

CXV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 11 DICEMBRE 1902

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza.	Pag. 4562
Disegni di legge (Presentazione):	
Prestito Bevilacqua La Masa (CARCANO).	4560
Canali Cavour (Id.).	4560
Esercizio del porto di Genova (<i>Seguito della discussione</i>).	4539
BALENZANO (<i>ministro</i>).	4541
4542-43-44-45-48-50-60	
CABRINI	4543
CARCANO (<i>ministro</i>).	4561
CAVAGNARI	4547-49
CHIESA	4559
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	4553-56-57
FERRARIS MAGGIORINO	4540-42-52-55
GIUSSO (<i>relatore</i>).	4542
4544-45-46-51-53-57-59-60	
LAGASI	4544
LUZZATTO R.	4545-46
RUBINI	4551-57
Interrogazioni:	
Opere pie di Scicli:	
RIZZONE	4528
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4528
Linea ferroviaria Giulianova-Teramo;	
CERULLI	4529
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4529-31
Linea Parma-Spezia:	
LAGASI	4532-34
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4532-33
Facilitazioni di viaggio (Ufficiali dell'esercito e dell'armata in ritiro):	
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4534
SANTINI	4535
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	4534
Museo Nazionale di Napoli:	
CICCOTTI	4536
CORTESE (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4536
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
PANSINI	4528
PRESIDENTE	4561
SONNINO	4528
Proposta di legge (Lettura):	
Usura (SONNINO).	4527
Inscrizione nelle liste elettorali dei militari congedati (<i>Svolgimento</i>).	4537
AGNINI	4537
GIOLITTI (<i>ministro</i>).	4538
Istituto Nazionale per gli orfani degli impiegati (<i>Svolgimento</i>).	4538
GIANTURCO	4539
MAZZITTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	4539
Relazione (Presentazione):	
Alcool industriali (ORLANDO).	4557
Colonia Eritrea (FRANCHETTI).	4558

La seduta comincia alle 14.5.

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

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: De Marinis, di giorni 3; Romano Adelelmo, di 10; D'Alife, di 8.

(Sono concessi).

Lettura di una proposta di legge.

Presidente. Si dia lettura di una proposta di legge di iniziativa parlamentare, che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

Podestà, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Sidney Sonnino.
— Sull'usura.

Articolo unico.

Ogni interesse su somme mutate o tenute a prestito per un tempo sia determinato, sia indeterminato, sotto qualunque forma stipulato, che oltrepassi della metà il saggio legale sulla somma capitale, sarà sempre considerato per tale eccedenza, nonostante qualsiasi patto in contrario, come quota di ammortamento del debito capitale, ed il pagamento fattone sarà sempre computato come un effettivo rimborso del capitale stesso.

Nei giudizi relativi il magistrato può, quando concorrano circostanze e presunzioni gravi, precise e concordanti, ammettere, agli effetti del precedente comma, la prova testimoniale anche nei casi preveduti negli articoli 1341 a 1345 del Codice civile.

Le disposizioni della presente legge non si applicano ai prestiti contro pegno fatti dai Monti di Pietà regolati dalla legge 4 maggio 1898, n. 169.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino.

Sonnino Sidney. La presente proposta di legge fu già presentata alla Camera nella passata Sessione e la Camera la prese in considerazione e nominò una Commissione. A risparmio di tempo proporrei che questa proposta fosse inviata alla stessa Commissione, che ebbe ad esaminarla la volta passata.

Pansini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pansini. Se l'onorevole Sonnino non ha difficoltà, io propongo che la sua proposta di legge sia trasmessa alla Commissione, che studia il disegno di legge sulla riduzione dell'interesse legale, giacchè io vedo assoluta connessione tra i due progetti.

Sonnino Sidney. Non ho alcuna difficoltà.

Presidente. L'onorevole Sonnino ha proposto che la sua proposta di legge sia rinviata alla Commissione, che già ebbe a studiarla nella Sessione precedente, ma l'onorevole Pansini, a sua volta, propone che essa sia deferita all'esame della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge intorno alla diminuzione dell'interesse legale.

L'onorevole Sonnino consente nella proposta dell'onorevole Pansini?

Sonnino Sidney. Ho già detto che non ho difficoltà.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, questa proposta si intenderà approvata.

(È approvata).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Le prime tre interrogazioni sono quelle rimandate al 16 corrente.

Veniamo quindi all'interrogazione dell'onorevole Rizzone al ministro dell'interno: « per sapere quali siano i suoi intendimenti sulle gravissime irregolarità scoperte nelle Opere pie di Scicli. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

Ronchetti, sottosegretario di Stato per l'interno. Scicli ha la fortuna di avere Opere pie di una grande importanza. Fra le più cospicue sono la Fondazione La Rocca, il Ricovero Carpentieri, la Confraternita Santa Maria la Nuova e l'Opera pia Busacca. Questa ha un patrimonio di quattro milioni e mezzo! (Oooh!) Ma Scicli che ha questa fortuna, pare che non abbia quella di veder amministrare queste Opere pie con esagerata regolarità. (Si ride).

