migliaia di proprietari riuniti in Comizii, si domanda a gran voce lo scioglimento dell'Amministrazione, io credo che sia doveroso di fare piena luce, pubblicando nella loro integrità le due inchieste.

È anche una questione di parità di trattamento con ciò che si è fatto in altri casi. Io non vedo perchè, trattandosi della bonifica polesana, di un'Amministrazione della provincia di Rovigo, non debba procedersi col medesimo sistema che si è adottato a Napoli, a Catania e a Palermo. Io credo che tutti dobbiamo essere concordi nel desiderare che si faccia piena luce così quando si tratta di Amministrazioni del sud, che si rit'ene abbiano deviato dalla retta via, come quando si tratta di Amministrazioni del nord sospettate del medesimo peccato.

Attendiamo, dunque, dal Ministero dell'interno e da quello dei lavori pubblici la pubblicazione integrale delle inchieste, affinché tutti gli interessati possano conoscerne il vero risultato ed accertare se vi siano o no degli errori, delle colpe, o qualche cosa di peggio, per potersi così meglio regolare in avvenire.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. O mi sono spiegato male o l'onorevole Lollini non mi ha compreso: io non ho mai cercato di evitare la questione, ho dichiarato poco fa che non ci sarebbe stata nessuna difficoltà da parte del Ministero dei lavori pubblici di dare pubblicità all'inchiesta; soltanto il metodo, che vogliamo seguire noi, è un po' diverso da quello che vorrebbe tenere l'onorevole Lollini.

L'onorevole Papadopoli, che non milita certo dalla stessa parte dell'onorevole Lollini, insiste pure perchè si dia pubblicità all'inchiesta; tutti quindi sono in ciò d'accordo. Sarebbe del resto strano che l'amministrazione del consorzio della bonifica non volesse che l'inchiesta fosse resa pubblica; e ciò costituirebbe per essa la più grave condanna, perchè l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'Interno ed io abbiamo affermato che dall'inchiesta risultano delle irregolarità; e l'amministrazione della bonifica deve quindi tenere a che l'inchiesta stessa sia pubblicata per potersi poi difendere dalle accuse che sono state mosse contro di essa.

Noi abbiamo provveduto a che i principali interessati siano messi in grado di pubblicare la relazione; qualora l'amministrazione consorziale non si decidesse a fare questa pubblicazione, l'onorevole Lollini rinnovi le sue premure e vedrà che non troverà nessuno che voglia impedire la luce.

Lollini. Domando di parlare.

Presidente. È impossibile. Ella sa che il regolamento non permette all'interrogante di parlare più di una volta. Questa interrogazione è esaurita.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini, al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se intenda, senza ulteriore indugio ed efficacemente, provvedere al governo del Tevere, da Roma al mare, così che la navigazione ne sia garantita almeno per le navi di piccolo cabotaggio. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Non so se l'onorevole Santini sia a cognizione che nell'ottobre decorso è stata istituita appunto una Commissione per effettuare gli studi ai quali egli accenna. Posso assicurare l'onorevole Santini, che la Commissione ha già intrapreso gli studi e sta raccogliendo gli elementi necessari per compiere i suoi lavori e presentare le proposte opportune. Io mi auguro, che la Commissione possa al più presto trasmettere la

sua relazione e che risulti possibile adottare sollecitamente quei provvedimenti desiderati dall'onorevole interrogante.

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

Santini. Io sono lieto di dichiararmi completamente soddisfatto della risposta cortese ed efficiente, favoritami dall'egregio sotto-segretario di Stato. Confesso che ignoravo, e non avrei dovuto ignorarlo, come fin dall'ottobre scorso una Commissione, nominata dal Ministero, sia incaricata di questi studi; e spero che gli studi stessi non rimarranno tali per soverchio lungo tempo, ma presto approdino a pratici risultati.

È inutile io dica all'onorevole Niccolini, così sollecito delle cose del suo Ministero, dell'importanza del problema, modestamente accennato nella mia interrogazione. Si tratta di rimediare a fatti gravissimi: gli sbocchi del Tevere, al mare e dal mare, in Fiumicino, sono pericolosissimi, i fondali del letto del Tevere sono interrati così che gli approdi, una volta frequenti, nell'attualità sieno rarissimi. L'onorevole Niccolini sa come, un tempo, non pure dal mare a Roma, ma da Roma a monte, il Tevere fosse navigabile, tanto che Scipione l'Africano approvvigionasse di granaglie la sua flotta ed allestisse grosse navi da battaglia là su in Sabina, tanto sopra a corrente di Roma.

Sono, pertanto, sicuro che l'onorevole Niccolini vorrà, senza soverchio indugio ed efficacemente, provvedere in proposito. E a lui, specialmente competente e forte in questa materia, vivamente scongiuro di sventare le prepotenze dei monopoli.

Dietro la ditta, che attualmente esercita, indisturbata, il monopolio della navigazione nel Tevere, dalle bocche di Ostia e Fiumicino a Roma, si appiatta l'ultrapotente Società Immobiliare, altrettanto abile nel far bene, molto bene, troppo bene, i propri affari, come vigile a danneggiare i pubblici interessi. Per dire di un unico caso, della sola cessione dell'area ex-Torlonia di Piazza Venezia alla Società Veneta di assicurazioni, la Immobiliare ha intascato un bel milioncino, cospicua somma, che io avrei preferito fosse entrata nelle casse dell'Erario o del municipio di Roma.

Ringrazio novellamente l'onorevole Niccolini e ricordo come i traffici per le vie fluviali presentino anche il vantaggio di essere sensibilmente più economici, e vivamente lo prego di far scavare a rigore di tecnicismo i fondali del nostro Tevere.

Termino esternandogli, ancora una volta, intera la mia simpatia per tutto ciò, che, nell'interesse supremo dello Stato e contro le cupidigie di ingordi speculatori e dei loro politicanti, non scrupolosi, patrocinatori, ha compiuto e saprà compiere col suo onesto e ferreo carattere, sdegnoso di ogni transazione. (*Bravo! — Approvazioni*).

Presidente L'onorevole Rocca-Fermo ha una interrogazione, ai ministri della guerra e dell'interno, che rimarrà inscritta nell'ordine del giorno, non essendo presente il ministro della guerra.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casciani al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda invitare l'Amministrazione delle ferrovie Adriatiche a dare sollecita esecuzione ai lavori del doppio binario Prato-Pistoia, per dare lavoro alla classe operaia nel prossimo inverno ed evitare così il fenomeno doloroso della disoccupazione. »

L'onorevole Niccolini ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Per l'esecuzione del progetto del doppio binario da Prato a Pistoia, oltre le espropriazioni che si stanno compiendo, occorre anche far pratiche con alcuni Consorzi per le modificazioni da apportarsi ai manufatti sui torrenti attraversati dalla ferrovia, e con i Comuni e la Provincia per le modificazioni ai passaggi a livello e ad alcuni sottovia.

Si tratta di difficoltà incontrate non solo coi privati, ma ben anche con varie amministrazioni.

Posso assicurare l'onorevole Casciani, che da parte nostra sono state fatte vivissime premure perchè si compiano sollecitamente le trattative alle quali ho accennato, ed io ritengo che fra breve tempo potranno anche essere iniziati i lavori. Come ammetterà certamente l'onorevole Casciani, non si poteva disporre la consegna di quei lavori senza prima aver definito queste pratiche importanti, poichè altrimenti ci saremmo trovati a dovere sospendere i lavori ed a sostenere delle liti con gli interessati; e l'onorevole interrogante non può ignorare a quali conseguenze da parte degli appaltatori possano portare le sospensioni di lavoro e, cioè, liti per danni e via discorrendo.

Io spero che l'onorevole interrogante si dichiarerà soddisfatto, quando gli avrò data l'assicurazione che da parte nostra non mancheremo d'insistere nuovamente, perchè siano al più presto eliminate le difficoltà che sinora hanno fatto ritardare la consegna dei

lavori del raddoppio del binario fra Prato e Pistoia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

Casciani. Io non posso fare a meno di dichiararmi soddisfatto... (*Viva ilarità*) della risposta di S. E. il sotto-segretario di Stato e delle parole veramente rassicuratrici che egli ha pronunziate atte ad affidare della sollecita esecuzione delle opere che stanno tanto a cuore alle nostre popolazioni. Ma nondimeno io non posso fare a meno di sottoporre... (*Oooh!*) alla sua attenzione alcune considerazioni. È noto che il ritardo all'inizio dei lavori, pei quali fu già stipulato il contratto da molti mesi, dipende dal fatto che sono in corso pratiche non ancora risolte con le Amministrazioni comunali, i Consorzi e la Provincia per alcune opere che la Società della Rete adriatica deve eseguire lungo la linea Prato-Pistoja.

È anche noto che le trattative tra le Amministrazioni ferroviarie e le altre amministrazioni pubbliche sono oltremodo lunghe, massime quando si tratta di espropriazioni o di concordare opere ai passaggi a livello, di guisa che, se non interverrà sollecita ed insistente l'opera del Ministero dei lavori pubblici, noi vedremo passare molto tempo prima che questi lavori siano iniziati.

Io quindi, pur ringraziando l'onorevole sotto-segretario di Stato per le sue assicurazioni, gli raccomando vivamente da un lato di insistere presso l'Amministrazione ferroviaria affinchè solleciti i Comuni, le Provincie ed i Consorzi a risolvere le pratiche che sono in corso e dall'altro a valersi dell'opera dell'autorità politica per spronare i Comuni e le altre pubbliche Amministrazioni a risolvere in modo sollecito le loro vertenze.

Con la mia interrogazione, non intendo soltanto richiamare l'attenzione del Ministero sulla importanza del traffico di quella linea e sul grave danno che all'esercizio di essa deriva da ogni ulteriore indugio, ma anche sul fatto che, essendo oramai stipulato il contratto da molto tempo, nella persuasione che i lavori si sarebbero iniziati nella imminente stagione invernale, tanto dalle pubbliche Amministrazioni quanto dalla numerosa classe operaia di quella regione si confidava di potere avere lavoro sufficiente per il prossimo inverno. Se mancasse anche questa risorsa alla classe operaia della nostr

regione verrebbe a mancare il pane a molte famiglie.

È per questa considerazione principalmente, è per un riguardo a coloro che dal lavoro devono trarre la loro esistenza, che io faccio appello alla solerte operosità dell'onorevole sotto-segretario di Stato perchè voglia insistere presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè i lavori siano iniziati con la maggiore sollecitudine. (*Bene! Bravo!*)

Seguito della discussione del disegno di legge pel di Genova.

Presidente. Essendo trascorsi i quaranta minuti, assegnati dal regolamento allo svolgimento delle interrogazioni, proseguiremo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova. »

Proseguendo nella discussione generale, do facoltà di parlare all'onorevole Raggio.

Raggio. Ho domandato di parlare per fare brevi dichiarazioni sopra questo importante argomento, che tanto interessa la città di Genova, le Provincie dell'Alta e della Media Italia, e l'avvenire dei nostri scambi internazionali.

E dirò senz'altro che non potendosi ottenere condizioni che maggiormente rispondano alle esigenze del commercio, io voterò in favore di questo disegno di legge, ma lo voterò senza entusiasmo.

Riconosco che il poco val meglio del nulla; perchè se dovessimo attendere che il Governo ponesse mano ai lavori occorrenti alla completa sistemazione del porto di Genova, dovremmo troppo lungamente aspettare.

Imperocchè noi non dobbiamo perdere tempo nel campo della concorrenza, se abbiamo, come dobbiamo avere, il fermo proposito di battere vittoriosamente (quando sarà aperto il Sempione fino a Losanna che ci assicurerà un minor percorso di oltre cento chilometri) la vicina Marsiglia per il cui porto, il Governo della Repubblica francese, destina centinaia di milioni, convinto, ed a ragione, che la prosperità del primo suo porto commerciale, sia la fortuna della Francia.

Non dobbiamo perdere tempo se vogliamo batterci con i porti del Nord di Europa, come Rotterdam, Anversa, Amsterdam, Brema e Amburgo, quantunque a sussidio di questi porti vengano le comunicazioni marittime

e fluviali che costano molto meno delle terrestri.

Per vincere nella lotta sono necessari due elementi principali:

1° spendere meno che sia possibile nello scarico e nell'imbarco celere delle merci;

2° non aumentare, se non si possono diminuire, le tasse portuarie che alla fine gravitano sul prezzo del trasporto della merce.

Per ottenere il primo di questi due scopi, occorrono denari con i quali creare nuovi e più comodi approdi, banchine, gru, elevatori elettrici ed idraulici, binari, ponti sporgenti.

Per ottenere il secondo occorre non aver bisogno di applicare nuove tasse sia in arrivo che in partenza sulle merci, perchè altrimenti le merci stesse preferirebbero i porti esteri concorrenti; giacchè la merce, naturalmente, si avvia sopra quella strada nella quale spende meno, ed è meglio e più rapidamente servita.

Di questa indiscutibile verità abbiamo una prova esauriente nella vicina Spagna per il porto di Barcellona.

Noi armatori fuggiamo da Barcellona, e se siamo obbligati ad andarvi dobbiamo esigere almeno due scellini di più per tonnellata che per altri porti spagnuoli, a cagione delle enormi spese e tasse portuarie che in quel porto si pagano.

Ora con questo disegno di legge, non so come si arriverà a risolvere questi due estremi del problema.

Ed in vero questo nuovo ente che si ispira al simpatico principio dell'autonomia, con le presenti disposizioni di legge non nasce vitale o dovrà vivere stentatamente senza poter eseguire e completare i lavori necessari.

Non facciamo rettorica, ma facciamo i conti da buoni amministratori.

Il Consorzio dovrà prima di tutto pensare alle spese di manutenzione per le quali il Governo stanziava sempre nel suo bilancio lire 500,000 — senza contare le centinaia di migliaia di lire, che fu diverse volte costretto a spendere straordinariamente per mareggiate od altri casi di forza maggiore.

Dovrà poi provvedere alle spese occorrenti per la sistemazione e l'ampliamento del porto, per i necessari meccanismi e per assicurare la tranquillità delle sue acque.

Per questi lavori un distinto ingegnere del Genio civile, per incarico avuto dal Ministero, preparò fino dall'anno scorso un

progetto di massima che riportò l'approvazione dei corpi consulenti dello Stato.

Secondo questo progetto i lavori potranno essere eseguiti in cinque o sei anni e costeranno circa 45 milioni.

Ecco ora l'attivo del Consorzio in forza della nuova ed ultima proposta concordata fra Ministero e Commissione.

Basandoci sulle cifre d'importazione ed esportazione dell'anno scorso, abbiamo tonnellate 5,250,000, per le quali, in ragione di 20 centesimi, spetteranno al Consorzio lire 1,050,000.

Aggiungiamo a questa cifra lire 250,000, importo della tassa attuale di cinque centesimi per tonnellata, ed avremo un totale di lire 1,300,000.

Con i proventi poi dei minori cespiti lasciati al Consorzio, come i residui della legge 2 agosto 1897 già quasi esauriti, l'affitto delle calate, delle gru, il contributo delle Provincie e dei Comuni, avremo altre 200,000 e così un totale di lire 1,500,000.

Difalcando da questa somma le lire 500,000 per le spese di manutenzione rimarranno in cifra tonda lire 1,000,000.

Ma da questo milione bisogna ancora togliere almeno 100,000 per spese di amministrazione, come stipendi, medaglie di presenza, indennità di viaggi, affitti di locali, cancelleria ed altro; rimarranno così disponibili 900,000 lire.

Ma, per largheggiare, poniamo che nei primi anni vi siano 500,000 tonnellate di maggiore importazione ed esportazione; si avranno ancora 100,000 lire, e così un reddito totale di 1,000,000.

Evidentemente mancano 800,000 lire per pagare l'interesse anche del 4 per cento sui 45 milioni, che ammonta a lire 1,800,000; e non parliamo di ammortamento.

Ora perchè il Consorzio possa pagare questa somma di un 1,800,000 lire d'interessi occorrerebbe che il tonnello delle merci in arrivo e in partenza oltrepassasse 9,000,000 di tonnellate, cioè raggiungesse quasi il doppio dell'attuale. *Quod est in votis.*

Ecco perchè dicevo che voto questo disegno di legge senza entusiasmo e quando deporrò la mia pallina bianca nell'urna dirò con me stesso: *Deus providebit*, augurando che l'aumento del tonnello riesca a superare le nostre previsioni. Ma non posso finire queste mie brevi osservazioni senza associarmi all'onorevole Fasce per quanto così efficacemente affermava alla Camera sopra la necessità di una nuova linea ferroviaria destinata a disimpegnare attraverso l'Appennino il crescente movimento del porto di

Genova da e per la valle del Po e quindi anche all'onorevole Chiesi per il suo ordine del giorno nello stesso senso.

Mi associo all'onorevole Bettolo e ai firmatari del suo articolo aggiuntivo, soltanto però riguardo alla costruzione di una nuova linea e di un nuovo valico appenninico, e mi compiaccio con lui perchè già da due anni in pubbliche e private riunioni, e in questa Camera stessa continuai sempre ad affermare quest'indiscutibile verità.

Sostenuto così dal consenso di tanti onorevoli colleghi, io penso che il Governo riconoscerà una buona volta quest'assoluto bisogno, e vorrà decidersi ad incontrare questa spesa non lieve ma certamente remuneratrice.

È ormai dimostrato che gli accessi ferroviari al porto di Genova sono affatto insufficienti per i traffici attuali. Ad ogni momento si annunzia sopra i giornali la sospensione dell'accettazione delle merci da Genova alle stazioni dell'Alta e della media Italia, e da queste a Genova, *causa ingombro.*

Grida, lamenti, proteste delle Camere di commercio di Genova, Milano, Torino, dei privati e delle Associazioni speditive per la mancanza di carri ferroviari, che nella massima parte è causata dall'insufficienza degli attuali valichi appenninici più che dalla deficienza dei punti d'approdo di carico e scarico nel porto.