Al Ministero dell'interno sono pervenuti molti reclami contro il modo col quale que-

ste amministrazioni delle Opere pie erano tenute; sicchè con decreto del luglio passato dovette sciogliere l'amministrazione della Fondazione La Rocca e sospendere quella delle altre tre Opere pie che ho ricordato. Fece di più: mandò a Scicli un valente ispettore generale perchè facesse una inchiesta rigorosa intorno all'amministrazione di queste Opere pie.

Ora quell'ispettore ha compiuto il suo mandato e purtroppo constatò che eransi commesse numerose e gravissime irregolarità.

Io non entrero ora nei particolari dell'inchiesta, tanto più che la relazione dell'ispettore generale è stata mandata al Prefetto di Siracusa, perchè in base ad essa formulasse proposte concrete e pratiche, che il Ministero si riserva di esaminare. Ciò di cui posso assicurare l'onorevole interrogante è questo, che si è provveduto a che le Opere Pie, fin qui così male amministrate, siano dirette e regolate da un temporaneo commissario, che dia affidamento di volere e sapere fare il proprio dovere. E posso altresì assicurare l'onorevole interrogante, che, appena pervenute le proposte del prefetto di Siracusa, il Ministero il quale ha già dato prova della sua ferma volontà di tutelare le Opere pie di Scicli ordinando l'inchiesta, non mancherà di adottare, senza riguardi di sorta, tutte quelle misure che riconoscesse necessarie a salvaguardare il patrimonio che la pietà degli avi volle consacrato a sollievo dei poveri.

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

Rizzone. Le brevi ma esaurienti dichiarazioni dell'onorevole Ronchetti mi dispenserebbero dallo svolgere la mia interrogazione. Debbo però osservare che a Scicli esistono ben 25 Opere pie, le quali hanno un patrimonio complessivo di 7 milioni circa (Ooh! — Commenti). Nel 1876, se non erro, la Camera nominò una Commissione parlamentare per fare una inchiesta sulle Opere pie ed il relatore di essa, sin da allora, dichiarò che i legati di maritaggio dell'Opera Busacca di Scicli, la quale possiede 5 milioni di patrimonio, erano fomite di immoralità e di corruzione. E questi atti esistono nel Parlamento.

Dopo 26 anni, solo pochi mesi addietro, per la lodevole iniziativa dell'onorevole ministro dell'interno, coadiuvato efficacemente dal prefetto di Siracusa e dal commissario Zanetti, si sono scoperte delle gravissime irregolarità in quelle Opere pie. Ne ci-

terò due sole: la mancata riscossione di lire 125,000 circa, delle quali una metà prescritte, per ragioni di favoritismo, nell'Opera pia Busacca, ed un ammanco di 70 mila lire circa nell'Opera pia Carpentieri, per cui furono arrestati il tesoriere ed il contabile.

Ho voluto citare questi fatti, perchè taluni giornali, anche di Roma, hanno pubblicato che Scieli è fuori legge. Essi certamente debbono ignorare quanto è avvenuto colà e come gli sfruttatori del patrimonio del povero gridino appunto, perchè il commissario Zanetti tenta di far rientrare Scieli nell'orbita della legge.

Mi dichiaro pienamente sodisfatto, e fiducioso nell'opera che il ministro spiegherà in avvenire per moralizzare quelle amministrazioni, fo voti che il Governo presenti una legge, la quale rispettando i dritti quesiti converta tutti i legati di maritaggio ed altre consimili opere in istituti di beneficenza, che rispondano meglio al progresso moderno ed anche alla volontà dei testatori.

Presidente. Così è esaurita questa interrogazione. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Cerulli al ministro dei lavori pubblici « sul miglioramento dell'orario sulla linea ferroviaria Giulianova-Teramo affinché il capoluogo di quella Provincia sia messo in relazione con la capitale mercè treno diretto. »

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Io ritengo che l'onorevole Cerulli voglia alludere nella sua interrogazione ad una coincidenza a Giulianova fra un treno notturno da Teramo ed il diretto numero 69 per Castellammare che a sua volta coincide col treno numero 88 da Sulmona a Roma...

Cerulli. E qualche altra cosa che dirò poi.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Come l'onorevole Cerulli sa, non è nella facoltà dell'Amministrazione dei lavori pubblici di imporre nuove coppie di treni alle Società esercenti; nel caso presente poi io ritengo, che sarebbe indispensabile, per sopperire alle lagnanze degli interessati (il che verrà dimostrato poi dall'onorevole Cerulli), aggiungere una coppia in più di treni sulla diramazione Giulianova-Teramo, coppia che noi non possiamo imporre, atteso il prodotto chilometrico di quella diramazione che ascende soltanto a lire 4,338.96.

Per eliminare tali lagnanze proponemmo alla Società esercente la posticipazione dell'ultimo treno della sera da Teramo, ma la Società Adriatica non volle dare il suo as-

senso e, malgrado le nostre insistenti premure, essa persistette nel suo rifiuto dichiarando che il provvedimento richiesto, importando un servizio notturno, guasterebbe i servizi locali ed obbligherebbe ad una maggiore spesa di esercizio di cui essa, ove fosse costretta a sopportarla, avrebbe cercato di risarcirsi, almeno in parte, sopprimendo la coppia di treni, che essa già effettua in più dei suoi obblighi contrattuali. E tale fatto non avrebbe mancato di dar luogo a reclami, perchè in materia di orari avviene sempre che, per accontentare una parte, se ne scontenta un'altra. (*Interruzione del deputato Cerulli.*)

Ma mi lasci dire, risponderà poi.

Nei casi, come quello in esame, noi non possiamo, senza l'adesione della Società, imporre variazioni. L'onorevole interrogante forse dirà che noi abbiamo questo potere; ma io ho già esposto in succinto quali gravi difficoltà a ciò si oppongono, perchè la Società con ragione sostiene che, se noi imponiamo questo nuovo obbligo, essa sopprimerà la coppia di treni che ha concessuta in più dei suoi obblighi contrattuali.

Mi dica ora l'onorevole Cerulli se noi possiamo insistere nella posticipazione dell'orario, il quale non arreca altro inconveniente che di dover stare qualche ora fermi, mentre il servizio sarebbe impossibile con due sole coppie di treni. Se, modificato l'orario, la Società sopprimesse l'altra coppia di treni, allora i lamenti, che ora vengono fatti dall'onorevole Cerulli, ci verrebbero fatti da altri e con maggiore ragione.

Malgrado le difficoltà, continueremo a fare le maggiori premure ed insistenze presso la Società concessionaria, ma credo che sarà cosa ben difficile riuscire e che per il momento non vi sia provvedimento di sorta da prendere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cerulli per dichiarare se sia o no sodisfatto.

Cerulli. Le dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato sono, per mia disgrazia, quasi del tutto insoddisfacenti, poichè quella specie di costatazione di impotenza che viene dal rappresentante del Governo in una questione di orari ferroviari, allorchè un sotto-segretario di Stato, dell'energia dell'onorevole Niccolini, deve, in una questione come questa confessare che il Ministero non ha mezzo per costringere la Società ferroviaria esercente, ad ordinare il servizio in modo che risponda ai bisogni della popolazione; oh!

allora, lasciatemelo dire, è inutile che noi abbiamo un Governo forte, liberale, ma che ci abbandona, quando sentiamo il bisogno del suo appoggio!

È inutile che esista un regime convenzionale ferroviario, sotto la parvenza di conciliare gl'interessi pubblici dello Stato, e quelli privati delle Società, se una delle parti in causa, cioè il tutore della cosa pubblica, il rappresentante del Governo, trova comodo e corretto, dopo constatata la necessità del pubblico servizio, limitarsi a riconoscere di non poter far nulla per migliorarlo. Oh! sì, tutto questo è sconsigliato, e non fa che accrescere la diffidenza verso le istituzioni e verso il Governo!

Ma, uscendo dalle generali, io dirò alla Camera che ho indugiato parecchi giorni a portarle innanzi la questione dell'orario ferroviario della linea Giulianova-Teramo, perchè mi lusingavo che le promesse fattemi da Sua Eccellenza il ministro, e dallo stesso sotto-segretario di Stato, onorevole Niccolini, si sarebbero realizzate, insieme a quelle, che a me, ed agli altri miei colleghi abruzzesi, essi fecero per il miglioramento dell'orario de' treni diurni della linea Castellammare Adriatico-Roma. Però, mentre nessuna comunicazione ufficiale è fatta ancora per questi ultimi, abbiamo rilevato dai giornali politici della Capitale e della Provincia, che qualche cosa s'intende di fare dal 1° gennaio 1903 in poi per abbreviare l'orario attuale dei due treni *ascendente* e *discendente*, che hanno un percorso di 20 chilometri circa; veri treni *lumaca*! E sta bene, noi ce ne accontenteremo, specie se per il treno *ascendente* sarà fissata la partenza da Castellammare alle ore 12,25 com'era per l'innanzi, e se pel *discendente* non ci si obbligherà a partir da Roma prima delle 8. Ma per la linea di Giulianova-Teramo, cosa si fa? Secondo quel che ha detto l'onorevole Niccolini, non si potrebbe far nulla, e l'orario attuale dovrebbe rimanere invariato.