Vi lascio immaginare, onorevoli colleghi, che cosa avverrà quando, per gli attuali valichi e sopra questa linea sopraccarica al di là della ragionevole potenzialità, dovrà anche passare il commercio del Sempione!

È assurdo parlare di vincere la concorrenza dei porti esteri, se non possiamo offrire al commercio la data fissa della partenza e dell'arrivo delle merci per ferrovia.

Qualunque spesa di trasporto maggiore, è trascurabile in confronto dell'incertezza della partenza e del timore del ritardo in arrivo per il rischio di coincidenza dei trasporti marittimi.

Onorevole ministro, le chiavi di un buon andamento del porto di Genova si trovano nelle viscere dell'Appennino e nella stazione di Milano.

Per Milano e per l'ingrandimento della sua stazione, voi avete eletto una Commissione nel recente vostro viaggio nella Capitale Lombarda, affinché vi riferisca nel più breve tempo possibile sopra i lavori da farsi, e che costano molti milioni, lavori che siete intenzionato di attuare, e ve ne do lode. Ma seguite pure, come avete promesso in una recente riunione di deputati

liguri a Genova, l'identico sistema per la scelta di una nuova linea e di un nuovo valico Appenninico.

Qualunque sarà per essere il responso della Commissione che voi sarete per nominare, noi lo accetteremo, e non si ripeteranno a Genova, siatene certo, quelle uggiose querimonie che si fecero tanti anni or sono a proposito della bocca a Levante e della bocca a Ponente per l'orientazione del suo porto, e che furono causa di tanti ritardi e di tanti inconvenienti.

Questo nuovo accesso, o se volete questa nuova linea, dovrà essere costruita ed esercitata dallo Stato, o dalla Società che eserciterà la linea attuale, dappoichè essa viene in sussidio di una ferrovia che, anche senza il Sempione, produce quasi 200,000 lire al chilometro, e, essendo essa proprietà dello Stato, e sarebbe un vero errore per parte del Governo il creare una linea concorrente di carattere privato.

Si è per questo motivo che non posso seguire l'onorevole Bettolo nella sua proposta di far scegliere, costruire ed esercitare questa nuova linea dal Consorzio.

Con voi, onorevole Bettolo, verrei tranquillo sopra una nave al vostro comando anche in mare procelloso, fidente nella vostra incontestata abilità marinaresca, ma vorrei venire con voi anche in ferrovia se al *direttamente* del vostro ordine del giorno sostituite un *contenientemente*.

Questo nuovo valico appenninico, qualunque sarà per essere il tracciato scelto, apporterà grande beneficio più che a Genova alle Provincie dell'alta e della media Italia, e se la sua costruzione potrà essere decretata sotto la vostra amministrazione, il vostro nome, onorevole Balenzano, sarà ricordato come quello di un ministro veramente benemerito del commercio nazionale ed internazionale d'Italia. (*Bravo! Bene! — Congratulazioni*).

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Ferraris Maggiorino.

Ferraris Maggiorino. Onorevoli colleghi! Nell'esaminare il presente disegno di legge amerei distinguere lo spirito informatore dalle disposizioni esecutive, perchè mentre mi sento completamente favorevole al suo spirito informatore, mi permetterei invece di dissentire da alcune delle disposizioni. Ma dichiaro anticipatamente che, se le mie osservazioni lasciassero il menomo dubbio che il disegno di legge non avesse il suffragio pieno e spontaneo della Camera, mi tacerei, perchè credo che questo sia un primo

passo su di una via buona, e che esso meriti intero il nostro appoggio e la nostra approvazione.

Si è molto cercato di trarre dai regimi dei vari porti d'Europa alcune considerazioni pro o contro il disegno di legge che ci sta dinanzi; ma l'Europa ci presenta una varietà così grande di regimi portuali, che difficilmente vi si troverebbe un insegnamento opportuno. Nell'Inghilterra avete due tipi diametralmente opposti: il tipo di Bristol, porto puramente municipale: il tipo di Liverpool, da cui il Municipio è escluso; vengono poscia tutti i regimi intermedi dei porti, fra quello di Bristol e quello di Liverpool.

Sul continente, avete i porti municipali d'Amsterdam e di Rotterdam: invece sono porti di Stato, ma in fondo sono porti municipali, Amburgo e Brema; è porto apparentemente municipale, ma fortemente subsidiato dallo Stato, quello di Anversa; sono porti governati da Giunte locali quelli della Spagna, come, sopra tutti, Barcellona. Quindi avete una tale varietà di sistemi, che bisogna necessariamente giungere alla conclusione a cui venne uno degli oratori precedenti, l'onorevole Cavagnari, se ben ricordo: che tutti i regimi danno buoni risultati quando i porti sono bene amministrati. Dirò di più — e non ne dispiaccia all'amico onorevole Chiesa — che la recente relazione della Commissione Reale, istituita pel porto di Londra, e che ha compiuto una delle più diligenti indagini in questa materia, dichiara che l'evoluzione storica del regime dei porti inglesi, è contraria alla municipalizzazione; che cinquant'anni or sono, la maggior parte dei porti inglesi erano municipalizzati; ma che una serie successiva di leggi, basate su indagini parlamentari ha fatto abbandonare il sistema della municipalizzazione, per creare, invece, degli enti locali: perchè il regime dei porti municipali, più non parve in Inghilterra adeguato, di fronte alle crescenti esigenze del commercio e della navigazione.

In presenza del sistema nostro, sistema di porti di Stato, quali vigono in Francia, dove appena a Marsiglia il regime assoluto dello Stato è temperato da una qualche ingerenza della Camera di commercio locale, è lecito chiederci, se un cambiamento sia necessario; a quale scopo sia esso necessario; e se i mezzi che nella legge si propongono, siano adeguati a raggiungere gli scopi che con questo disegno di legge ci proponiamo.

Or bene, non amo dir cosa alcuna che suoni amara; ed anche senza risalire alla splendida liberalità del Duca di Galliera, riconosco che a Genova, dopo le varie leggi votate dal Parlamento, dopo i lavori recentemente decretati per il parco del Campasso, dopo l'impianto dei sylos per il carbone e per il grano e la costruzione dei nuovi magazzini generali, è andata gradatamente migliorando la condizione del porto, e quella degl'impianti nel porto stesso. Ma poichè, per una lieta coincidenza della mia vita, io conosco palmo a palmo le calate del porto, e, dai primi giorni della mia fanciullezza, ne ho seguito lo sviluppo e lo svolgimento, crederei di mancare ad un dovere di cittadino e di deputato, se esitassi, in questo momento, a dichiarare che, a mio avviso, l'amministrazione del porto di Genova, in confronto di altri grandi porti, è una chiara e pretta espressione dell'incapacità amministrativa dello Stato italiano, di fronte ai grandi servizi economici della nazione!

Questa condizione di fatto è altamente pregiudizievole non solo a Genova, ma alla nazione intera. L'onorevole Fasce, molto a ragione, con la sua simpatica e competente parola, ci descriveva la grande massa centrale dell'Europa come un unico continente da cui si dipartono tanti raggi che vanno ad Amburgo, Rotterdam, Amsterdam, a Marsiglia, Genova e Trieste; ed ognuno di questi porti esercita una terribile concorrenza al porto di Genova, tanto che, se guardate lo sviluppo complessivo dell'ultimo decennio, vedrete che malgrado il compiacente aumento della cifra assoluta del movimento del porto di Genova, esso, tranne Marsiglia, è ancora quello che ha meno profittato dell'aumento dei traffici mondiali.

Confrontando il tonnellaggio netto delle navi del 1899 con quello del 1890, Marsiglia ha progredito del 32 per cento, Genova del 34, Trieste del 48, Amburgo del 49, Anversa del 51, Rotterdam del 116 per cento!

Mentre Genova aumentava di un terzo il suo movimento, Rotterdam lo duplicava, anzi lo accresceva di più ancora: il che significa evidentemente che il nostro porto di Genova non ha potuto acquistare una parte di movimento proporzionale all'aumento dei traffici mondiali: il che ci attesta ancora un'altra dolorosa verità che se non prendiamo dei provvedimenti per migliorare lo stato attuale delle cose, il porto di Genova, malgrado l'aumento assoluto della cifra del suo movimento, segnerà una decadenza relativa.

Il porto di Genova ha vantaggi ed inconvenienti, di fronte agli altri porti di Europa. Il porto di Genova a fronte degli altri porti d'Europa ha il vantaggio di essere direttamente sul mare, mentre la maggior parte dei porti del Nord sono sopra fiumi non sempre facilmente navigabili.

Il porto di Genova ha uno specchio di acqua d'altezza costante, mentre i porti del Nord hanno generalmente uno specchio di acqua d'altezza variabile a causa del flusso e riflusso. Genova ha ancora il vantaggio di una posizione geografica che io credo superiore, specialmente dopo l'apertura del canale di Suez, alla posizione geografica dei porti del Nord. Ma a Genova vi è un grande inconveniente: che generalmente non vi si trovano con facilità carichi di ritorno, quindi i noli per Genova o sono pari o sono anche superiori a quelli per porti di maggiore distanza. Inoltre esso ha alle sue spalle due catene di montagne, gli Appennini e le Alpi. E sarebbe un errore il non tener conto di questa inferiorità economica del porto di Genova, in quanto non sia compensata dalla sua superiorità geografica.

Due sono a mio avviso gli ordini di provvedimenti che giova prendere, perchè il porto di Genova continui, anzi acceleri il movimento della sua importanza. Riforme di ordine amministrativo, riforme di ordine economico e tecnico. Il presente disegno di legge provvede molto all'organizzazione amministrativa del porto ed io accetto nelle sue linee generali il Consorzio quale è costituito. Dico di più: che non desidero presentare in questa materia larghi emendamenti, perchè essendo un primo passo è necessario che l'esperienza ci indichi dove e come migliorare. Ma vi è una parte nella quale dissento dal progetto presentato dal Ministero e dalla Commissione, ed è quella che riguarda le funzioni esecutive del porto. Noi riuniamo in Consorzio una quantità di funzionari dello Stato, che, mentre dovrebbero semplicemente eseguire sono anche chiamati a deliberare, funzionari che dipendono da Ministeri diversi, che si troveranno facilmente se non in conflitto, in attrito, tra le loro funzioni dipendenti da Roma e quelle dipendenti dal porto.

Invece se voi guardate ai grandi porti esteri, a quelli dove il principio dell'autonomia è applicato, specialmente ai porti inglesi, voi vedrete una tale unità di direzione e di servizi in tutta la parte esecutiva, di cui noi non abbiamo traccia alcuna nell'attuale disegno di legge mentre il progetto

degli onorevoli Imperiale, Fasce ed altri deputati, di iniziativa parlamentare, portava la nomina di un direttore generale.

Io quindi pregherei vivamente Governo e Commissione di bene esaminare se di fronte ad un servizio così vasto e complesso quale è quello di un porto, non sia meglio avere una mano che diriga, a fianco di un intero Consiglio composto di tanti organi. E non solo nei porti inglesi, ma anche ad Amburgo vi è un solo direttore generale che ha quattro vice direttori sotto di sé. Nei porti del Nord, sia dell'Inghilterra, sia del Continente, il sistema che non dirò prevalente, perchè a mia notizia esso è unico, è che tutta la parte esecutiva sia affidata ad un direttore generale e che tutto il personale esecutivo cominci e finisca nel porto, e non dipenda nè dallo Stato nè da altre autorità fuori del porto stesso. Solo in questo modo voi potete crearvi un personale tecnico devoto, capace, perchè sa di trascorrere l'intera sua vita nel porto.

Si dovrebbero anzi scegliere i migliori fra i giovani ed inviarli a studii di perfezionamento in qualcuno dei grandi porti esteri, sia per il servizio di navigazione, sia e più ancora per il servizio ferroviario, perchè al loro ritorno possano portare presso di noi non solo l'esperienza di mezzi, di ordinarmenti e di impianti perfezionati, ma anche quello spirito di energia, di iniziativa e di disciplina che formano l'ammirazione dei maggiori porti esteri.

Alle riforme amministrative devono associarsi i miglioramenti di ordine tecnico, a cui accennerò solo brevemente anche perchè in questo campo sono stato largamente preceduto dagli oratori che prima hanno parlato, dall'onorevole Fasce all'onorevole Raggio.

Oggidi l'effetto utile di un porto sta esclusivamente nella rapidità con cui la nave di massima portata può effettuare lo scarico.

In una recente relazione del porto municipale di Bristol sono così chiaramente tracciate le condizioni dei porti moderni in questa materia che io mi permetterò di darne una breve notizia alla Camera. L'autorità di Bristol così si esprime:

« Si è provveduto ad ogni impianto ragionevole, specialmente all'Avonmouth Dock, dove approdano i piroscafi di maggior portata, affinchè si proceda allo scarico diretto dalla nave ai magazzini, ai vagoni, ai carri od alle barche, essendo condizione essenziale del porto di Bristol, che la maggior parte dei carichi importati sia mandata di-

rettamente a destinazione colla maggiore rapidità.

« I sistemi moderni di commercio richiedono che si dia assai più attenzione del passato alla rapidità delle operazioni. I piroscafi sono oggidi così grandi e costosi, che diventa necessario poterli caricare e scaricare molto rapidamente, affinchè possano costituire imprese proficue.

« A questo scopo si richiedono oggidi calate, magazzini, vagoni, e facilità di manovre, enormemente maggiori in confronto di ciò che si riteneva sufficiente dieci anni or sono.

« A meno che non si provveda in tal modo ad assicurare rapidità ed economia di operazioni, non si può nè ritenere, nè sviluppare il traffico di un porto. »

In conformità di questo suo avviso, l'amministrazione municipale di Bristol ha recentemente deliberato una spesa di due milioni di sterline (50 milioni di lire) per nuovi impianti nel suo porto. Così si opera da uomini forti!

Genova ha una fortuna: che dovendo in molta parte provvedere al traffico del canale di Suez la cui profondità non permette il passaggio a navi superiori a 8000 tonnellate lorde circa e al traffico dell'America del Sud che si compie ancora con piroscafi minori, non ha bisogno finora dei grandi fondali e dei grandi mezzi di scarico dei porti, che fanno il servizio dei paesi transoceanici, dove già comincia il piroscafo di diecimila e più tonnellate.

Ma questa condizione di cose anche per Genova va modificandosi perchè all'ultima inchiesta inglese, la Peninsulare ha dichiarato che sono a buon punto le trattative per approfondire il canale di Suez ed aumentare la portata delle navi che vi possono transitare e perchè a Genova oggidi si sta felicemente aumentando il traffico con l'America del Nord che si eseguisce con piroscafi di maggiore portata, tanto che gli ultimi piroscafi della *Dominion-Line* superano già le dodicimila tonnellate. Da qui la necessità assoluta di provvedere i nuovi bacini di grandi fondali e di più potenti mezzi di scarico.

Secondo gli studi contenuti nel giornale del Genio civile, di due egregi ingegneri, i signori Edilio Ehrenfreund e Arrigo Gullini, studi che fanno veramente onore all'amministrazione dei lavori pubblici, la resa del porto di Genova è limitata per i carboni e per molte altre mercanzie di grande volume a 500 tonnellate al giorno.

Lo studio comparativo dei grandi porti d'Europa, fatto dalla Commissione reale inglese, dà una resa quasi sempre superiore alle 1000 tonnellate al giorno e in una data recente, il 5 maggio 1899, nel porto di Copenaghen un piroscampo *Julius Holmblad*, scaricò, secondo l'ingegnere Gullini, con quattro scaricatori automatici tipo Hunt, in un solo giorno, 2036 tonnellate di carbone, il quadruplo della resa normale del porto di Genova! Aggiungete che a Genova si calcola che su venti vapori di carbone che usualmente si trovano sotto scarico, cinque soltanto possono accostare di fianco; quindici non accostano che di punta ossia di prua e non danno che uno scarico diretto sulle calate di 100 a 200 tonnellate al giorno, mentre da 300 a 400 tonnellate per giorno debbono essere scaricate sulle barche o chiatte di cui vi ha molto parlato l'onorevole Chiesa. Cosicché voi avete dei metodi di scarico così preadamitici che, malgrado il recente limitato impianto dei *sylos* a carbone, se a Genova non provvedete energicamente e subito ad impianti molto più perfezionati (*Segni di assenso del ministro della mariniera*) e mi piace di scorgere la tacita ma eloquente adesione del mio antico ed autorevole amico, onorevole Morin, voi tenete necessariamente il porto di Genova in una terribile inferiorità. Ed è qui, assolutamente, nelle operazioni di scarico e di carico che occorrono non soltanto mezzi assai più grandi e perfezionati, ma che si esige ancora una mano ferma, sia pure rivestita di velluto, ma una mano ferma e giusta che governi d'ora innanzi con ferrea energia l'andamento del porto di Genova.

Nel porto di Genova voi trovate elevata ormai all'ultima espressione la lotta fra i piccoli interessi individuali e l'interesse generale del porto: vi si è organizzato lo sfruttamento dei mezzi di carico e scarico in tutti i modi possibili. Io credo che Genova deve necessariamente sotto questo riguardo fare quanto avviene in vari altri porti, dove i mezzi di carico e scarico, i magazzini e i *docks* sono tutti di proprietà dell'ente amministrativo del porto. Ed in questo io mi associo interamente alla proposta subordinata dagli onorevoli Chiesa e Cabrini e dico di più: è necessario che cessi subito l'abuso e lo sfruttamento che si fa con le chiatte.