L'onorevole sotto-segretario ha detto che da parte del Ministero si sono fatte premure alla Società Adriatica per l'aggiunta di una nuova coppia di treni, ma questo sarebbe forse troppo ed io non l'ho chiesto, nè lo chiedo. Tempo verrà, ed io me l'auguro fra breve, che anche alla quarta coppia si dovrà provvedere, ma per ora è prematuro.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Prima quella e poi l'altra.

Cerulli. Io per ora mi affatico unicamente per lo spostamento di 4 ore sull'orario di

partenza dell'ultimo treno da Teramo e per qualche altro lieve miglioramento, come dirò più innanzi.

Lo spostamento d'orario del treno 828 è indispensabile per mettere Teramo, capo, luogo di Provincia, in comunicazione diretta col treno 69, che percorre la linea adriatica, e che a Castellammare coincide col nuovo diretto notturno per Roma, istituito, non è guari, per la forte volontà e per l'energia dell'onorevole Balenzano. Anche a questo la Società ferroviaria si era opposta fieramente, ma poi ha dovuto finire per cedere. Perchè non lo farà anche per la linea di Teramo, dove il miglioramento reclamato non importerà al postutto che poche lire di maggiore spesa? Basterà che il Governo lo voglia.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Sì, ma gli ho detto la ragione per cui non si può.

Cerulli. Permetta, onorevole Niccolini, il Governo ha in mano l'arma delle Convenzioni ferroviarie, quelle Convenzioni, intendiamoci, che io non ho votato, e che non avrebbe votato forse neppure l'onorevole Niccolini se si fosse trovato alla Camera alorchè furono discusse.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Siamo d'accordo.

Cerulli. Or bene, il Governo da queste Convenzioni, bene o male in vigore, ha il diritto di obbligare la Società a formare i suoi orari in modo che corrispondano ai bisogni delle popolazioni.

Se non fosse così, non avrebbe potuto l'onorevole Balenzano obbligare la Società a stabilire i treni diretti notturni tra Castellammare Adriatico e Roma, ed è per questo che non può ora rifiutarsi a costringerla anche a fare in modo che la città e la provincia di Teramo si possano valere di questi treni nel modo migliore e non già lasciare che mentre da Teramo a Roma si può venire in 9 ore circa, se ne debbano invece impiegare quasi 14, com'è l'orario attuale del treno 828. Insomma per venire a Roma col diretto ci vuol più tempo che col treno ordinario, che se la cava con meno di 13 ore!

Tutto questo è assurdo! Ma si risponde: se costringiamo la Società a fare le modificazioni dell'orario, invocate dall'onorevole Cerulli, essa può sopprimere una coppia di treni, sulla linea di Teramo, con grave scapito del movimento dei viaggiatori e delle merci. (*Interruzione del sotto-segretario di Stato*).

Senta, onorevole Niccolini, quest'argo-

mento non mi scuote perchè di questa facoltà certamente la Società non pensa di valersi, perchè essa sarebbe anche più contraria ai suoi interessi che alle legittime esigenze delle popolazioni che io rappresento; e valga il vero: il prodotto chilometrico della linea Teramo-Giulianova (l'onorevole Niccolini ben lo sa) è in continuo e progressivo aumento. Infatti delle lire 3900 a chilometro che erano nel 1898 siamo ora a circa lire 4700, giusta l'ultima statistica del 1900; di questo prodotto ben 69 mila lire rappresentano il movimento dei viaggiatori, ossia circa il 60 per cento di tutto l'introito della linea.

Come potrebbe dunque sostenersi legittimamente che possa sopprimersi una coppia di treni su questa linea?

Ma chi è che non comprende che se il servizio sarà migliorato, e con orari più ragionevoli, e con materiale più decente, crescerà la rendita, non diminuirà? E si potrà così giungere alla istituzione di quella quarta coppia di treni che è nei voti comuni!

Io quindi non mi posso arrendere a questa specie di spauracchio della soppressione della terza coppia di treni. Credo che questo non possa avvenire. Io invece reclamo dall'onorevole sotto-segretario di Stato che continui ad insistere presso la Società per il miglioramento da me reclamato, e lo prego di estendere queste sue premure alla soddisfazione di altri legittimi desiderii, quali son quelli che nel treno merci celere giornaliero da Castellamare Adriatico a San Benedetto del Tronto, nel treno comunemente conosciuto sotto le lettere NP, sia aggiunta una vettura viaggiatori, che favorirebbe immensamente l'accesso a Teramo degli abitanti del II Circondario, che in una sola giornata potrebbero andare e venire dal Capoluogo, e di sbrigare i propri affari senz'essere obbligati a pernottare fuori delle loro abitazioni. Con l'abbreviamento dell'orario di partenza da Giulianova del treno 821, e col procrastinamento di quello 824 da Teramo, si servirebbe egregiamente al rapido scambio della corrispondenza epistolare, e si farebbe anche il maggior comodo dei servizi locali. Questi voti, tanto antichi quanto modesti, e che contribuirebbero evidentemente all'aumento dei prodotti della linea Giulianova-Teramo, restano da molti anni lettera morta!

Onorevole Niccolini, Ella ha udito ieri il nostro collega Codacci-Pisanelli tessere le lodi al Ministero pel miglioramento già

conseguito con i diretti notturni della linea di Sulmona, per le comunicazioni delle Puglie, con la Capitale, e viceversa; ma ha udito pure il nostro onorevole collega, con quello spirito d'equità, e di giustizia distributiva, che tanto lo distingue, far appello al Ministero, perchè si preoccupi seriamente di concedere vantaggi al servizio locale abruzzese: in caso diverso l'opera così ben iniziata, non potrà essere durata!

Ascolti dunque il rappresentante del Governo questa voce certamente non sospetta, se pure non vuol prestar fede ai reclami da me oggi presentati alla Camera.

Nè trascuri l'onorevole sotto-segretario di Stato le voci che al Governo son pervenute sia dal Prefetto di Teramo, che dalla Deputazione provinciale, e dalla Camera di commercio. Queste voci dicono chiaro: che quella Provincia vuol essere trattata con equità e benevolenza, ed alla pari delle altre del Regno per quanto concerne il servizio ferroviario, come per tutti gli altri servizi. È forse un pretendere troppo costoso?

A me non pare, e quindi concluderò malinconicamente protestandomi nè sodisfatto, nè insodisfatto delle dichiarazioni del Governo, ed esigendo da esso, che non lasci cadere troppo facilmente nel dimenticatoio l'argomento della mia interrogazione, e che voglia invece accrescere ed acuire il suo buon volere, che sarà il mezzo decisivo per ottenere dalla Società ferroviaria i miglioramenti reclamati da un'intera Provincia, de' quali mi son fatto eco in questa Camera. (*Bene!*)

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

Presidente. Parli pure.

Niccolini sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Assicuro l'onorevole Cerulli, che da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici sono state fatte premure insistenti, e se ne faranno in avvenire delle più insistenti che mai: ma creda che, se avessimo la possibilità di imporre quello che egli desidera alla Società esercente, non avrei atteso che egli mi avesse dato dei suggerimenti. Ma è che proprio ci troviamo nella necessità di prendere, come suol dirsi, la lepre col carro. Non è uno spauracchio, onorevole Cerulli: è proprio una minaccia quella che fa la Società, e che tradurrebbe ad effetto, se noi volessimo imporre la accennata variazione d'orario. Perchè l'imporre le variazioni d'orario, come accenna l'onorevole Cerulli, è certo

nelle nostre facoltà: ma se, per contro, ciò producesse la soppressione di una coppia di treni, e ritenga che la sopprimerebbero, allora vedrebbe l'onorevole Cerulli quali sarebbero i vantaggi che ritratteremo da questa nostra risoluzione. D'altra parte, l'ho già accennato, e lo ripeto adesso, correggendo, modificando l'orario secondo i desiderî dell'onorevole Cerulli, noi verremmo a scontentare altri i quali sarebbero danneggiati pel servizio locale.

Cerulli. La Camera di commercio ed il prefetto della provincia...

Presidente. Non interrompa.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Ad ogni modo, per dimostrare tutto il miglior buon volere, interrogheremo i principali interessati, e vedremo se sarà possibile conciliare l'orario in modo, che possa rispondere ai desiderî dell'onorevole Cerulli.

Presidente. L'onorevole Valli Eugenio ha interrogato il ministro delle finanze...

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. L'onorevole Valli, impegnato nella Commissione per la legge sugli alcohols, mi prega di differire questa interrogazione.

Presidente. A quando?

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. Può andare anche in fine dell'ordine del giorno.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole Lagasi ha interrogato il ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda di provvedere ad un servizio, sulla linea Parma-Spezia, più decente, più comodo, più rapido ».

Onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. I lamenti portati alla Camera dall'onorevole Lagasi, sono lamenti che si verificano ben di sovente. Non è più che pochi giorni, sebbene non per la stessa linea, che ho risposto all'onorevole Sorani, il quale lamentava l'inconveniente del materiale di vecchio tipo che abbiamo sulla linea Siena-Empoli-Chiusi.

Lo stesso si verifica sulla linea cui accenna l'onorevole Lagasi, nella sua interrogazione.

L'onorevole Lagasi non può ignorare che, per le vigenti Convenzioni ferroviarie, la durata delle carrozze viaggiatori è stabilita in anni quaranta.

Cra, tranne che pei direttissimi e pei diretti, a causa della scarsità del materiale più recente, non abbiamo una dotazione sufficiente che serva ai treni omnibus.