La tariffa delle chiatte non è osservata che quando esse abbondano: appena le chiatte scarseggiano e la merce abbonda, allora non ci sono più prezzi per le chiatte ed i servizi

accessori di cui gli scaricatori hanno bisogno! E questo fatto non solo risulta a me per un'inchiesta personale che volli fare nel porto di Genova recentemente, prima di affermarlo alla Camera, ma è ufficialmente affermato anche dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici.

Per conseguenza io sono d'avviso che fin da questo momento dovrebbe cessare la concessione di chiatte ai privati, provvedendo pure affinché gradatamente e con tutti i riguardi dovuti agli interessi già costituiti, dovessero sparire le antiche concessioni. Ma che intanto tutte le chiatte dovrebbero essere subordinate ad una tariffa fissa ed invariabile, come fisse, invariabili ed uguali per tutti sono le tariffe vigenti negli altri grandi porti dell'estero: che il turno delle chiatte sia regolato dalle autorità portuali, e che immediatamente si pronunzi la decadenza dalla concessione per chiunque ne abusi in danno degli interessi generali del porto.

Ma anche riordinato il servizio delle chiatte che lascerà libero un maggiore specchio di acqua, anche provveduto ad utilizzare maggiormente gli attuali *sylos* del carbone e del grano, voi dovete ancora dare a Genova quei potenti impianti moderni, che l'ingegnere Cairo, capo-servizio delle ferrovie dell'Adriatico, recentemente proponeva per il porto di Venezia.

A Londra, l'anno scorso, ho veduto funzionare un *sylos* galleggiante per grano: in altri porti hanno sperimentato recentemente anche delle calate galleggianti, per cui mentre il bastimento da un lato appoggia alla calata fissa, dall'altro ha una specie di calata galleggiante su cui scaricare.

Ma quando abbiate ricorso a tutti questi mezzi più moderni di carico e scarico, voi dovrete ancora affrontare una larghissima spesa per il magazzinaggio che è assolutamente deficiente nel porto di Genova.

In una indagine che da parecchi anni andavo facendo, perchè le industrie marittime sono fino dalla mia giovinezza una delle mie simpatie, sul porto di Genova in confronto dei porti concorrenti, partii dalla idea che la perfezione di un porto consistesse nella rapidità del passaggio della merce dal bastimento alla ferrovia; invece i porti moderni fra il bastimento e la ferrovia tendono sempre più ad interporre il dock o il magazzino. Ed allora comprendiamo perfettamente come Genova si lamenti continuamente del servizio ferroviario, quando ivi non c'è questa specie di

grandi serbatoi che facciano da compensazione tra la merce e la ferrovia, di magazzini che raccolgano la merce nei momenti di improvvisi e grandi arrivi per poscia scaricarla tranquillamente. Infatti la funzione dei sylos sia per il carbone, sia per i grani è duplice: quella di accelerare lo scarico, e quella di immagazzinare la merce, per poter poscia distribuire il carico con maggiore comodità ed uniformità di movimento. Anzi alcuni magazzini di Londra sono costruiti perpendicolarmente allo specchio d'acqua, quindi non c'è più calata fra lo specchio d'acqua e il magazzino e non vi è scarico diretto dalla nave alla ferrovia. (*Commenti*).

Comprendo benissimo che alcuni miei colleghi possano dissentire da questo sistema di scarico: ma io espongo fatti, non faccio apprezzamenti. Non posso tuttavia tacere, che un tale sistema non solo accelera lo scarico delle navi, ma consente di lavorare nei magazzini anche nei giorni di pioggia, specialmente in quei magazzini che hanno binarii nell'interno e che sono costruiti in modo da consentire ai vagoni della ferrovia di penetrarvi. Ed è questa una grande superiorità.

Ora questi impianti sono costati all'estero delle somme ingenti: il porto di Liverpool da che fu costituito in corporazione autonoma, nel 1857, spese in miglioramenti portuali soltanto, escluse le linee ferroviarie, 537 milioni di lire italiane: il porto di Amburgo in 12 anni, dal 1888, da che ebbe la sua costituzione attuale al 1900, ha speso 375 milioni di lire; a Londra la Commissione attuale, dopo avere proposto il riscatto di impianti che superano di gran lunga il mezzo miliardo, propone una spesa immediata di 175 milioni di lire.

Voi vedete come l'alto grado di perfezione di questi porti sia stato raggiunto mediante spese di gran lunga maggiori di quelle che noi abbiamo in vista e di quelle che secondo i nostri criteri economici e finanziari abbiamo creduto finora necessarie.

A questo proposito il Gomme, segretario del County-Council, una specie di Consiglio tra comunale e provinciale di Londra, in occasione dell'ultima inchiesta sul porto di Londra, ha visitati i principali porti d'Europa ed ha potuto formulare con una tale precisione di criteri la politica finanziaria dei porti moderni che mi pare utile di qui ricordarla. Egli asserisce che tutti i porti d'Europa hanno dovuto superare delle grandi difficoltà di ordine sia finanziario

sia tecnico; che le spese fatte nei principali porti non sono, come diceva l'onorevole Fasce per il porto di Genova, una rincorsa continua della merce che vi affluisce in misura più grande di quella a cui il porto e la ferrovia possono soddisfare, ma che invece le grandi amministrazioni dei porti d'Europa spendono di più di quello che il movimento attuale comporterebbe per la speranza dell'avvenire, che in complesso queste speranze si sono realizzate e che i porti che sono stati i primi ad aumentare i fondali (perchè all'estero si dà una grandissima importanza ai fondali e ad accrescere i mezzi di scarico) sono anche stati quelli che hanno fatto i migliori affari.

Tanto è vero che la Commissione, dopo avere esaminato il bilancio del porto di Liverpool, di cui ho testè ricordata la spesa di 537 milioni in circa quarant'anni, così conclude:

« Siffatta spesa fu altamente benefica per il porto e, non ostante l'alto onere del debito, le autorità portuarie di Liverpool paiono essere in condizioni finanziarie soddisfacentissime. In anni recenti esse poterono fare considerevoli riduzioni nelle tasse sia per le navi, sia per le merci. »

E potrei aggiungere che, sotto l'aspetto delle tasse, abbiamo due grandi categorie di porti.

Le tasse portuarie di Amsterdam, Rotterdam ed Anversa sono miti e pare che in ciò quei Municipii siano fortemente aiutati dallo Stato.

Più elevate sono le tasse di Amburgo ed alte pure quelle di Marsiglia. Ma ad Amburgo sono tali le somme spese dallo Stato libero, che è una specie di Municipio, nel miglioramento del porto, che l'esercizio è in perdita; tuttavia il Governo locale ritiene che il beneficio derivante dallo sviluppo del commercio compensi la città della perdita e guarda all'avvenire, incoraggiato dall'enorme aumento della navigazione, parallelo all'aumento delle spese.

Nobile e coraggioso esempio che addito alla operosa e intraprendente città di Genova!

Ora, onorevoli colleghi, quali sono i mezzi che il presente disegno di legge pone a disposizione del porto autonomo, per provvedere ai bisogni dell'avvenire? L'onorevole Raggio ci ha testè ricordato il progetto di massima dell'egregio ingegnere capo del genio civile Inglese, che tenne dietro a quello dell'ingegnere Giaccone. L'ingegnere

Inglese fa un primo calcolo della spesa di 45 milioni di lire, ma per quanto a me consta dai documenti finora pubblicati su questo progetto, esso riguarda la sistemazione pura e semplice del porto, ma non contempla l'impianto e lo sviluppo degli altri mezzi, dei ponti di carico e scarico, dei magazzini, dei sylos, dei capannoni, delle gru idrauliche, della distribuzione della forza motrice, perchè oggidì nei grandi porti esteri si fa una distribuzione generale di forza elettrica, tanto che persino negli ultimi piani dei magazzini si mettono piccoli motori trasportabili, e così si costruiscono meccanismi potenti che rendono molto più facile ed economico il lavoro del porto.

A queste spese non fa fronte il progetto dell'ingegnere Inglese, il quale riguarda soltanto quelle che direi opere di muratura. Ed allora l'onorevole Raggio vi ha dimostrato, che i mezzi messi a disposizione del porto, non bastano neppure per le opere di muratura. Non abbiamo quindi che tre vie dinnanzi a noi: o il Governo si indurrà, ed io spero si induca, a fornire gradatamente, se non subito, mezzi maggiori al di là dei 20 centesimi per tonnellata, che io lodo la Commissione di avere ottenuti; od occorre calcolare sopra un largo aumento del traffico: oppure bisogna che il Consorzio autonomo del porto di Genova abbia il coraggio di applicare con energia delle tasse adeguate.

Non dobbiamo spaventarci di qualche soldo per tonnellata, perchè quando un piroscifo, invece di scaricare 500 tonnellate al giorno, ne potesse scaricare mille, ben potrebbe realizzare un'economia anche pagando una tassa più elevata perchè le spese quotidiane di un piroscifo di grossa portata sono tante che ben gli conviene pagare maggiori tasse di scarico sulle merci pur di deporre rapidamente il suo carico. E le merci che arrivano al porto di Genova potrebbero ancora trovare un'economia sensibile non solo evitando il pericolo delle contro-stallie, ma anche con la soppressione delle sovrattasse che spesso devono pagare per le chiatte.

Non temo il pericolo che si allontani il traffico modificando le tasse entro confini prudenti, quando penso che i porti francesi e quelli tedeschi hanno diritti di porto più elevati di noi. Quando guardiamo i diritti di porto di una nave che va ad Amburgo e diciamo che sono bassi, non teniamo conto che ci sono due imposte diverse, una sulla nave, una sulla merce. Basterebbe fare il

confronto fra i porti nostri ed il porto di Brema, che carica tutto sulla merce, ed anche con i porti francesi per convincerci che le nostre tasse sono miti, ed io credo esatte le notizie che sotto questo aspetto sono state raccolte dalla Commissione, secondo le quali il porto di Genova era di 68 centesimi per tonnellata al disotto dei porti concorrenti.

Ora se io potessi avere una autorità qualsiasi presso il futuro consorzio, lo esorterei a non esitare a perfezionare al massimo il porto, a dotarlo di tutti i mezzi più moderni e più potenti ed a caricare le merci, in limiti prudenti, di una parte della differenza che ancora abbiamo di beneficio sugli altri porti, salvo poi a ribassare queste tariffe appena fosse possibile, tanto più che mi pare buona la disposizione del disegno di legge che dà facoltà al consorzio di esonerare dalle nuove tasse le merci per il transito estero.

Un altro punto ancora dovrò brevemente toccare ed è quello del servizio ferroviario. Non sono amico della Società Mediterranea, ma credo che le lagnanze universali, continue, giustificate del commercio genovese contro la Società del Mediterraneo non abbiano dipeso nè da mancanza di buona volontà da parte sua, nè, oso dire, da insufficiente energia del personale, ma essenzialmente dalla povertà dei mezzi che abbiamo posto a sua disposizione.

Genova non ha linee sufficienti di accesso, Genova non ha vagoni sufficienti e lo prova il fatto che siamo costretti, con una politica economica completamente errata, a noleggiare gran numero di vagoni dall'estero, mentre potremmo dar lavoro alle nostre officine; Genova appena i suoi treni escono dall'Appennino trova tutte le stazioni assolutamente insufficienti al movimento delle merci, dal parco di Novi Ligure che bisogna raddoppiare alle stazioni di Alessandria, di Milano, di Monza, di Bergamo, e di tante altre che richiedono grandi ed immediati ampliamenti.

Ora io rendo grazie all'onorevole Lacava di avere con i suoi provvedimenti relativi al materiale mobile cercato di riparare ad una di queste deficienze, ma assolutamente oggi bisogna provvedere, e provvedere su scala molto più vasta. Bisogna provvedere con la persuasione e con la convinzione che ho io, che queste spese sarebbero utilmente fatte e che si ritrarrebbero gli interessi del capitale. Anzi, siccome si tratta di una somma veramente notevole, di una somma

che, quando pensate che soltanto per la stazione di Milano si chiedono quaranta milioni di lire, potrete calcolare che va a qualche centinaio di milioni di lire; io spero e confido che a questo disegno di legge ne succederà un altro che deve essere quello di un Consorzio ferroviario fra i Comuni e le Provincie dell'Alta Italia interessate specialmente al porto di Genova; Consorzio ferroviario che deve trovare, con metodo analogo a quello del presente disegno di legge i mezzi di costruire le nuove linee necessarie al porto e i nuovi impianti nelle stazioni dell'Alta Italia; Consorzio ferroviario, per il quale io spero e mi auguro che il Governo non abbia ad affrontare alcun sacrificio.

Questo Consorzio ferroviario dovrebbe, a mio modo di vedere, provvedere anche all'infelicissima linea Genova-Ovada, la quale, nel modo come fu costruita, non fa onore all'Ispettorato delle ferrovie e alla Società Mediterranea; deve provvedere al piccolo tratto Alessandria-Ovada prima dell'apertura del Sempione. Ed io faccio vivo augurio al ministro dei lavori pubblici di non commettere l'errore (tale, per me, sarebbe) di concedere all'esercizio ed all'industria privata il tronco Ovada-Alessandria perchè, essendo l'anello medio di una linea diretta che dal porto di Genova deve andare al Sempione, sarebbe errore grave interrompere un servizio di Stato con un interesse particolare della industria privata.

Questo Consorzio deve provvedere non solo ad un valico ferroviario attraverso i Giovi, per uno dei quali il mio antico amico, l'onorevole Raggio, ha spiegato così lodevole energia ed attività; ma deve provvedere anche agli studi più particolareggiati di quella linea che sta tanto a cuore al mio amico Dal Verme, e che deve congiungere Genova a Piacenza e alla valle del Po. (*Benissimo! — Approvazioni.*)

Ma prima che si ponga mano a nuovi lavori, faccio un'altra raccomandazione al ministro dei lavori pubblici.

Se egli ha osservato le pratiche fatte per i lavori del parco del Campasso, io spero che si sarà persuaso della necessità di modificare la legge sulle espropriazioni per opere di pubblica utilità, perchè in quei lavori è mancata completamente la tutela dell'Erario di fronte ai possessori di terre e di case che hanno fatto valere il loro monopolio di fronte allo Stato. E siccome noi vogliamo che tutti gli interessi siano equamente tutelati, ma che nessun interesse privato soverchi l'interesse generale del Paese,

così io domando formalmente una riforma della legge delle espropriazioni per la pubblica utilità che permetta non solamente la sollecitudine, ma il giusto prezzo dei lavori che si devono compiere. (*Bene! Bravo!*)

Onorevoli colleghi, sono presso a finire il mio discorso; ma chiedo scusa alla Camera se desidero dire ancora brevi parole circa le condizioni del lavoro nel porto di Genova. Le condizioni degli operai del porto di Genova sono parte sostanziale di tutta questa enorme azienda economica, perchè oggi possiamo calcolare fino a diecimila gli operai del porto e a diecimila i lavoratori del mare.

Abbiamo in complesso ventimila operai, le cui condizioni materiali ed intellettuali debbono essere oggetto di uguali sollecitudini da parte di tutte le classi dei cittadini e di tutti i partiti di questa Camera.

Per quanto concerne le condizioni degli operai del porto di Genova io le credo sostanzialmente migliorate negli ultimi anni. Gli scritti, le pubblicazioni ed i discorsi del Malnate, del Friscione, del Vassallo e del nostro Chiesa ci attestano che le condizioni dell'operaio, grazie all'opera delle Leghe che io qui apertamente riconosco, sono state migliorate, perchè l'operaio genovese venne in parte sottratto allo sfruttamento che sopra di lui si esercitava.

Io confido che queste condizioni migliorate dell'operaio genovese continueranno nel porto; ma è anche necessario che il miglioramento delle condizioni dell'operaio non vada al di là di certi limiti oltre i quali finirebbe per riuscire dannoso non solo all'interesse del porto, ma agli operai stessi.

Ho potuto raccogliere da un breve quadro allegato all'inchiesta inglese le condizioni generali degli operai dei principali porti di Europa per quanto ha tratto alle ore di lavoro e ai salari, dolente soltanto che la discussione anticipata non mi abbia consentito di avere in tempo le notizie di Marsiglia e di Trieste. A Genova il salario dell'operaio è stabilito in lire sei per una giornata che generalmente è di otto ore, ma che nell'estate si prolunga anche alle otto ore e mezzo o nove. Se voi guardate ciò che avviene negli altri porti voi trovate che ad Anversa il minimo del lavoro è di ore sette e mezzo per quattro mesi dell'inverno e negli altri mesi è di otto ore e mezzo a nove; a Bristol e a Londra, dove è nota la lunga agitazione degli operai per la diminuzione delle ore di lavoro, la giornata è di otto ore nell'inverno e di nove nell'estate, presso a poco come a Genova; ad Amburgo otto ore nell'inverno e dieci nell'estate; a Brema dieci ore tutto l'anno; a Rotterdam è di otto ore per lo scarico dei grani e, cosa incredibile, ma a quanto pare vera, dodici ore per lo scarico generale, tanto che

gli armatori inglesi dichiarano che una delle ragioni del basso costo del porto di Rotterdam è dovuta appunto al basso prezzo della mano d'opera per le lunghe ore di lavoro.

È dunque evidente che, in materia di ore di lavoro il porto di Genova è sceso a quel limite ultimo al disotto del quale probabilmente non potrebbe andare senza che il rincaro della mano d'opera ridondasse poi direttamente anche a carico dell'operaio.

Per quanto concerne i salari non ho potuto, e non è possibile tener sempre conto del lavoro a cottimo che però non è molto esteso nei porti esteri, e che si trova solo parzialmente in alcuni *docks* di Londra, dove gli operai del *Sylos*, lavorando a cottimo, guadagnano, come ebbero essi stessi a dichiararmi, circa lire 12,50 ed anche più al giorno: ma le tariffe del lavoro a giornata sono da 7,50 a 8,75 a Londra; 6,85 a Bristol per i grani; lire 6,25 a Liverpool; 5,50 a Rotterdam; 5,60 ad Anversa e Brema; 5,80 ad Amburgo. Dunque tranne i porti inglesi, il porto di Genova, con una tariffa di sei lire al giorno, ha per pochi centesimi la massima tariffa vigente in Europa nei porti continentali che potevano essere oggetto di queste mie indagini; cosicchè io debbo dire anche per i salari ciò che mi permisi osservare per le ore di lavoro, e cioè che qualunque incremento maggiore di salario non potrebbe a meno di ridondare a danno del porto e degli operai medesimi per la lotta e la concorrenza che debbono sostenere con gli altri porti.

Anzi, mentre mi felicito vivamente dell'aumento dei salari conseguito dagli operai di Genova, debbo richiamare l'attenzione del Governo e degli amici di questa parte segnatamente della Camera, circa un grave inconveniente: la tariffa di sei lire al giorno, essendo indistintamente impiegata per gli operai di diversa forza, di attività ed energia diversa, quando non c'è molta merce da scaricare e vi è sovrabbondanza di offerta di lavoro, ne consegue che soltanto gli operai più vigorosi vengono prescelti dai capo-squadra; e così evidentemente si va formando una specie di sofferenza crescente e dolorosa degli operai a misura che essi vedono diminuire le loro forze. Siccome credo che dobbiamo portare ugualmente la nostra sollecitudine verso tutti, ma che se vi è una categoria di operai che merita di essere protetta e soccorsa sia proprio quella degli operai che incominciano ad invecchiare, così è necessario a questo proposito

che si adottino disposizioni che non vengano a ledere gli interessi loro.

Così pure due altri punti sono stati trattati circa l'organizzazione del lavoro del porto di Genova, e cioè la rappresentanza degli operai nel Consorzio e le Cooperative.

Io accetto con piacere il principio iscritto in questa legge di una rappresentanza degli operai nel Consorzio del porto; e se Governo e Commissione vorranno aderire al desiderio manifestato da alcuni colleghi di aumentare il numero degli operai da due a tre, io ne sarò ben lieto. Insisto però perchè ai rappresentanti degli operai sia mantenuta, come nel progetto del Governo e della Commissione, la qualità di veri operai addetti ai lavori del porto.

Ho seguito pure con grande piacere l'organizzazione delle cooperative, e ringrazio l'onorevole Fasce di aver ricordato che i deputati di Genova con l'onorevole Bettolo, l'onorevole De Felice ed io abbiamo cercato sino dal 1893 di favorire lo sviluppo di queste cooperative. È tanta la mia simpatia per esse, che se fosse anche necessario che lo Stato nei primi tempi intervenisse e le aiutasse nel caso di deficienza di mezzi per prestare la cauzione necessaria, io sarei lieto che lo Stato vi concorresse. Ma nello stesso tempo io credo che questa organizzazione debba mantenersi nei suoi giusti limiti.

Nel desiderio di favorire queste due idee della rappresentanza degli operai nel Consorzio e dell'organizzazione delle cooperative, io ho eseguito alcune indagini nei vari porti, e con mio rammarico ho rilevato che nessun porto vi è dove gli operai abbiano rappresentanza nel Consorzio e dove il lavoro sia affidato a cooperative.

Aggiungo di più: in questo momento si sta discutendo a fondo l'organizzazione di un Consorzio pel porto di Londra e si stanno esaminando cinque o sei tipi diversi di costituzione presentati dalla *City*, dalla Camera di commercio e dal *County Council*. A Londra esistono potentissime leghe operaie, per quanto in quel porto lavorino operai non tutti iscritti alle leghe ed anzi per la categoria degli operai delle chiatte, solo la metà di essi vi appartengono: ebbene da nessuno, a quanto mi risulta, è stato formulato il voto di avere una rappresentanza operaia nel Consorzio del porto o di organizzare cooperative di lavoro.

Votando perciò quanto ora ci viene proposto dal Governo e dalla Commissione, faremo per questa benemerita e laboriosa classe

degli operai di Genova ciò che nessun Governo ha ancora fatto per gli operai, e daremo così un nobile esempio di liberalità e di fraternità. Io confido francamente ed apertamente che alle speranze del Governo e del Parlamento essi sapranno corrispondere. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni.*)

Spero anzi che nella futura organizzazione del lavoro per il porto di Genova, abbandonando il dottrinarismo contro il quale ho combattuto per tanti anni della mia vita, riconosceremo come il principio della libera ed illimitata concorrenza non sempre si presta a questi servizi.

Ma mentre invito il Governo ed il futuro Consorzio a tenere in molto conto le proposte e le idee dell'onorevole Chiesa e dell'onorevole Cabrini in questa materia, invito pure tutti a considerare la parola sciopero per sempre bandita dalla vita commerciale ed operaia di un emporio così importante.

Lo sciopero è un tale arresto della vita di un popolo, che le sue dannose conseguenze si risentono per moltissimo tempo.

Ho visto una lista che circolava fra gli armatori con l'elenco dei porti d'Europa e delle facilità e difficoltà che in ciascun porto si trovano. I porti di Marsiglia e di Havre sono segnati « porti di sciopero » e sono quindi scansati dagli armatori. In questa lista che risale al 1899 non vi è segnato il porto di Genova: ed io spero che non lo sia nè nella lista del 1900 nè in quella del 1901. Ma se mai lo fosse, spero che sarà cancellato presto, perchè ove questa caratteristica di « porto di sciopero » venisse assegnata anche a Genova dai vari armatori del mondo, essa sarebbe un grave danno per il porto di Genova e per la classe operaia di quella città. (*Bene! Bravo!*)

Ed ora permettetemi di concludere dicendo che, se vivamente mi rallegro delle condizioni migliorate della classe operaia di Genova nel lavoro del porto, altrettanto mi dolgo per le stesse classi operaie tosto che escono fuori del porto. Si tratta di diecimila operai che lavorano ciascuno come un uomo può lavorare, che possono avere sciopero qualche volta, ma che hanno mantenuto i principî dell'ordine, della laboriosità e dell'economia. Ebbene voi non li vedete circondati da nessuna di quelle istituzioni che in qualunque altro paese rallegrano, confortano, ed aiutano la vita della classe operaia. Una erronea politica tributaria del comune di Genova, che io credo sia dovere di apertamente rilevare, impone alti dazi di consumo sui generi più necessari alla vita,

mentre non avendo nè tassa di famiglia nè di valor locativo, risparmia la classe più ricca.

Non vi sono treni operai alla sera, quali voi vedete nei grandi *docks* esteri, ed appena i *trams* hanno cominciato qualche corsa operaia.

Poche società — che l'anno scorso furono validamente difese dai deputati di Genova quando il fisco tentava di renderne difficile la vita — poche società hanno cominciato con successo la costruzione degli appartamenti operai: ma manca ancora a Genova ciò che forma la vera e la propria casa operaia dove l'operaio che ha lavorato tutta la giornata, trova il conforto della sua famiglia, trova il libro, trova quanto gli deve rendere più cara l'esistenza. Mancano le società cooperative: mancano completamente le più elementari istituzioni per la ricreazione e per l'educazione. E quando sulle calate di Genova voi vedete una casa che si dice la casa dei marinai, ricordatevi che quella è una casa inglese fatta e mantenuta coi fondi inglesi e per gli inglesi! A questa condizione di cose bisogna porre termine e provvedere. Lo faccia il Municipio per la parte sua, come spero ed auguro, lo facciano il Governo o il futuro Consorzio: ma portando oggi la mia modesta parola a favore degli interessi di una città così cara al mio cuore, così sacra ai miei ricordi, mi si consenta di esprimere il fervido augurio che le condizioni della vita operaia di quella città siano in breve e per opera delle pubbliche autorità, radicalmente mutate. (*Bene! Bravo!*)

Ed ora, o signori, non avrei che a ringraziare la Camera della sua cortese attenzione, e soprattutto a rivolgere con affetto il pensiero a quegli uomini che tanto lavorarono affinché questa legge arrivasse davvero in porto.

Il mio pensiero risale ai primi studi, alle prime indagini, alle prime sollecitudini delle quali fui testimone, dell'onorevole Saracco: e il mio pensiero si rivolge riverente al senatore Gadda, al senatore Boccardo, agli onorevoli Fasca, Imperiale ed altri che presentarono il disegno di legge d'iniziativa parlamentare, al Governo ed alla Commissione che condussero alla discussione questo disegno di legge. E soprattutto porto il mio saluto amichevole ed affettuoso all'onorevole Imperiale poichè credo che la soluzione dei maggiori problemi economici del nostro paese si renderà più facile quando in Italia cresceranno questi uomini di una idea (*Bene! Bravo!*) che da mane a sera diano

l'opera loro affinché quest'idea trionfi: — uomini che sanno affrontare lo scetticismo degli inerti, l'opposizione degli interessati, e soprattutto il sorriso degli uomini creduti serii, perchè sono sempre gli ultimi a capire le cose serie (*Viva ilarità*), ma che finiscono per prevalere, come in oggi la vittoria saluta l'opera tenace dell'onorevole Imperiale. (*Benissimo!*)

Mi conforta pure il vedere come un problema così geniale, ma locale, come quello del porto di Genova, iniziato da pochi volenterosi, sia oggi condotto con mano sicura da due uomini politici meridionali, l'onorevole Balenzano e l'onorevole Giusso, perchè così si afferma sempre più il principio, che io desidero si applichi alla soluzione dei grandi problemi della nostra vita nazionale, e intendo sia portato nella soluzione del problema meridionale, verso il quale guardo con lo stesso affetto che mi unisce al porto di Genova, e per il quale invoco che siano insieme coordinate la intelligenza, la volontà, il patriottismo e l'energia degli uomini di tutte le parti della Camera e di tutte le Province del Regno. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni — Moltissimi deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiesi.

Chiesi. Onorevoli colleghi, io sarò brevissimo specialmente dopo i due magistrali discorsi dell'onorevole Fasce e dell'onorevole Ferraris i quali hanno dato fondo, si può dire, alla materia e ben poco c'è a dire intorno a ciò che ha tratto al disegno di legge in discussione e a tutte le questioni inerenti al porto di Genova. Io mi limiterò semplicemente allo svolgimento dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera. Quest'ordine del giorno è così concepito: « La Camera, convinta che all'incremento progressivo del porto di Genova è intimamente connessa la soluzione del problema ferroviario, specie nei rapporti tra Genova, Milano e i valichi alpini del Gottardo e del Sempione, passa alla discussione degli articoli. »

Il mio ordine del giorno è così comprensivo che non ha bisogno di molte spiegazioni. Esso non è che il riflesso, il riassunto di una agitazione che da molto tempo ferve negli enti morali e nelle associazioni commerciali, industriali ed operaie delle città interessate: Genova e Milano. Esso rispecchia più specialmente il voto che in una recente adunanza, dopo laborioso dibattito, fu espresso dall'assemblea delle associazioni commerciali ed industriali, tenuta ultima-

mente presso la Camera di commercio di Milano. Gli ingombri periodici di merci e materiale rotabile che si verificano nelle stazioni di Genova, piazza Caricamento, piazza Principe, Santa Limbania, Passo Nuovo, Sampierdarena, Novi, San Bovo, e che poi hanno il loro contraccolpo dannoso col fermarsi del movimento dei centri importatori ed esportatori del Piemonte e della Lombardia, traggono ragione dalla oramai di gran lunga sorpassata potenzialità dei due valichi appenninici, che congiungono Genova con Novi. La insufficienza, troppe volte inutilmente lamentata, delle stazioni di Sampierdarena, di Tortona, di Voghera e soprattutto di Milano sono altrettanti coefficienti di questo dannoso stato di cose al quale urge porre un rimedio.

Pochi dati di fatto bastano a provare la verità di quello che io dico. Il movimento del porto di Genova, per ciò che concerne il traffico di importazione, che è la massima parte del lavoro che si svolge nel porto, è diretto alla valle del Po su Milano e su Torino, e al valico alpino del Gottardo, e quanto prima, appena sarà aperto, al valico del Sempione. Su cento vagoni che sono caricati nel porto di Genova, 2,50 sono diretti sulla linea Ovada-Asti, 4 per la linea orientale verso Pisa, 7,50 per la linea occidentale verso Ventimiglia, 6 rimangono per i bisogni dell'industria di Sampierdarena, 4 sono inoltrati per i bisogni dell'industria da Rivarolo a Serravalle, che sono valli industriali importantissime; ma il 76 per cento di questi vagoni si riversa sopra Novi, dove viene diviso in due grandi rami dei quali uno si dirige ad Alessandria per andare ad alimentare le industrie ed i bisogni del Piemonte, e l'altro si riversa sulla Lombardia per i bisogni del consumo e di quelle industrie.

Dunque a Novi il 37,50, di questi 76 vagoni che arrivano su 100 portati da Genova, viene mandato ad Alessandria, da dove parte poi per Asti, Torino, Casale, Vercelli e Milano, per la linea di Mortara, e poi per Mortara, Novara e Luino per la linea del Gottardo.

Il 37,50, invece, da Novi è diretto a Tortona, Voghera, Piacenza e su tutte le linee che fanno capo alla città di Milano.

Da Novi ad Alessandria il 37,50 viene diviso così: il 5 per cento rimane ad Alessandria, Casale, Vercelli e linee secondarie; il 22,50 si dirige ancora sulla linea di Mortara, dove si suddivide in modo che il 13,50 va per la linea Novara-Luino ed il Gottardo, ed il rimanente va per la linea di Milano.

Invece, di 37,50 vagoni che da Novi si dirigono verso le linee della Lombardia, solamente il 5 per cento viene diretto per Voghera, Piacenza ed Emilia, ed il 33 per

cento da Voghera va direttamente a Milano per le linee della Lombardia. Quindi vi è la necessità impellente, e che non ammette discussione, di congiungere nel miglior modo possibile, direttamente Milano con Genova, perchè le due succursali dei Giovi hanno oramai oltrepassato tutto quello che è possibile ottenere in fatto di potenzialità di una linea ferroviaria. Perchè solamente il tratto da Sampierdarena a Novi ha raggiunto l'enorme cifra di 22,000 lire di prodotto chilometrico all'anno, cifra che nessuna linea in Europa ha ancora raggiunto, data anche la lunghezza della linea, avendola solamente raggiunta linee molto più brevi.

Io non sono nè un tecnico, nè un competente per additare questa o quella soluzione. Al Governo, agli enti interessati, ai corpi tecnici il decidere quale sia la migliore e più sollecita soluzione. Io dico solamente: bisogna fare. E bisogna fare parallelamente all'esplicarsi dell'azione dell'ente consorziale per il porto di Genova. Bisogna fare subito, perchè sarebbe inutile questa legge che noi stiamo discutendo e che spero la Camera vorrà anche approvare, e sarebbero frustranee le future miglie e da introdursi nel porto di Genova, se di pari passo ad esse non si coordinerà tutto il nostro impianto ferroviario, dai più rapidi ed economici valichi appenninici all'ampliamento e perfezionamento delle stazioni di testa, intermediarie e di smistamento. In questo senso deve essere inteso il mio ordine del giorno, che prego la Camera ed il Governo d'accogliere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

Bettolo. Le ragioni dell'articolo aggiuntivo, che con altri colleghi ebbi l'onore di sottoporre alla Camera, furono esposte, con maggiore efficacia di quello che io non saprei fare, dagli oratori che mi hanno preceduto in questa discussione, e particolarmente dagli onorevoli Maggiorino Ferraris e Fasce, i quali dimostrarono come il grave problema che concerne il movimento commerciale del porto di Genova sia, allo stato attuale delle cose, problema di ordine essenzialmente ferroviario, prima di essere problema ristretto entro i confini di quel porto.

Ora io osservo che l'attuale disegno di legge sarebbe inteso a costituire un ente autonomo, con gestione tecnica ed amministrativa su quanto riflette l'esercizio del porto e l'esecuzione di opere atte ad accrescerne la potenzialità, senza però contem-

plare quelle opere ferroviarie che già da tempo sono reputate necessarie per stabilire le opportune correnti di penetrazione e di smaltimento.

E nel formulare quest'osservazione, io mi domando quali saranno le condizioni del nostro maggior porto, allorchè provveduto ad aumentarne la capacità e le comodità commerciali, poco o nulla si sarà fatto che valga ad impedire che le merci in arrivo siano costrette a permanere lungamente sulle chiatte, per difetto d'un adeguato ed ordinato servizio ferroviario.

Io penso che in allora maggiori abbiano ad essere gli ingorghi, gli ingombri, la plethora, perchè maggiormente ostacolata la circolazione sulle vie di accesso, causa un maggior flusso verso una sezione di esito, che già fin d'ora è ritenuta insufficiente ai bisogni.

Ed infatti, per quanto lo sviluppo, l'accessibilità, gli impianti portuali lascino ancor molto a desiderare, bisogna convenire che prima d'ogni altro provvedimento è generalmente domandato quello che si affaccia con la richiesta di vagoni. Richiesta della quale l'eco angosciata ebbe frequentemente a risuonare in quest'Aula, e che, in realtà, integra in sé tutti i vizi della circolazione e degli impianti ferroviari.