Sulla linea alla quale s'interessa l'onorevole Lagasi, avviene purtroppo che vi sia del materiale non molto moderno. Quel che possiamo fare, che abbiamo fatto e che continueremo a fare, non è che questo: d'insistere presso le Società esercenti, perchè tengano quel materiale in condizioni migliori di quelle in cui lo tengono al presente.

D'altra parte, non posso dissimulare che vi è un grave ostacolo da superare perchè, data la relativa scarsezza del materiale, non sempre, quando occorrerebbero delle piccole riparazioni, si può ritirare dalla circolazione il materiale stesso, ed inviarlo alle officine, per sottoporlo alle debite riparazioni.

Pur tuttavia terrò conto grandissimo delle raccomandazioni, che l'onorevole Lagasi fa nella sua interrogazione e sarà per fare nella sua risposta; per quanto sta in noi, procureremo che questo materiale risponda meglio ai desiderî dei viaggiatori. Riguardo al miglioramento del servizio, io prego l'onorevole Lagasi di farmi conoscere questi desiderati, e se sarà possibile concordare con le Società ferroviarie un nuovo orario, che risponda meglio ai desiderî delle popolazioni, si assicuri che sarà per noi un grandissimo piacere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lagasi per dichiararsi o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

Lagasi. Ringrazio la cortesia del sotto-segretario di Stato delle risposte che mi ha dato; esse però non possono essere soddisfacenti. Il servizio della linea Parma-Spezia, ho detto nella mia interrogazione, è poco decente, poco comodo e poco rapido. Le vetture di prima classe sono le vecchie di seconda ridotte e decorate con pochi stracci di pizzo all'uncinetto.

De Andreis. È da per tutto così.

Lagasi. Le vetture di seconda sono le vecchie di terza, ridotte e rimodernate con schienali e cuscini di crine vegetale, le vetture di terza sono le vecchie già adibite al servizio del bestiame. (*Si ride — Commenti*). I mezzi di illuminazione e riscaldamento sono addirittura preistorici, lampade ad olio e caloriferi ad acqua calda per le sole vetture di prima e di seconda classe. Il materiale mobile insomma ha l'età di più di mezzo secolo.

Niccolini, sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici. Non può aver più di quarant'anni.

Lagasi. L'orario poi non risponde nè ai bisogni locali, nè ai bisogni generali del

movimento. Da Spezia a da Sarzana parte un treno alle 7.5 che arriva a Parma alle 11.48; un secondo alle 11.10 che arriva a Pontremoli e si arresta; un terzo alle 15.51 che arriva a Parma alle alle 19.31. Da Parma parte alle 4.5 un treno che arriva a Spezia ed a Sarzana alle 8.40; un secondo alle 10.20 che arriva a Spezia ed a Sarzana alle 15.20; un terzo che arriva a Spezia e Sarzana alle 21.41. Da Pontremoli parte un treno alle 4.30 che arriva a Parma alle 7.12. Dunque da Spezia e da Sarzana sono due treni che partono per Parma con l'intervallo di più che otto ore l'uno dall'altro.

Da Parma per Spezia e Sarzana partono tre treni, alle 4.5, alle 10.20 e alle 17, con un intervallo tra il primo ed il secondo di sei ore, tra il secondo e il terzo di sette ore. Da Borgotaro e da Pontremoli per Parma partono tre treni, l'uno alle 4 circa, l'altro alle 9 circa, il terzo alle 17 circa, con una distanza tra il secondo e il terzo treno di ben dieci ore. Come può provvedere ai bisogni locali questo servizio?

Mi pare che sarebbe facile rimediare a questi inconvenienti quando si facesse partire il treno delle 4.30 da Spezia e da Sarzana anzichè da Pontremoli, e si facesse proseguire il treno delle 11, che parte da Spezia e da Sarzana, per Parma, anzichè arrestarlo a Pontremoli.

Come non risponde ai bisogni locali, molto meno il servizio risponde ai bisogni generali per difetto di coincidenza e di rapidità. Il direttissimo che da Roma arriva a Sarzana alle 3.32 non trova coincidenza, mentre potrebbe averla se si facesse partire il treno, anzichè da Pontremoli alle 4.30, da Spezia e Sarzana alla stessa ora.

Il treno di Parma delle 10.20 arriva a Sarzana alle 14.59, dopo cioè la partenza dei treni *omnibus* per Pisa e Genova, cosicchè accade che i passeggeri, che non possono o non vogliono servirsi dei treni diretti, sono costretti a fermarsi a Sarzana o a Spezia per cinque o sei ore.

Quest'inconveniente non avverrebbe se si accelerasse un tantino la marcia di questi treni.

Il treno in partenza da Spezia a da Sarzana alle 11, in coincidenza coi due importanti accelerati da Genova e da Pisa delle 9 e delle 11, non giova perchè si ferma a Pontremoli invece di proseguire per Parma, dove giungerebbe in coincidenza con quello delle 16.39 per Milano e delle 16.25 per Bologna.