Ed invero, forsechè la deplorabile plethora del movimento commerciale, che si addensa nel porto di Genova e lo congestiona, cessava o solamente diminuiva dal giorno in cui parecchie centinaia di carri furono provvedute in base alla legge del 25 febbraio 1900, ed altre parecchie centinaia ne vennero noleggiate, cosicchè la dotazione era in un solo anno accresciuta di circa 4000 carri?

Rispondono le persistenti e legittime lagnanze del commercio, le controstallie accumulate con danno che si riverbera sui consumatori, i rifiuti da parte degli armatori di fare scalo a Genova, ove si può sapere quando si arriva, ma da dove non è possibile sapere quando sia dato partire.

Ho detto che la causa principale di questo stato di cose risiede nel deficiente assetto ferroviario rispetto alle esigenze commerciali del nostro porto di Genova, o, più precisamente, rispetto alle sue zone di competenza.

I fatti lo dimostrano all'evidenza.

Chi per ragioni industriali o commerciali sia in rapporti con i trasporti ferroviari, conosce che vi ha una disposizione la quale prescrive che la velocità media dei

treni-merci non abbia ad essere inferiore ai 125 chilometri per ogni 24 ore. Ma tale prescrizione risulta irrisoria, quando si consideri che larghe concessioni di termini sono tollerate, sia per la consegna delle merci, sia per passaggio da linea a linea, sia per le linee con pendenze superiori al 20 per mille.

Apprendevo da un geniale articolo pubblicato dalla *Nuova Antologia* dello scorso giugno, che per percorrere la distanza di 204 chilometri, quale è quella che separa Genova da Bergamo, un carro-merci può regolarmente impiegarvi 5 giorni, senza dar ragioni a reclami, ciò che assegnerebbe alla velocità di trasporto una media giornaliera di 41 chilometri! Velocità che è circa un terzo di quella che sarebbe prescritta dall'articolo delle tariffe vigenti.

Accenno a questa riduzione, perchè essa sola, se estesa in misura abbastanza generale, basterebbe a ridurre a circa un terzo la capacità di trasporto del materiale rotabile disponibile.

Nè è da ritenersi che la Società esercente le Reti, che sono nella competenza commerciale del porto di Genova, abbia interesse ad esimersi dal profittare della larghezza di termini che le viene concessa, così per le ragioni anzidette come per i riconosciuti difetti di circolazione, che costituiscono altrettante riconosciute cause di forza maggiore.

Le stesse condizioni speciali in cui si svolge il movimento di quel porto determinano una tendenza contraria ad un trasporto di carri così ordinato e sollecito, come le esigenze del commercio richiederebbero.

In quella grande metropoli commerciale, che è il porto di Genova, si ha una notevole sproporzione fra i carri che vi si caricano e quelli che vi si scaricano.

Il porto di Genova è essenzialmente un porto d'importazione; si può ritenere che il rapporto tra il numero dei carri che vi arrivano carichi dall'interno ed il numero di quelli che ve ne partono carichi sia appena di un quinto.

Tale stato di cose obbliga a moltiplicare i trasporti a vuoto verso Genova, aumentando il costo di trasporto dei carri carichi; e poichè ciò si risolve in un danno che tocca all'esercizio, danno tanto maggiore quanto è più grande la quantità di carri trasportati a vuoto, si spiega la tendenza a trattenere i carri presso le stazioni di arrivo o di avviarli alle più prossime, per at-

tendere l'occasione di ricaricarne il maggior numero possibile.

Comunque, io credo che nessuno potrebbe negare i disagi tra i quali si agita il commercio che affluisce al porto di Genova; disagi in grandissima parte dovuti alla sproporzione, che già nelle condizioni attuali è lamentata tra la capacità di quel porto e la potenzialità delle vie di smaltimento, e che sarà manifestamente più sentita il giorno in cui tale capacità verrà accresciuta senza provvedere ad un adeguato ed ordinato esercizio di circolazione ferroviaria.

Valsero a migliorare in qualche misura le condizioni di siffatto esercizio, gli impianti per la ventilazione artificiale nelle gallerie di Busalla e di Ronco e del blocco fra Genova-Mignanego e Novi; essendosi mercè tali impianti accresciuta sensibilmente la potenzialità delle linee dei Giovi.

Come pure provvederà, con qualche sentita efficacia, ad un segnalato inconveniente, la costruzione d'una linea d'allacciamento fra il porto e Rivarolo con l'istituzione di un gran parco di deposito di 2000 vagoni al Campasso. Tali opere, per le quali la legge del 1901 ha stanziato le spese all'uopo necessarie, varranno certamente ad alleggerire la stazione di Sampierdarena di gran parte del movimento diretto al di là dei Giovi, con manifesto vantaggio per un'ordinata circolazione.

Ed infine, attuati i provvedimenti opportuni, che il Governo disponeva di studiare e di concretare per migliorare ed ampliare gli impianti ferroviari di Milano, di Alessandria e di Torino e quelli delle linee affluenti a questi centri maggiori, saranno certamente attenuati i rigurgiti che oggi si verificano, con conseguenti rallentamenti, nelle correnti di circolazione del materiale rotabile.

Ma ciò non è ancora sufficiente; bisogna una buona volta riconoscere e mostrare con i fatti di aver riconosciuto che il problema portuario è organicamente collegato con la potenzialità delle linee di penetrazione attraverso gli Appennini.

Ora a questo riguardo non vi ha persona competente in materia che non consideri già esaurita, rispetto al solo traffico odierno, la potenzialità di cui sono capaci gli attuali valichi dei Giovi, mentre seguendo l'incremento verificatosi negli ultimi dodici anni, si può presagire che il movimento commerciale del Porto di Genova abbia ad essere di poco inferiore ai 6 milioni di ton-

nellate per il 1904 e raggiungere i 7 milioni per il 1910.

E ciò senza fare assegnamento sopra un migliore sviluppo del traffico internazionale per le vie del Cenisio e del Gottardo, il quale se oggi rappresenta una ben modesta percentuale del movimento generale del porto, circa il 7 per 100, è ben naturale che, date le vantaggiose condizioni geografiche di Genova rispetto ai mercati dell'Europa centrale e meridionale, esso debba sensibilmente aumentare, specialmente dopo l'apertura del Sempione, se di quelle fortunate condizioni si saprà trarre qualche vantaggio.

Ed è appunto in previsione di tale incremento che, per iniziativa del Governo, veniva preparato un piano completo d'ingrandimento del porto di Genova allo scopo di renderlo capace di far fronte ad un movimento annuale di 10 milioni di tonnellate.

Ora dato e non ammesso che l'ente consortile, istituito in base al disegno di legge che si discute, possa tradurre in atto quel piano, che riportò l'unanime assentimento delle autorità locali e dei competenti corpi consultivi dello Stato, io domando: Quali saranno le condizioni del traffico dopo l'esecuzione di tale progetto?

Già lo dissi e mi piace ripeterlo: quelle condizioni saranno certamente peggiorate se allo sviluppo del porto non si sarà proporzionata la potenzialità del servizio ferroviario, la quale è già oggi insufficiente rispetto alla capacità attuale del porto.

Questa affermazione, che sintetizza le considerazioni che venni fin qui svolgendo, dà ragione dell'articolo da noi proposto per rendere possibile che l'Ente autonomo da istituirsi possa dare una soluzione organica al grave problema che ci occupa.

L'onorevole Raggio si è mostrato scettico circa la praticità delle nostre proposte; ed Egli, mentre con cortese fiducia disse che si sarebbe affidato alla mia esperienza marinara fra le procelle del mare, soggiunse che non mi avrebbe seguito in ferrovia, attraverso quel valico da noi proposto. Ebbene, amico Raggio, io sono sicuro che Ella mi avrebbe seguito anche attraverso quel valico, se io mi fossi proposto di portarla a Gavi (*Ilarità*).

Ma si obietterà: alla sospirata linea che completerà l'assetto ferroviario rispetto alle esigenze del porto, provvederà direttamente lo Stato, come ha provveduto o come ha mostrato proposito di provvedere per altri impianti ed altre opere, che alla vita commerciale del porto si connettono.

Ma allora perchè riguardo l'esecuzione delle opere portuali si volle sostituire la gestione tecnica ed amministrativa del Consorzio a quella dello Stato?

Forse che le opere intese ad accrescere la capacità del porto rappresentano interessi meno larghi o più locali, dai quali lo Stato possa entro certi limiti disinteressarsi?

Forse che quel nuovo valico appenninico, destinato con gli esistenti a mettere il porto in facile e vantaggiosa comunicazione con le sue zone di competenza, non ha organici ed indissolubili rapporti con il movimento del porto medesimo?

Forsechè lo Stato, che ha mostrato di non saper trovare i fondi necessari all'ampliamento del porto, ci affida di sapere o voler trovare quelli che si richiederanno per il nuovo valico appenninico?

Del resto, a parte ogni altra considerazione, pare a me che sotto lo stesso indirizzo tecnico ed amministrativo abbiano a svolgersi armonicamente i lavori necessari allo sviluppo commerciale di un gran porto, siano essi portuali o ferroviari. E poichè si vollero affidare al Consorzio le opere relative all'ampliamento del porto, sia cura del Consorzio provvedere perchè esse non abbiano a risultare improduttive.

In Inghilterra si va molto oltre su questo concetto. Colà, in parecchie importanti zone, sono le stesse Società ferroviarie che hanno la più estesa gestione sullo sviluppo e sull'economia dei porti, cui accedono le linee da esse esercitate.

Ora, secondo il mio concetto, i poteri e le facoltà deferite al Consorzio sarebbero troppo larghe, se considero le sue funzioni entro quei limiti, che a me parrebbe opportuno non dovessero essere superati; mentre quei poteri non mi sembrano sufficientemente estesi se riferisco l'istituzione agli scopi che si prefigge questo disegno di legge.

La riforma da me desiderata sarebbe stata quella di istituire, con sano criterio di decentramento, un Ente, preferibilmente personale, che, per una larga delegazione di poteri, avesse avuto la facoltà deliberativa e fattiva di dare efficace impulso ed unità d'indirizzo a tutto quanto concerne amministrazione, ordinamento dei servizi e del lavoro, manutenzione dal porto, conferendo in tal guisa a tutta l'azienda portuale quella speditezza di procedimento che è conforme all'indole delle pratiche commerciali.

Per quanto riflette lavori di ampliamento, impianti ferroviari, nuove linee di

accesso, che hanno con il porto relazione organica, sembra a me conveniente che il compito di provvedere fosse stato riserbato allo Stato, in base alle vigenti disposizioni legislative, od a nuove se reputate necessarie per una azione più sollecita.

Perchè, a dire il vero, io non comprendo come in siffatte funzioni possa allo Stato sostituirsi un Consorzio d'interessi, quando gli interessi che si connettono allo sviluppo del porto di Genova sono così estesi, che, integrati, si confondono con l'interesse nazionale.

Eppoi, perchè nascondere? è in me profondo il dubbio che l'autonomia apparente, che lo Stato concederebbe al Consorzio con la legge che si discute, possa creare un pretesto per disinteressarsi troppo all'avvenire del nostro porto maggiore.

Nè, così nel passato come nella genesi e nello svolgimento, che ebbe questo disegno di legge, mancano le ragioni da cui può scaturire simile dubbio.

Fossero almeno concessi i mezzi necessari con cui l'Ente autonomo potesse affrontare le gravi responsabilità che gli si caricano; ma, in verità, non parmi che ciò possa affermarsi.

Tre sono i cespiti principali dai quali il patrimonio consortile potrà ricavare le sue risorse:

1° Contributo dello Stato, pari ad un milione per anno, finchè la quantità di merci imbarcate e sbarcate non ecceda i 5 milioni di tonnellate, cioè all'incirca il movimento attuale. Tale contributo sarà accresciuto in ragione di lire 10 mila per ogni partita completa di 50 mila tonnellate, al disopra dei 5 milioni di tonnellate;

2° Contributo delle Provincie e dei Comuni interessati, pari al decimo del contributo dello Stato, cioè circa 100 mila lire;

3° Tasse portuali che lo Stato concederebbe d'imporre sul movimento commerciale.

Non parlo di altri proventi minori, che il Consorzio potrà ricavare dall'uso degli impianti del porto per il movimento ed il deposito delle merci, e che potranno fruttare poche decine di migliaia di lire.

Giova solo ricordare come ben più largo fosse lo Stato, quando lo sviluppo del porto pesava sulla sua responsabilità. Riferendosi a quest'ultimo decennio, la somma annuale media, spesa dal pubblico erario a favore delle opere e degli impianti, relativi al movimento commerciale di Genova, fu di oltre

due milioni, escluse le spese di manutenzione stanziata in bilancio nella somma di 500 mila lire. Non si può negare che l'Era-rio pubblico faccia, con l'istituzione del Consorzio, un grasso affare!

Intanto con le magre risorse, che costituiranno il patrimonio consortile, si dovrà far fronte alle spese occorrenti per le opere di miglioramento e d'ampliamento del porto, per i nuovi impianti ferroviari, per l'onere che deriva dai lavori richiesti per assicurare la tranquillità delle acque nell'interno del porto, e per i lavori, talvolta colossali, che possono rendersi necessari per riparare le eventuali ingiurie delle mareggiate.

Ricordo a questo riguardo che la riparazione dei danni cagionati dalla libecciate del 1898 al molo Lucedio costò la bella somma di circa un milione.

Ora a me pare, e vorrei essere in errore, che se il Consorzio non potrà fare considerevole assegnamento sulle tasse da imporsi al movimento commerciale, sarà difficilmente in grado di rispondere agli impegni che assume.

Dunque più gravi oneri sul movimento commerciale! Potrebbe essere anche questo un mezzo per risolvere il problema del porto di Genova, giacchè il traffico, che ricusa di sottomettersi, cercherebbe altre vie più economiche, assottigliandosi in misura da rendere capaci ed anche ultra-potenti così gli impianti portuali come quelli ferroviari. (ilarità).

Ed ho finito. Al punto in cui sono arrivate le cose, non nutro speranza di poterle mutare l'indirizzo. Attenderò con fatalismo musulmano. Voglia il cielo che l'ottimismo da una parte e l'acquiescenza dall'altra non ci preparino amare delusioni.

Da parte mia ho creduto di compiere un dovere ponendo il problema del porto di Genova nei suoi veri termini senza la preoccupazione di spegnere entusiasmi o di destare suscettività.

L'articolo aggiuntivo da noi proposto mira a dare qualche organicità ai modi ed ai mezzi con cui il Consorzio potrebbe risolvere tutte le questioni che si connettono con il movimento commerciale di Genova.

Le nostre proposte mirano ad aprire quel nuovo valico appenninico, che permetterà al porto di Genova di conquistare le sue naturali zone di competenza e di affermarsi. Mentre assicurano il compimento dell'opera, tali proposte offrono allo Stato tutte le maggiori garanzie desiderabili, così in ordine alla possibilità d'un conveniente riscatto

come rispetto ad un legittimo ed efficace controllo.

Se la Camera vorrà accoglierle favorevolmente, mostrerà, a parer mio, di avere fermo il proposito di affrontare e di risolvere il grave problema del porto di Genova, che è tanta parte della vita e della prosperità nazionale. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti dò facoltà di parlare all'onorevole relatore.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro, Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Nobili, sotto segretario di Stato per il tesoro. Dirò brevissime parole in rappresentanza del ministro del tesoro, ed unicamente rispetto al contributo che lo Stato si obbliga di fornire al Consorzio.

Abbandonata l'idea del contributo fisso proposto dal Governo, abbandonata quella della percentuale sui proventi delle tasse marittime proposta dalla Commissione, Governo e Commissione d'accordo sono venuti nel concetto di commisurare il contributo al movimento complessivo del porto: di proporzionarlo cioè al numero delle tonnellate effettivamente imbarcate e sbarcate.

Sopra questo concetto parmi che unanime sia il consenso; il dissenso nasce rispetto alla misura del tributo, misura che da quanti hanno preso parte a questa discussione è stata dichiarata insufficiente.

Ora io spero con pochissime parole e con pochissime cifre di mostrare quanto sia poco fondata questa censura.

Il contributo dello Stato è determinato in una misura fissa minima di un milione. Se però il numero delle tonnellate imbarcate e sbarcate effettivamente superi i cinque milioni, il contributo cresce in proporzione, cioè in ragione di venti centesimi per ogni tonnellata, di dieci mila lire per ogni cinquanta mila tonnellate, di duecento mila lire per ogni milione di tonnellate.

Oggigiorno il movimento del porto di Genova si può dire di cinque milioni e mezzo di tonnellate, e per conseguenza il contributo che lo Stato dovrà pagare al Consorzio si può già fin d'ora calcolare in un milione e cento mila lire.

A questa somma di un milione e cento mila lire il Consorzio potrà aggiungere altre somme che gli verranno e dal ricavo netto del fitto delle aree, dall'uso degli impianti, dai residui del 1897 e dall'eccezione della tassa supplementare su quanto

di essa è necessario al servizio del prestito del 1898. Ora credo di non esagerare calcolando tutte coteste somme in duecento mila lire che aggiunte al milione e cento mila lire vengono a dare al Consorzio un milione e trecento mila lire.

Di fronte però alla disponibilità di un milione e trecento mila lire lo Stato si libera da ogni onere della manutenzione, addossandola al Consorzio, ed è stato ricordato in questa discussione che per la manutenzione ordinaria del porto di Genova costantemente fu stabilito la somma di cinquecento mila lire. Ma ognuno che sia addentro alle cose del Porto di Genova sa perfettamente come mai e poi mai una simile somma sia stata spesa per manutenzione ordinaria. La maggior parte di essa, per lo meno la metà, veniva spesa in opere nuove che erano assolutamente necessarie. Nel 1898-99, per esempio, non fu speso da parte dello Stato, per la manutenzione ordinaria, che 237 mila lire; nel 1899-90, 195 mila lire.

Credo quindi di poter fare un calcolo esatto ritenendo che il Consorzio, il quale d'altra parte può contare anche a questoriguardo sul contributo degli enti interessati, possa sopperire alla manutenzione del porto con duecento mila lire, ed aggiungendo anche quelle cento mila lire di cui parlava l'onorevole Raggio per spese di amministrazione e varie, abbiamo trecento mila lire, le quali residuano la disponibilità appunto a quella somma che veniva indicata dall'onorevole Raggio (che l'onorevole Bettolo ha qualificato così esperto nel fare i conti) e cioè a un milione netto.

Che cosa potrà fare il consorzio con questa somma? Vediamolo. Il consorzio, per eseguire nuovi lavori, dovrà necessariamente contrarre un prestito. A quali condizioni? Il prestito in dipendenza della legge del 1897, con la Cassa di risparmio di Milano, fu contratto al quattro e un quarto per cento: però, tenuto conto del periodo più lungo di ammortamento e tenuto conto dell'avvenuta diminuzione del saggio d'interessi, tenuto conto soprattutto dei recenti esempi di prestiti fatti dallo stesso Istituto con alcuni enti morali, credo di poter calcolare l'interesse del quattro e un ottavo per cento lordo dalla tassa di ricchezza mobile. Ed allora; a questo interesse, noi abbiamo che con un milione disponibile si può fare il servizio d'interessi e di ammortamento di una somma capitale di ventidue milioni e novantotto mila lire.

Ma non è verosimile che i ventidue mi-

lioni siano spesi nel primo giorno: occorreranno per lo meno, senza esagerare, cinque anni. Ora in questa mora è naturale che vi sia a vantaggio del Consorzio una somma non indifferente d'interessi e che, tenendosi molto al di sotto del vero, si può calcolare in oltre due milioni e mezzo: sicchè ventidue milioni e due milioni e mezzo danno già ventiquattro milioni e mezzo. Aggiungendo poi a questa somma il decimo della spesa complessiva come contributo degli enti interessati, si arriva alla conclusione che il Consorzio potrà tosto por mano a tanti lavori per ventisette milioni.

Ora nessuno vorrà disconoscere che con ventisette milioni si possa fare assai nel porto di Genova, soprattutto perchè è mia convinzione personale, ed in ciò concordo con l'onorevole Bettòlo, che la questione più urgente per il porto di Genova sia la questione ferroviaria. È vero che, per la sistemazione del porto, e lo si è ricordato, il Genio civile ha compilato un progetto che importerebbe la spesa di quarantacinque milioni, ma anzitutto quello non è un progetto di immediata esecuzione: è un progetto regolatore per accordare i lavori dell'oggi con quelli che potranno occorrere; in secondo luogo poi quando si riesca ad ottenere un razionale impianto di binari sulle calate, quando d'altra parte all'infuori dell'opera del Consorzio lo Stato provveda a tutte quelle opere per le quali si possa rapidamente inoltrare i vagoni sul porto di Genova e farne riparire, ritengo che anche senza grande aumento di calate, la potenzialità del porto di Genova possa aumentare di non poco.

Ora non vi è dubbio che con ventisette milioni di lavori nel porto questo primo risultato potrà ottenersi. Ma tuttocìò, sento dirmi, non basterà fra breve.

Lo spero come italiano, lo spero come ligure e auguro che sia necessario andare avanti ed eseguire tutto il progetto compilato dal Genio civile. Questo però vorrà dire che il movimento del porto sarà aumentato, che sarà aumentato il numero delle tonnellate imbarcate e sbarcate e per conseguenza sarà aumentato anche il contributo dello Stato, e quello degli enti interessati e il reddito della tassa supplementare e che quindi nuove operazioni finanziarie il Consorzio potrà contrarre per provvedere alle nuove necessità.

Quanto a quegli impianti per agevolare il carico e lo scarico delle merci, della cui necessità parlò l'onorevole Maggiorino Ferraris e che non sono compresi nel progetto

del Genio civile, osservo che non sarà certamente difficile al Consorzio di fare per eseguirli un'operazione indipendentemente dalle sue ordinarie disponibilità, poichè è evidente che il ricavo derivante dall'uso di quegli impianti potrà bastare per fare il servizio d'interessi e di ammortamento per la somma occorsa. E tutto questo a prescindere dalla possibilità pel Consorzio di applicare, senza ricorrere alle nuove tasse portuali di cui nel presente disegno di legge, altri cinque centesimi per tonnellata della tassa supplementare in dipendenza della legge del 1897.

Questo ho creduto mio dovere di dire per dissipare l'impressione che la parola di vari oratori può aver prodotta, e non lasciare neppure per un istante supporre che il Governo con questo disegno di legge intenda fare una speculazione a danno del porto di Genova. Il Governo non disconosce i suoi obblighi verso Genova; sente tutta l'importanza della questione di quel porto e se vi è questione per la quale si possa davvero ripetere la tanto abusata frase, non trattarsi di questione regionale, ma nazionale, questa è quella del porto di Genova.

A Genova, al suo porto guarda con orgoglio e con amore ogni italiano che avendo fede nei destini della Patria sente che essa dal mare e dalla sua posizione geografica potrà trarre le sue principali risorse; a Genova e al suo porto guarda ogni italiano, perchè là è l'indice massimo della potenzialità dei nostri traffici, del nostro sviluppo economico, di questo meraviglioso sviluppo che popola di ciminiere le pianure della Lombardia e che tormenta col disagio della sovrabbondanza le spiagge della nostra Liguria, di quell'ognor crescente movimento industriale e commerciale che rendendosi sempre più intenso in una parte d'Italia, dovrà tanto più facilmente e per la necessaria espansione della ricchezza formatasi e per gli aumentati consumi, irradiarsi, eccitare ed aumentare gli sforzi e le aspirazioni che in questa bella nostra primavera economica già germogliano in ogni terra italiana (*Bravo! Bene!*)

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Baccelli Guido, ministro di agricoltura, industria e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, che ha per

titolo: « Istituto di Credito agrario per il Lazio ».

È una leggina che recherà molto vantaggio e che raccomando alla bontà della Camera chiedendone anche l'urgenza.

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

L'onorevole ministro domanda che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Si riprende la discussione del disegno di legge: Consorzio per il porto di Genova.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Come ho dichiarato nella relazione ministeriale, io ho avuto l'onore di presentare a voi un disegno di legge già elaborato dal mio illustre predecessore, l'onorevole Giusso, e dacchè egli trovasi ad essere relatore della Commissione parlamentare, a me sembra di dovermi giovare di questa condizione di cose per lasciare a lui, che aveva preparato il progetto, di spiegarvi tutto l'organismo del Consorzio e tutti i particolari del progetto medesimo.

Io quindi mi limito a rispondere ad alcune interrogazioni che mi sono state rivolte; e comincio da quella dell'onorevole Cavaignari, il quale ha invitato, con un suo ordine del giorno, il Governo a dare un esatto ragguaglio delle somme spese in esecuzione della legge del 1897.

Come sapete, con la legge del 1897, furono accordate lire 17,500,000 di cui, per effetto della convenzione 1898, solo 8,200,000 si riferivano a veri lavori portuali, ed il resto riguardavano lavori ferroviari. Dello stanziamento per i lavori portuali abbiamo disponibili lire 3,617,000; però si deve ancora provvedere all'ampliamento del ponte Caracciolo e ad alcuni lavori di costruzione dei magazzini, che non sono ancora appaltati. Delle 9,300,000 lire destinate a lavori ferroviari non vi è più alcuna somma disponibile, perchè, in seguito al recente verdetto arbitrale, per maggiori spese dipendenti dall'appalto Cavanna, bisogna che si paghino lire 1,723,430; non rimangono quindi che 70 od 80 mila lire.

Questa è la situazione dei conti, invero poco lieta: essa però non può avere una grande influenza sul problema dei mezzi che il Consorzio avrà per corrispondere al

suo scopo. Il mio amico onorevole De Nobili vi ha fatto una chiara dimostrazione del modo come il Consorzio potrà provvedere al suo compito. Io mi permetto una sola osservazione. Come la Camera sa, la Commissione presieduta dall'onorevole Gadda proponeva un concorso del Governo di 500 mila lire; la seconda Commissione presieduta dal senatore Boccardo metteva egualmente la somma di lire 500 mila a carico dello Stato; e 500 mila lire proponevansi dall'onorevole Giusso. Ora come è possibile che tutti coloro, i quali hanno con intelletto d'amore studiato il problema del porto di Genova, abbiano voluto creare un Consorzio non vitale chiedendo un concorso inadeguato? Come è possibile venire ora a dire che non basta un milione quando due Commissioni giudicarono che ne bastasse la metà?

Un dubbio sulla vitalità del Consorzio fu sollevato dall'onorevole Fasce con quella abilità che tutti gli riconosciamo; pur desiderando di meglio, egli non pensò punto di essere pessimista. Quegli che credette di avere la parola più severa fu l'ultimo oratore, l'onorevole Bettòlo.

Però egli mentre dubita della proporzionalità dei mezzi, propone di mettere a carico del Consorzio la costruzione di una ferrovia. Come! Quel Consorzio che non ha i mezzi di provvedere soltanto ai lavori del porto, dovrebbe per effetto di questa legge avere il modo di costruire una ferrovia, sempre con quei fondi che l'onorevole Bettòlo riteneva insufficienti per i soli lavori portuali? Allora indubbiamente l'onorevole Bettòlo, che è preso da grande amore per il porto e per tutti i lavori ferroviari che possono avere con esso attinenza, mi autorizza dalla sua stessa autorevole parola di attingere argomento sicuro per ritenere che i fondi sono sufficienti allo scopo.

Una seconda osservazione si fece al ministro dei lavori pubblici. Si domandò: perchè create questo organismo nuovo non conforme alle altre istituzioni del paese? Siamo in un periodo di municipalizzazione: municipalizzate anche il servizio del porto. Io non debbo fare disquisizioni accademiche per vedere se opportunamente si sia citato il fatto di Amburgo, ove, come ognuno sa, la città si confonde con lo Stato; di modo che parlare della municipalizzazione a proposito della città di Amburgo credo debba essere poco utile. Non credo nemmeno di trarre profitto da quanto disse l'onorevole Ferraris nel suo splendido discorso,

che cioè anche in quei paesi dove v'è qualche cosa di municipalizzazione dei servizi portuali, come in Inghilterra, si è constatato che i Comuni non sono sufficienti per far fronte ai lavori ed alle spese: in modo che molti rinunziano a quella forma che vuoi assimilare alla municipalizzazione. Io domando cosa è il concetto della municipalizzazione dei servizi?

Se vediamo la legge votata recentemente, mi pare che si possa avere questo concetto molto semplice. Si possono municipalizzare i servizi quando sieno destinati ad esclusivo utile della cittadinanza, e non oltre il perimetro della città e quando i mezzi per disimpegno di quei servizi sono forniti dalla cittadinanza medesima.

Parlare di municipalizzazione quando non si tratti di servizi municipali e quando il danaro non venga dalla comunità, non mi pare che sarebbe cosa coerente a quella legge. Ora il porto di Genova si regge forse coi mezzi che vengono dal solo comune di Genova?

Ammiro l'onorevole deputato Chiesa che, rappresentando così validamente il comune di Sampierdarena, abdica ad ogni diritto sul porto, per investirne la città di Genova. Ma, domando, è Genova che da sola provvede al porto? E l'utilità del porto si esplica forse solo a beneficio della città di Genova? Io ho sentito, dall'onorevole Ferraris agli onorevoli De Nobili e Bettolo, levare un inno alla grandezza di quel porto, e dire: qui non si tratta di interessi locali, qui si tratta di interessi nazionali. Or se il porto di Genova è una ricchezza del paese, non si può parlare di municipalizzarne il servizio, quando esso non ha nè i fondi dal Comune, nè i bisogni, nè l'utilità, nè l'estensione del Comune.

Udii però anche dire, se non municipalizzate, provvedete almeno perchè il Consorzio accentri in sé, gestisca e disciplini tutti i servizi del porto; per modo che, ad esempio, esso assuma intieramente l'esercizio dei sylos, faccia per proprio conto il servizio delle chiatte, disimpegnando, insomma, tutto quello che si riferisce al porto; onde non vi sia sul commercio altro rapporto se non con gli operai, di cui non si può fare a meno, e col Consorzio svolgente, nel detto limite, le sue attività.

Iovi dichiaro, onorevoli colleghi, che sono poco entusiasta di questa idea.

L'onorevole Maggiorino Ferraris espone un concetto, che non so se per un porto di transito, come quello di Genova, sia inte-

ramente applicabile, e cioè che si debba desiderare più l'abbondanza di magazzini che la facilità del trasporto diretto ed immediato tra il porto e la ferrovia.

A me pare invece che in un porto di transito il magazzino possa subirsi unicamente come necessità per dover resistere alla mancanza di un più pronto e diretto trasporto. Ma lasciamo da parte questo.

L'onorevole Maggiorino Ferraris ci disse: vedete di abolire il servizio delle chiatte, come è attualmente esercitato, e che, quando c'è molto bisogno e molta richiesta, presenta gravi inconvenienti.

Io credo che con questa legge non si potrà provvedere in tal senso: tuttavia, anche in mancanza di esplicite disposizioni, nulla impedirà che il Consorzio, il quale deve regolare e disciplinare tutti i servizi, regoli e disciplini anche quello delle chiatte.

D'altra parte, sino a che non saranno costruite altre banchine e altri mezzi per il trasporto, le chiatte sono certamente necessarie, e la loro diminuzione potrà venir solo dopo che il Consorzio avrà fatto le banchine e avrà reso possibile il trasporto immediato delle merci.

Durante questo periodo potrà bensì il Consorzio avere a proprio servizio le chiatte per potere con la modicità dei prezzi (perchè esso non ha scopo principale di lucro) evitare il monopolio degli industriali privati; ma non si può certo pretendere che siano manomessi tutti i diritti acquisiti e perturbati tanti interessi, creando un monopolio a favore del Consorzio.

Signori, troppo facilmente noi parliamo di libertà: ma poi, quando possiamo, cerchiamo di ferirne il principio quasi che la industria privata sia qualche cosa che offenda le principali regole della economia pubblica.

Comprendo che tra le cose buone, che potrà compiere il Consorzio, sia la concorrenza alle chiatte, ai sylos, fatta a bella posta per rendere economicamente migliori questi servizi; ma il dire, mettete nella legge che il Consorzio debba assolutamente monopolizzare il servizio del porto, io credo che sia contrario ad ogni principio di libertà e di pubblica economia.

Ci si disse: avete usato la parola autonomia; ma che cosa è questa autonomia? Se si tratta di una Commissione che deve dipendere dallo Stato; se create tante e tante formalità, come potete parlare di autonomia? Ma che forse la parola autonomia può ap-

plicarsi ad un ente che è in dipendenza di un altro? A questo io rispondo: è vero che il concetto di autonomia importa che l'ente autonomo abbia propri ordinamenti, proprio patrimonio, propria amministrazione; ma non mi pare che vi sia contraddizione, se nella esplicazione delle sue attività, l'autonomia trovi un limite nella tutela di un potere superiore. Il Comune non è forse un ente autonomo? Eppure, non è il Comune dipendente, quanto a tutela, da un potere superiore?

Dunque non diciamo, o signori, che le cautele poste nella legge in esame offendono l'autonomia; non diciamo che è soverchia la ingerenza dello Stato. Intendiamoci; lo Stato ha finora speso in cifra tonda pel porto di Genova 60 milioni, e continua con questa legge ad adempiere al suo dovere di concorrere con somma non esigua. Ora a questo, che è l'ente più interessato, volete togliere il diritto di impedire che la gestione del domani sia la negazione dell'interesse del porto di Genova e della Nazione? Quando voi avete nell'amministrazione largamente rappresentati tutti gli enti interessati, le Provincie, i Comuni, le Camere di commercio, in modo che non solo allo Stato possa dirsi affidata la gestione di questo ente, che pure in gran parte gli appartiene, io non credo che si venga a ferire nessun principio di autonomia.

Gli onorevoli Raggio, Chiesi e Bettolo vennero a dire cosa vera, nella quale dobbiamo convenire tutti; in gran parte il problema del porto di Genova sta nelle ferrovie. Io non so se, dopo che saranno terminati i lavori del Parco di Campasso, dopo che la stazione di Milano sarà resa più accessibile allo svolgimento del commercio, ci troveremo davvero nella condizione in cui ci troviamo oggi per il porto di Genova; io me l'auguro, imperocchè ciò continuerebbe ad essere sempre la dimostrazione che il commercio del porto di Genova aumenta ogni giorno ed in proporzione maggiore di tutti gli altri porti d'Europa. Ed allora indiscutibilmente il Governo comprenderà il suo dovere di fare un nuovo valico ferroviario.

L'onorevole Bettolo vorrebbe dare allo stesso Consorzio il diritto di prendere l'iniziativa di questo valico. Egli lo fa in questa forma:

« Il Consorzio avrà facoltà di costruire e di esercitare a favore del patrimonio consortile quella nuova linea ferroviaria che

fosse da esso riconosciuta necessaria per disimpegnare il crescente movimento commerciale del porto di Genova verso la valle del Po. »

Così il Consorzio non si dovrebbe limitare solo al servizio del Porto, ma elevarsi anche a giudice del tracciato di una ferrovia, che esso credesse essere unicamente utile per il commercio di Genova. Ed allora, onorevole Bettolo, mi dica: si tratta di una ferrovia privata per il porto, o di una ferrovia pubblica?