Noti poi, onorevole sotto-segretario di

Stato (Ella già lo sa senza che io glielo rammenti), che per un tragitto di 120 chilometri i treni sulla linea Parma-Spezia impiegano la bellezza di cinque ore con una velocità media di circa 23 chilometri all'ora.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. È regolare.

Lagasi. Io da due anni ho rivolto preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed ho insistito perchè provvedesse a che almeno il direttissimo che parte da Roma si arrestasse Borgotaro, capoluogo del Collegio e del circondario. Non è stato possibile, benchè le ragioni adotte per negare la fermata non siano soddisfacenti.

Io però desidererei che l'onorevole Niccolini facesse vive istanze presso la Società perchè almeno mettesse sulla linea una coppia di treni diretti o per lo meno di accelerati: ma che fossero accelerati sul serio, non come quelli che ci sono oggi.

Io ho sentito dire dall'onorevole Niccolini allorquando ha risposto all'onorevole Cerulli, che il Governo è impotente contro le Società. Io non so quali sono le ragioni, forse di rivalità tra la Mediterranea e l'Adriatica, che determinarono la Mediterranea stessa a fare questo servizio sulla Parma-Spezia. Comunque non posso ammettere che il Governo debba in Parlamento dichiararsi impotente contro le Società ferroviarie.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma secondo in che cosa.

Lagasi. Non lo posso ammettere, perchè so che le ferrovie sono per il servizio del pubblico e non per il vantaggio delle Società esercenti.

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

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Lagasi, mi consenta una breve replica. Che le ferrovie siano per il servizio del pubblico, sono perfettamente d'accordo. Ma c'è un'altra questione molto importante ed è questa, che i contratti sono contratti e da essi non si può decampare. Per conseguenza, se io ho detto all'onorevole Cerulli che siamo impotenti a poter imporre delle cose che non sono contemplate nei contratti, è perchè noi siamo costretti a rispettare i patti stipulati. Ma quando le Società esercenti hanno torto, creda pure onorevole Lagasi che da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici non si usa nessun riguardo verso di esse: allora siamo energici e facciamo rispettare i patti. Ma quando si vogliono imporre per comodo dei

deputati o dei viaggiatori delle fermate...
(*Interruzioni a sinistra*).

Lagasi. Domando di parlare per fatto personale.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. È proprio così. Quando l'onorevole Lagasi viene a lamentare qui che i treni sono poco celeri e poi viene a domandare una fermata a Borgotaro, domanda delle cose assolutamente inconciliabili.

Presidente. L'onorevole Lagasi ha facoltà di parlare per fatto personale.

Lagasi. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha voluto attribuirmi l'intenzione di averlo interrogato per fare il comodo mio e non l'interesse del mio collegio.

Ora l'onorevole Niccolini questa frase non avrebbe dovuto adoperarla a mio riguardo, perchè egli sa, per documenti pervenuti al Ministero, che le rimostranze non vennero da me, ma dai Corpi locali del Collegio che io rappresento in questa Camera. Anzi dirò di più all'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, e cioè che, avendo io insistito presso gli uffici del Ministero per la fermata del direttissimo, mi si disse da un impiegato, che non nomino: se Ella vuol servirsi del direttissimo, telegrafi quando parte da e per Roma e si farà in modo che il treno si fermi. (*Commenti — Interruzioni*). Io risposi a questo impiegato che la mia istanza non era per fare il comodo mio, ma per fare quello degli abitanti del Collegio e del paese. Vede adunque l'onorevole Niccolini che non c'era ragione che fossero indirizzate a me le frasi da lui pronunciate.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Non a Lei, ho detto in genere.

Lagasi. E giacchè ho la facoltà di parlare, aggiungo che, se i contratti attuali vincolano indissolubilmente il Governo, ciò che non credo, verso le Società, si deve cercare almeno di modificare al più presto, se occorre, i contratti medesimi. (*Commenti*).

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Ma i contratti non si possono modificare prima che siano scaduti.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Santini ai ministri della guerra, della mariniera 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. »

È presente l'onorevole Santini?... Già egli non manca mai! (*ilarità*).

Ottolenghi, ministro della guerra. Pregherei l'onorevole presidente di dar facoltà di parlare all'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici, che si è assunto di rispondere all'onorevole Santini su questo argomento.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Io veramente avrei preferito che a questa interrogazione avesse risposto l'onorevole ministro della guerra, giacchè è già la terza volta oggi, che dovrò confessare che noi non abbiamo modo di imporre alle Società esercenti le ferrovie, le concessioni sollecitate.