Bettolo. Legga l'ultima parte dell'articolo.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'ultima parte dice che i progetti saranno approvati.

Si capisce che i progetti debbano essere approvati; ciò avviene anche nelle ferrovie private.

Ora che cosa può fare il Consorzio del porto, se è vero, come si dice, che gli mancano i mezzi per provvedere alle opere portuali indispensabili? Come potrà esso costruire ed esercitare la ferrovia? D'altronde, onorevole Bettolo, io credo che noi possiamo essere tutti d'accordo.

Bettolo. Ma se Ella era entusiasta di quell'articolo!

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. No; vagheggio solo la possibilità di nuovi valichi a tempo opportuno. Noi andiamo a creare per ora il Consorzio del porto di Genova, e dopo speriamo che lo stesso Consorzio si farà iniziatore di una ferrovia. Spetterà sempre al Governo non solo di approvare, ma di concedere che il Consorzio possa far quello che incomberebbe al Governo in materia di ferrovie. Ma non impliciamo per ora, in un progetto che è diretto esclusivamente al porto, un servizio che non ha legame diretto col porto, qual'è quello di un nuovo valico ferroviario.

Detto questo, lascio che parli l'onorevole relatore della Commissione, il quale saprà dimostrarvi la bontà di ciascuna disposizione del progetto.

Quanto a noi ci siamo ispirati al solo sentimento di seguire le orme del senatore Boccardo cui indubbiamente Genova deve molto per il lavoro, al quale egli si dedicò con affetto e con intelletto di amore. E come l'onorevole Boccardo diceva, nel compiere questo lavoro, noi ci siamo ispirati al concetto, che migliorare le condizioni del porto di Genova equivale ad assicurare una delle pietre fondamentali sulle quali deve innalzarsi il grande edificio economico della nazione. (*Vive approvazioni.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Giusso, relatore. Nel prendere la parola su questo importante argomento, mi permetterà la Camera e mi permetteranno i singoli oratori che hanno parlato, cioè gli onorevoli Fasce, Cavagnari, Chiesa, Maggiorino Ferraris, Raggio, Chiesi e Bettòlo che io non risponda per ordine a ciascuno di loro, perchè siccome quasi tutti hanno toccato tutti i punti della materia, così io dovrei ripetere più volte le stesse cose. Mi riservo quindi di rispondere agli uni ed agli altri quando l'occasione si presenterà, ma intanto mi consentano che io tratti per sommi capi le questioni che sono state oggetto delle loro singole osservazioni.

Innanzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare vivamente tutti gli oratori per le cortesi parole rivolte alla Commissione, ma in specie gli onorevoli Fasce e Maggiorino Ferraris per avere agevolata l'opera del relatore perchè, facendo utili confronti fra il porto di Genova cogli altri porti, a me viene di molto diminuito il lavoro.

Vediamo ora quali sono le principali obiezioni fatte a questo disegno di legge.

La prima è quella che riguarda la costituzione del Consorzio. Alcuni oratori hanno detto, con parole, non dirò poco benevoli, ma abbastanza severe, che questa non è autonomia; altri che questa è una autonomia per modo di dire, poichè se l'autonomia esiste, è soltanto di forma, perchè in fondo il Governo è preponderante e fa tutto lui. Ora questo non è esatto perchè, sopra 26 membri componenti la Commissione, come risulta dagli ordini del giorno concordati fra il Ministero e la Commissione, il Governo non ne ha che dieci.

Ma anche dieci sono troppi, si dice, perchè, per un verso o per l'altro, a questo modo si è sempre soggetti al Governo. Ma anche qui io prego la Camera di por mente ad alcune brevi osservazioni.

La prima, dirò così, è un'osservazione di prudenza che io credo debba fare impressione a molti in questa Camera. Non si passa, egregi colleghi, da un sistema di amministrazione diretta dello Stato ad un sistema di autonomia così di botto; sono sempre necessari dei temperamenti; e ritengo che, anche i più caldi fautori del Consorzio, avrebbero esitato a presentarlo in una forma tale per cui la maggioranza dei deputati avesse creduto che si andasse verso l'ignoto.

Io credo che per questo verso non sia male che il Consorzio abbia nel suo seno

uomini competenti che facciano parte delle amministrazioni governative; perchè essi danno sicuro fondamento di serietà a questa nuova istituzione e perchè io sono convinto che per passare da un regime ad un altro sia bene procedere con tutte le maggiori cautele.

L'onorevole ministro poi ha fatto notare come il Governo non si possa addirittura disinteressare dal porto di Genova. Come, non ha forse esso spese molte decine di milioni? Non viene esso con questa legge a dare ancora molti danari? Non cede forse esso una parte dei suoi diritti sul movimento delle merci imbarcate e sbarcate? Ma oltre a queste considerazioni io prego la Camera di farne un'altra. Il Governo con questa legge dà un'altra cosa molto importante; dà cioè la sua garanzia alle operazioni di prestito che sarà per fare il Consorzio. Ora, come volete che colui che mette l'avallo, che garantisce, non debba avere ingerenza nella istituzione per potersi assicurare per mezzo dei suoi funzionari che le cose vadano bene? Queste sono le ragioni principali che giustificano il numero dei rappresentanti del Governo nel Consorzio.

Ma notate poi che il Consorzio è formato in guisa che i delegati del Governo sono in minoranza, sono 10 contro 16. E con questo mi pare di avere abbastanza giustificato l'intervento dei funzionari governativi nel numero come è stato stabilito.

Ma, ieri si disse: Genova non è rappresentata abbastanza, e vi fu chi disse, non mi ricordo chi, che non ha che un solo rappresentante; altri invece osservò che ne ha due. Ma io fo notare che Genova ne ha 8. Perchè c'è il sindaco, un ingegnere nominato dal Consiglio comunale, un consigliere comunale, poi vi è il presidente della Camera di commercio, il presidente del Consiglio provinciale, più il capitano marittimo, e due operai.

Dunque l'elemento genovese non può dirsi essere scarso, perchè ha otto membri su ventisei, per modo che mi pare si sia data una giusta rappresentanza a tutti. E si è data anche una rappresentanza agli operai, cosa che è stata con molta cortesia lodata dall'onorevole Maggiorino Ferraris. Di questo però potremo parlare in seguito; credo tuttavia utile far notare che è stato il Governo che ha proposto ciò di sua spontanea volontà senza esservi spinto nè dalla Commissione nè da deputati.

Quindi mi pare che per quanto riguarda la costituzione del Consorzio in generale non vi sia nulla da osservare. Infatti a dire il

vero, tranne l'onorevole Chiesa e l'onorevole Cavagnari con un leggiero accenno generico, mi pare che nessuno abbia disapprovato per questa parte le proposte del Governo, che la Commissione ha fatte sue.

Un'altra obiezione si è fatta e questa, diciamo la verità, è la più grave. Avete creato, si è detto da molti, un Consorzio, Consorzio autonomo per di più, ma gli avete dato pochi mezzi. Vi ha chi ha detto che il Consorzio non potrà far nulla per mancanza di mezzi ed il Cavagnari ha detto addirittura che il Consorzio nasce rachitico. D'altra parte però abbiamo avuto un difensore strenuo, anzi troppo strenuo della proposta nel rappresentante del ministro del tesoro, l'onorevole De Nobili. Se io dovessi dire proprio la verità, a me pare che mentre da un lato si dice troppo male di questi mezzi concessi al Consorzio, dall'altro, me lo condoni l'onorevole De Nobili, mi pare che si magnifichi troppo ciò che il Governo concede. Quindi io con sicura coscienza e con franca parola dimostrerò che se il Consorzio non ha per verità troppi mezzi, ne ha però tali e tanti che può sopperire ai primi e più urgenti bisogni pei quali è costituito. Insomma io mi metto non dirò nel mezzo, nella verità, ma cerco di evitare le esagerazioni. Per giudicare se i mezzi sono sufficienti per il Consorzio io potrei intrattenere a lungo la Camera presentando i prospetti formulati da quella Commissione, presieduta dall'onorevole Boccardo, la quale ha fatto fare il più gran passo alla questione del Consorzio, perchè ha mostrato come esso poteva essere costituito e funzionar bene con mezzi anche più ristretti di quelli che oggi vengono accordati.

Ora da questi prospetti che più o meno prevedono una spesa identica a quella che si prevede oggi e sulla quale siamo tutti di accordo, quantunque non sieno identiche le opere che fanno parte della proposta fatta precedentemente dal Gadda e approvata dal Boccardo, e quelle che oggi sono state proposte dal Genio civile e che hanno incontrato il favore del Municipio e della Camera di commercio di Genova, pur non di meno quella Commissione, messasi dinanzi il problema lo risolve; e lo risolve in modo, che, tra le entrate e le spese, non solo vi resta un avanzo, ma un avanzo di 25 milioni, alla fine del Consorzio. Però la Commissione Boccardo pone per base l'imposizione di alcune tasse. Ora contro queste tasse si è da molti rivolta aspra parola. Io,

in tesi astrattiva, non disapprovo il concetto di chi si oppone a nuove tasse perchè elevando le tasse si può fare il danno del commercio e quindi del movimento del porto di Genova, ma nel caso presente la cosa è molto diversa. Se si tratta di imporre nuovi oneri al commercio prima che siano compiuti i nuovi lavori che faranno scomparire tutte quelle false spese che ora gravano sul commercio e che ammontano, a Genova, ad una cifra cospicua, essi dicono perfettamente il vero; ma, dato che un giorno, come non solo è lecito sperare, ma come dobbiamo ritenere per fermo (di qui a cinque, sei, sette anni), una grandissima parte di queste spese, se non tutte, vengano a scomparire, allora che male c'è che il commercio, invece di spendere, poniamo, per false spese o da una lira, ad una lira e novanta centesimi, giusta i calcoli dell'ingegnere Luiggi, genovese, ovvero, secondo i calcoli del Municipio, in media, lira una e quaranta centesimi, sia gravato tutt'al più, di una piccola tassa che oscilli dai dieci ai trenta centesimi?

E mi pare, per verità, che non solo non sia il caso di far le meraviglie per tale proposta, e tanto meno il caso di scartarla. Quindi credo che, per poco che entriamo in quest'ordine di idee, troviamo che il progetto del senatore Boccardo abbia la sua piena giustificazione, quantunque il Governo non desse, secondo la sua proposta che solo 500 mila lire all'anno per le spese di manutenzione del porto, pei primi dodici anni, e 750 mila lire dal dodicennio in poi. Però, seguendo questa via, la Commissione Boccardo veniva a questa conclusione: che, applicando fin da principio, ma modestamente, questa tassa, si poteva pervenire alla conclusione di far fronte a tutti gli oneri che erano imposti al Consorzio. E qui debbo dichiarare apertamente alla Camera, che io, come ministro avevo seguito completamente le proposte della Commissione Boccardo; tanto più che la rappresentanza del Comune e della Camera di commercio avevano, in un pubblico scritto, manifestato che questo peso poteva essere tollerato: spiegherò adesso perchè, poi, mi son fatto sostenitore d'una proposta diversa di intervento dello Stato, e come questa proposta consiste, anzi che in un contributo fisso, in una somma variabile, proporzionata o al movimento delle navi, o al movimento commerciale.

Dall'esame del progetto della Commissione Boccardo si vede che, messi all'attivo tutti i cespiti di cui ha fatto parola l'ono-

revole De Nobili, e messe al passivo le spese ed i prestiti da dover contrarre, per compiere le opere, l'equilibrio vi era; ma tutto poggiava, in grandissima parte, sulle tasse. L'onorevole De Nobili però ha affermato che con questa nuova proposta fatta dal Governo ed accettata dalla Commissione il Consorzio sarà in grado di poter fare tutte le opere che sono state riconosciute necessarie senza imporre mai nuove tasse.

Ora io dico per la verità che non lo credo, prima di tutto perchè mi sembra che l'onorevole De Nobili non abbia tenuto, fra l'altro, tutto quel conto che si deve avere della spesa di manutenzione, che egli fa ascendere a circa 300 mila lire all'anno, mentre il Boccardo nella sua relazione la fa ammontare a 500 mila lire circa. E questa è cosa di molta entità. Egli non ha tenuto conto di tutte le spese del personale dipendente dall'Amministrazione dei lavori pubblici, che sono 42 mila lire, delle spese del personale dell'Amministrazione della marina, che sono 82 mila lire, quindi una somma di circa 115 mila lire e non ha poi neanche tenuto conto delle spese di manutenzione delle opere, che la Commissione Boccardo calcolava circa al 20 per cento, in tutto 500 mila lire.

Io credo che i conti non si debbono fare così, a meno che non si voglia andare incontro a sicuri disinganni. E poi l'onorevole De Nobili ha fatto i suoi conti sopra una somma di 22 o 25 milioni al massimo che si debbono spendere. Io credo invece che è assolutamente necessario spenderne 45 in brevissimo tempo per allargare il porto, per accrescere la lunghezza delle calate, per creare nuovi ponti e per fornirli di binarii ferroviarii e di tutte quelle macchine che rendano pronto, anzi celere lo scarico delle merci, che tanto sta a cuore all'onorevole Maggiorino Ferraris, altrimenti non scompariranno le chiatte ed il commercio continuerà ad essere gravato di enormi spese. Di guisa che mi pare che non volendo fare il pessimista, ma neanche l'ottimista, la Commissione ed io siamo riusciti non senza molta fatica ad ottenere dal Governo qualche cosa di più per non obbligare il Consorzio ad imporre almeno nei primi anni alcuna tassa; perchè se non spariscono prima le chiatte il commercio sarà gravato nello stesso tempo da tutte le false spese di cui sopra ho parlato e più dall'onere delle nuove tasse.

Questa è stata la ragione principale che mi ha indotto a domandare che venisse mo-

dificato quanto alla forma del contributo dello Stato l'articolo del disegno di legge che io stesso aveva preparato.

Ed ecco perchè io mi sento onorato di essermi contraddetto, perchè di fronte alla verità non vi è contraddizione che tenga.

Quello che mi colpì sono state le domande del Consiglio comunale di Genova, del sindaco e della Camera di commercio. Essi dicevano infatti: se dobbiamo votare nuove imposte, le voteremo, ma quando saranno scomparsi tutti gl'inconvenienti che oggi rendono difficile l'imbarco e lo sbarco nel porto di Genova. E fu allora che domandammo il 40 per cento dell'ammontare delle tasse di ancoraggio e dei diritti marittimi. E volentieri avremmo accettato anche il 35. Ora la proposta con la quale veniamo oggi dinanzi alla Camera, in pieno accordo col ministro, se è diversa nella forma non è diversa nella sostanza, perchè i 35 centesimi sulle tasse di ancoraggio e diritti marittimi è di solo un centinaio di migliaia di lire all'incirca e infine del 20 per cento sulle tonnellate imbarcate e sbarcate, e per una somma così meschina non si doveva nè si poteva abbandonare un concetto così alto come quello dell'autonomia del porto di Genova.

Questo dunque è stato il nostro concetto ed io credo, ripetendo la frase di poco fa, che senza essere pessimisti ma neanche ottimisti noi possiamo coi mezzi che abbiamo, far fronte a tutte le spese senza imporre novelle tasse prima di cinque, sei ed anche sette anni.

Questa è la mia convinzione profonda e se la Camera vuole una dimostrazione più matematica, io sono pronto a darla, ma credo che si vegga chiaramente che, se con la proposta della Commissione Boccardo, per i primi anni, l'onere non ammonta che a 600 mila o 700 mila lire, quando noi avremo con la nuova forma di contributo del Governo 700 o 800 mila lire in più noi potremo per vari anni far fronte agli impegni senza por mano a tasse.

Mi pare quindi di avere dimostrato perchè il Consorzio è così costituito e la sufficienza dei mezzi che ha a sua disposizione.

Ma perchè la Camera sia confortata nel dare il suo voto di approvazione a questo disegno di legge tanto per la parte che riguarda l'organismo quanto per la parte che riguarda i mezzi, non dispiacerà che io riferisca qui ciò che si è fatto in Inghilterra e particolarmente pel porto di Londra.

Gli inglesi si sono trovati, rispetto al porto di Londra, quasi nelle identiche condizioni in cui noi ci troviamo di fronte al porto di Genova. Gli inglesi si sono accorti che il porto di Londra non è più sufficiente al traffico e che il movimento di questo porto è cresciuto nell'ultimo decennio in proporzione minore che per il passato, ed infatti il movimento del porto che nel decennio dal 1879 al 1889 si era elevato del 37 per cento, nel seguente decennio è disceso al 26 per cento.

La preoccupazione degli inglesi per questo fatto è stata tale che nel 1890 venne nominata una Commissione d'inchiesta per vedere quali fossero le cause di questo decadimento e quali i mezzi di provvedere. Questa Commissione di persone competentissime con quella serietà e diligenza con cui lavorano le Commissioni inglesi si pose all'opera e in meno di due anni ha presentato la sua relazione corredata da importantissimi documenti.

Quali sono le conclusioni di questa Commissione? Le sue conclusioni sono proprio identiche alle nostre.

Il porto di Londra, come hanno detto i precedenti oratori, a preferenza di tanti altri porti inglesi è retto da più Compagnie. Queste hanno taluni *docks*, quelle ne hanno degli altri, alcune associazioni provvedono ad una parte del Tamigi, altre provvedono ad altri bisogni; insomma vi è una grande complicazione di enti che spesso nuoce all'unità dell'indirizzo e rende impossibile il miglioramento di tutti i servizi.

Ad eliminare tutti questi inconvenienti la Commissione ha proposto al Parlamento di togliere di mezzo queste varie amministrazioni e di formarne una sola, che assuma la direzione di tutto il porto di Londra, costituendola in modo che risponda al grande scopo. E noti la Camera che, per far questo, si sono subito affacciate le due questioni in cui precisamente ci siamo imbattuti noi. In qual modo costituire questa amministrazione e quali debbono essere i mezzi per sopperire alle spese?

Per la costituzione della nuova amministrazione che essi hanno chiamato « Autorità del porto », si è proposto che la rappresentanza della contea di Londra dovesse avere undici rappresentanti e la corporazione della città ne dovesse avere tre, ciò che dà a questi due enti una grande preponderanza.

E perchè? Perchè secondo il confronto della Commissione a questi due enti sono

stati assegnati speciali obblighi: quello cioè di accrescere la profondità del Tamigi provvedendo essi coi loro mezzi alla spesa preveduta in due milioni e mezzo di sterline, quello di garantire una operazione finanziaria per quattro milioni e mezzo di sterline per potere allargare il porto e formare nuovi *docks*. Che se poi questi due enti non volessero o non potessero assumere questi oneri, allora la proporzione della loro rappresentanza sarebbe ridotta in più stretti confini.

Se la Camera me lo permette, dirò che qualche cosa di simile l'ho tentato anch'io. Un giorno ho pregato l'onorevole Imperiale, che ha preso tanta parte in questa faccenda e che fu giustamente elogiato dall'onorevole Ferraris, l'ho pregato di far pratiche a questo scopo col Comune e la Camera di commercio di Genova dicendogli: ma perchè la garanzia non se l'assume la città di Genova, che in questo caso potrebbe assicurarsi una parte preponderante nella costituzione del Consorzio? Abbiamo fatto, come vede la Camera, la stessa proposta inglese, ma non venne accolta dal Municipio.

Lo stesso è avvenuto per quel che riguarda la spesa: oltre i due milioni e mezzo di lire sterline bisogna spenderne altri quattro e mezzo per la maggiore escavazione del fiume Tamigi, pel porto, pei *docks*, ecc., cioè fra l'una e l'altra opera 175 milioni di lire italiane; come provvedere a tutto questo? Daremo maggiori vantaggi al commercio, scaveremo di più il Tamigi in modo che anche i grandi piroscafi possano entrarvi facilmente e così questi pagheranno volentieri qualche cosa di più; allargheremo i *docks* ed i bastimenti potendo compiere con maggior facilità le loro operazioni di carico e scarico daranno anche volentieri qualche cosa di più. Nella identica condizione ed anche più favorevole ci siamo trovati noi col porto di Genova, perchè il porto di Londra è un porto di riesportazione molto più che non lo sia Genova. Ora il mettere delle piccole tasse dai 10 ai 30 centesimi sempre quando si faccia in media una lira e 40 di false spese, non è cosa che potrà allontanare il commercio.

Dopo tutto questo si vede chiaro che la proposta che il Ministero ha fatta, e che la Commissione ha accettato, trova riscontro anche in Inghilterra perchè gli inglesi non hanno saputo fare niente di meglio. Essi vogliono costituire un ente nello stesso modo come lo abbiamo costituito noi e quanto ai mezzi ricorrono come facciamo noi ad

alcuni dritti sullo sbarco e l'imbarco delle merci.

Ma dopo avere risposto non dirò esaurientemente ma chiaramente alle due principali obiezioni, non posso tralasciare di entrare in una grande questione che è stata trattata e discussa in questa Camera tanto ieri che oggi: parlo della questione di un nuovo valico appenninico di cui il primo a parlare è stato l'onorevole Fasce e che ha trovato nell'onorevole Bettòlo un forte sostenitore.

Bisogna pensare, si è detto, al nuovo valico: la questione del nuovo valico è venuta alla Camera molte volte, è venuta qualche volta, mi si permetta la frase, anche in momenti inopportuni. Un tempo venne quando si trattava un'altra questione anch'essa gravissima che rifletteva tutto intero il paese, una questione che appassionava intere regioni, quella delle ferrovie complementari. Quello non era un terreno propizio per una questione come questa, ma oggi il momento mi pare molto più opportuno; oggi che si provvede all'allargamento del porto e precisamente nel modo che si desidera da coloro che più hanno competenza in questa materia, è chiaro che questo è il momento in cui l'idea di un nuovo valico si debba affacciare alla mente.

La proposta però concreta che fa l'onorevole Bettòlo e che il ministro non ha creduto di accettare, ha il suo lato buono, quantunque io se potessi dargli un consiglio, gli direi: se vuole mantenerla la mantenga, ma se l'abbandona, non avrà fatto che un abbandono di forma, perchè la cosa ritornerà da per sé; perchè in fondo io sono dell'avviso che nel concetto dell'onorevole Bettòlo ci sia la soluzione vera del problema. (*Commenti*). Si è fatta un tempo inopportuna-mente la domanda allo Stato di fare una nuova legge e spendere centinaia di milioni per questo valico, ed oggi nemmeno credo che si farebbe molto efficacemente perchè lo Stato è sempre restio a sobbarcarsi a grosse spese.

Ma l'onorevole Bettòlo apre un altro orizzonte e dice: non c'è bisogno che lo faccia lo Stato. Lo farà il Consorzio. Questo dice l'onorevole Bettòlo: ed in sostanza, che dice l'onorevole Bettòlo? Se veramente c'è bisogno di avere un nuovo valico, perchè c'è tanta merce che aspetta d'essere trasportata e non può trovare il suo vagone, ci sarà un privato che lo farà a spese sue. Questo è il modo come pone la questione l'onorevole Bettòlo e credo la ponga bene.

Se c'è bisogno d'un nuovo valico si troveranno i denari per farlo, si troverà chi lo farà. E dico di più, io credo che non è desiderabile che lo faccia lo Stato, perchè per il porto di Genova la questione importante non è di avere un valico ma di avere tariffe tali che un nuovo valico possa riuscire utile. Mettete un novello valico, e mettetelo nelle medesime mani delle attuali che non modificino le tariffe, credete che noi vinceremo la concorrenza di Anversa, di Rotterdam e di Marsiglia?

La questione del valico io non la guardo soltanto dal punto di vista materiale di lasciar passare più facilmente un vagone, ma la pongo nel senso che sorga tale concorrenza tra le Società ferroviarie in modo che si possa fare la concorrenza a questi porti che geograficamente stanno in condizioni molto meno favorevoli del porto di Genova. Una inchiesta non si è fatta in Italia, e credo sarebbe stata utilissima, quella cioè che avesse avuto per iscopo di vedere perchè solo il sette per cento delle merci che si sbarcano nel porto di Genova va in Svizzera; perchè?

Ferraris Maggiorino. Per la soprattassa del Gottardo.

Giusso. ...per la soprattassa del Gottardo se vuole l'onorevole Maggiorino Ferraris; ma se si esamina questa questione, io credo che dipenda da parecchie cause. Dipende in buona parte dalla soprattassa del Gottardo; dipende dalle tariffe ferroviarie che dovrebbero essere ribassate; dipende un poco anche dalle lire 1,40 di tassa di ancoraggio che mi sembra troppo grave, e che se fu elevata un giorno da lire 1 a 1,40 per aumentare i premi alla Marina Mercantile, oggi mi parrebbe francamente il caso di ridurla ad una lira sola, ed infine, me lo permetta la Camera, non ultima ragione secondo me (e lo dico a mio rischio e pericolo) non ultima delle ragioni per cui il porto di Genova non ha avuto tutto l'incremento che avrebbe dovuto avere, è perchè noi vogliamo perpetuare un sistema economico e doganale, che rovina l'Italia e non giova al porto di Genova. Ma lasciamo questo argomento che, noterò solamente di sfuggita e di passaggio, il movimento del porto di Genova dal '79 all'89 si è accresciuto dell'ottantaquattro per cento e dopo, cioè nel decennio seguente, è sceso al trentasette per cento.

Per tutte queste considerazioni quindi io credo che la questione del valico si imporrà; ma l'augurio che io fo per il porto

di Genova è che per accordi fra Genova, Milano e Torino si trovi modo di fare un novello valico senza l'opera del Governo, e senza dipendere dalla stessa Società ferroviaria che esercita gli altri valichi.

Quanto al desiderio mostrato dall'onorevole Maggiorino Ferraris di volere un'amministrazione rigorosa da una parte, e dall'altra di vedere ampliato il porto e di vederlo munito di tutte le macchine che possono facilitare l'imbarco e lo sbarco delle merci, io risponderò brevemente dimostrando che questo è stato ed è anche il nostro desiderio.

Ora io credo che noi questo abbiamo ottenuto chiamando con nomina governativa il presidente del Consorzio. L'idea che ebbe dal principio il Boccardo che poi ebbi io e la Commissione, è stata questa: di non nominare un uomo autorevole soltanto, ma innanzi tutto operoso.

Questo è il criterio che noi abbiamo avuto, perchè francamente in caso diverso non si sarebbe veduta la necessità di dare a questo presidente una indennità nè l'obbligo di dimorare a Genova. Egli deve essere l'uomo operoso che desidera l'onorevole Maggiorino Ferraris e che noi abbiamo vagheggiato poichè è certo che il concetto dell'onorevole Ferraris è un concetto vero: vi è bisogno di chi si muova, operi e vegli da mane a sera, non pensi che al porto ed abbia quella energia e mano di ferro che sono necessarie per reprimere tutti gli abusi che ora si deplorano nel porto e regolare tutti i servizii in modo che questi procedano con regolarità ed insieme con celerità. Questo è ciò che noi vogliamo. Avverrà? Noi ce lo auguriamo.

Una voce al centro. Nominato dal prefetto?

Giusso, relatore. Nominato dal Governo Spetterà al Governo di nominare l'uomo che possa compiere questo ufficio.

Quanto poi al desiderio che il porto possa essere tale da avere grandi fondali, che possa essere arredato delle migliori banchine, di gru e di tutte le macchine necessarie, a tutto questo, ripeto, provvede largamente il progetto del Genio civile tranne che per quanto riguarda i magazzini. La differenza fra il progetto Gadda e le opere proposte dall'ingegnere Inglese, accettato da tutte le autorità di Genova, è questa: che la Commissione Gadda pensava di usufruire di tutti gli spazi del porto, di accrescere sempre più i ponti a detrimento dello spazio acqueo, rimanendo nei confini del

porto, o tutto al più occupando parte dell'avamposto, mentre il progetto dell'ingegnere Inglese del Genio civile è interamente diverso: si allarga il porto formando un nuovo grande bacino dell'ampiezza quasi di 40 ettari con fondali da 12 metri in su acciocchè possano entrarvi i più grandi piroscafi che oggi si costruiscono in tutto il mondo.

Questo è stato lo scopo principale di questo progetto e se non si è provveduto per ora ai magazzini, questo sarà precisamente quello che dovrà fare il Consorzio, il quale imponendo qualche altra piccola tassa potrà dotare anche il porto di Genova dei magazzini che saranno ritenuti necessari.

Mi pare che per questa parte si possa essere sicuri che la nuova costituzione del Consorzio risponda a tutti i desiderati che si possono avere.

Per quanto riguarda gli operai e le cooperative ho poco da dire. Io sono lieto che nel Consorzio sia data la rappresentanza agli operai e sono stato anzi io a proporla; però desidero che i delegati siano operai veri e non vi sieno i loro rappresentanti, perchè nel Consorzio si deve sentire la franca, schietta e leale parola dei lavoratori senza equivoci e senza intermediari, proprio come essi la sanno dire, ed è l'espressione sincera dell'animo loro. Io ho proposto che i delegati degli operai siano due ma se si vuole che sieno tre non ho difficoltà ad acconsentirvi quantunque creda che due bastino e che l'aumento di tale numero non sia neanche di grande interesse per la classe operaia. Quando essa ha la sua voce nel Consorzio mi pare che basti.

In quanto alle cooperative io penso che sia buona cosa che ve ne siano nel porto di Genova ma non potrei consentire che la loro istituzione venga imposta al Consorzio. Abbiamo sentito parlare dallo stesso onorevole Chiesa di cooperative vere e di cooperative spurie; noi non dobbiamo quindi entrare in tutto ciò, se la vedrà il Consorzio; possiamo tutto al più mostrare il desiderio che alle cooperative si faccia una benevola accoglienza. In quanto all'imporre per obbligo non mi sembra affatto opportuno.

Io non so se ho risposto a tutte le obiezioni che sono state fatte e a tutte le domande che mi sono state rivolte; se qualcuna ne ho trascurata ne domando venia. Dopo aver parlato abbastanza a lungo non voglio più oltre abusare della pazienza della Camera, e nutro fiducia che la Camera vorrà fare buon viso a questo disegno di legg-

che è stato studiato da molti ministri che si sono succeduti, e da molti illustri uomini a cui l'Italia molto deve; io credo che questo progetto risponda agli interessi non solo di Genova, ma dell'intera Nazione, ed aggiungo altresì che questo disegno di legge costituisce il primo vero ed efficace esempio di decentramento che si sia fatto finora in Italia. Facciamo questo primo passo nella nuova via! Facendolo, credetemi, noi non facciamo un salto nel buio perchè tutte le cautele possibili sono state adottate e perchè la ponderazione non è mancata. Andiamo innanzi con fiducia e soprattutto con concordia e diamo questo primo esempio di decentramento che se verrà seguito da molti altri dimostrerà chiaramente fin dove possa giungere la grande e meravigliosa operosità delle città italiane e specialmente delle nostre città marittime. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni — Congratulazioni.*)

Presidente. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Agnini. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Agnini. D'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio, il quale ha consentito nella mia domanda, propongo che sia stabilito per giovedì lo svolgimento della mia proposta di legge « Iscrizione nelle liste elettorali dei militari congedati anteriormente alle leggi 11 luglio 1894, nn. 286 e 287. »

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intende approvata la proposta dell'onorevole Agnini.

(*È approvata.*)

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute al banco della Presidenza.

Di Trabia, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se non ritiene, oramai, assolutamente necessario e improrogabile, di ordinare, agli uffici distrettuali e provinciali, la distinzione dei redditi ipotecari dagli altri redditi, per togliere inesattezze gravi, manifeste e incontestabili, le quali danneggiano il nostro credito e costituiscono, forse, la più seria difficoltà per attuare utili riforme nel nostro sistema tributario.

« Valli Eugenio. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda di provvedere ad un servizio sulla linea Parma-Spezia più decente, più comodo, più rapido.

« Lagasi. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri della guerra, della marina e dei lavori pubblici, per sapere se non intendano indugiarsi oltre, ed oggi più che mai nella imminenza delle nuove Convenzioni ferroviarie, in concedere facilitazioni di viaggio agli ufficiali dell'Esercito e dell'Armata, in posizione di ritiro e di riserva soddisfacendo, così, ad un dovere di equità e di patriottismo.

« Santini. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se e quando intenda dare pubblicità all'inchiesta fatta sull'ordinamento e l'andamento del Museo Nazionale di Napoli.

« Ciccotti. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla proibizione del Comizio pubblico indetto per domenica ultima scorsa dalla Camera del lavoro di Milano, proibizione ordinata da quel Regio prefetto.

« Cabrini, Chiesa. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul cattivo funzionamento della ferrovia Circum-Etna nei rapporti della incolumità dei viaggiatori e del trattamento del personale.

« Grassi-Voces. »

Presidente. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Quanto all'interpellanza, il ministro cui è rivolta dirà poi se e quando intenda di rispondervi.

La seduta termina alle ore 18,20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione sul disegno di legge: Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (112) (*Urgenza*).

Discussione dei disegni di legge:

3. Approvazione dell'assegnazione straordinaria di lire 5,800,000 da iscriversi nei bilanci dei Ministeri della guerra e della

marina per l'esercizio finanziario 1902-903, per le spese della spedizione militare in Cina (124).

4. Maggiori assegnazioni per il richiamo sotto le armi della classe 1878 da inserirsi in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902 (164).

5. Ruolo organico del personale del Ministero di agricoltura, industria e commercio (136-136 bis).

6. Riforma dei ruoli organici dei personali dipendenti dal Ministero del tesoro, della Corte dei conti, di gestione e controllo, di ragioneria delle intendenze di finanza e delle delegazioni del tesoro (175).

7. Sulle case popolari (134).

8. Provvedimenti per gli spiriti adoperati nelle industrie (130).

9. Disposizione sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti (46).

10. Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'istruzione superiore (145-146).

Discussione dei disegni di legge:

11. Ordinamento della Colonia Eritrea (57).

12. Della riforma agraria (147).

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

14. Modificazioni al libro I, titolo X, del Codice civile, relative al divorzio (182).

15. Modificazione alla circoscrizione dei tribunali di Cassino e di Santa Maria Capua Vetere (118).

16. Modificazioni ed aggiunte alla legge 8 febbraio 1900, n. 50, per concorso dello Stato nelle opere di conduttura di acqua potabile (191).

17. Interpretazione dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 1896, n. 554, sul matrimonio degli ufficiali del Regio Esercito (132).

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

19. Sul servizio telefonico (180).

20. Approvazione del piano di ampliamento della città di Genova ai piedi e sulla pendice occidentale della collina di San Francesco d'Albaro, con facoltà d'imporre tributi (195).

21. Monumento nazionale a Dante Alighieri in Roma (142).

22. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862 sulle Camere di commercio (103).

23. Cancellerie e segreterie giudiziarie (163) (*Urgenza*).

24. Assegnazione straordinaria per anticipazioni a diversi Comuni della provincia di Messina danneggiati dalla sottrazione del Fondo speciale per la viabilità obbligatoria avvenuta nella Cassa della prefettura di Messina (194).

25. Concessione di un sussidio di lire 100,000 da parte dello Stato al comune di Scansano per esecuzione di opere pubbliche (196).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione

Roma 1902 - Tip. della Camera dei Deputati.