L'onorevole Santini può esser certo del nostro sincero affetto verso l'esercito e conseguentemente comprenderà come e quanto insistenti siano state le nostre premure a favore dei nostri bravi ufficiali, anche se in posizione di ritiro o di riserva; ma purtroppo alle nostre insistenze venne sempre risposto con rifiuti, basati appunto sui patti contrattuali che dobbiamo tuttavia rispettare. Anche l'anno scorso, in occasione delle trattative circa le facilitazioni ferroviarie, approvate poi con la legge 29 dicembre 1901, n. 568, non mancò l'Amministrazione dei lavori pubblici d'insistere nuovamente per concessioni ulteriori a favore degli ufficiali; ma nemmeno allora potemmo raggiungere lo scopo. Posso non di meno assicurare l'onorevole interrogante, che noi non ci stancheremo di rinnovare le nostre premure, ma io non dissimulo che forse nuove difficoltà dovremo incontrare e forse anche rassegnarci a tener conto della raccomandazione dell'onorevole Santini, soltanto quando dovremo rinnovare le Convenzioni ferroviarie.

Ma, come ripeto, per ora sono dolentissimo ed in questo caso doppiamente dolente di non potermi sentire rispondere dall'onorevole Santini che egli è soddisfatto della mia risposta; ma creda l'onorevole interrogante, che di qui al momento in cui si modificheranno i contratti ferroviari, io non mi stancherò di difendere strenuamente la causa che giustamente gli sta tanto a cuore.

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

Ottolenghi, ministro della guerra. Io ho poco da aggiungere a quello che ha detto l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Noi siamo vincolati dalle convenzioni esistenti. Se le Società volessero fare concessioni, lo potrebbero; ma se non vo-

gliono noi non abbiamo nessun mezzo coattivo per costringerle.

Dal canto mio certo sarei ben lieto che venissero accordate le invocate agevolazioni. Aggiungo che tanto il Ministero della guerra come quello della marineria, come dice l'onorevole Santini...

Santini. Come dice il Fanfani. (*Si ride*).

Ottolenghi, ministro della guerra. ... hanno ripetutamente insistito per ottenere codeste facilitazioni, ma nulla si è potuto ottenere. Sull'argomento leggerò anzi all'onorevole Santini queste parole del verbale di una Commissione riunitasi nel 1900, e quindi in epoca abbastanza recente. In quel verbale è scritto: « I rappresentanti del Ministero della guerra e del Ministero della marina, pure ringraziando i delegati sociali delle agevolazioni che sonosi dichiarati disposti di proporre alle loro Amministrazioni, devono però aggiungere la più viva preghiera perchè si trovi modo di accogliere almeno in parte anche la domanda di facilitazioni a favore degli ufficiali pensionati e di quelli in congedo. Ma i delegati sociali rispondono esprimendo il rincrescimento di non potere assolutamente annuire a tale desiderio, constando loro che le Società ferroviarie cui la domanda fu più volte presentata colle più autorevoli raccomandazioni, si opposero sempre per gravi ragioni di principio all'estensione delle tariffe militari o di altre in qualsiasi modo ridotte a tutte quelle categorie di ufficiali ed impiegati governativi che non sono più in attività di servizio. »

Questo è il verbale dell'ultima riunione che si è tenuta appunto allo scopo di ottenere dalle Società le riduzioni desiderate dall'onorevole Santini.

Ma noi siamo assolutamente disarmati di fronte alle insistenti negative delle Società.

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

Santini. Senza oltrepassare i cinque, anzi i quindici minuti, perchè ho cumulato tre interrogazioni, ringrazio il nostro illustre presidente della lode alla mia diligenza in Parlamento. E mentre sono grato ai due ministri della loro cortese risposta, mi dispiace di constatare che, non per colpa loro, ma per abuso delle Convenzioni da parte delle Società, il Ministero dei lavori pubblici e quello della guerra hanno dovuto confessare di essere disarmati di fronte ad esse. Ma la questione parmi possa ri-

prendersi e risolversi alla scadenza delle Convenzioni in vigore.

Oggi si avvera il fatto doloroso che vecchi ufficiali, anche colonnelli dell'esercito Regio e Garibaldini, solcato il corpo di gloriose ferite ed il petto insignito di decorazioni, mandati a casa poveri, perchè i nostri pensionati sono tutti poveri... (*Interruzione del deputato De Andreis*).

Che cosa dice, onorevole De Andreis?

De Andreis. Dico che le ferite mi piacciono, le decorazioni così così.

Santini. Se Ella avesse combattuto, sarebbe orgoglioso di portare le decorazioni.

De Andreis. Io dico dei morti e Lei non è ancora morto. (*Si ride*).

Santini. Crepi l'astrologo. (*Si ride*).

Queste interruzioni mi divertono, non mi commuovono.

De Andreis. Io ho avuto un fratello morto a Custòza.

Santini. Ma niuno più di me venera i morti di Custòza, come tutti i morti per la Patria.

E mi onoro venerare la memoria di suo fratello e ne porgo a Lei le mie congratulazioni per l'onore che ne è venuto a Lei ed alla sua famiglia. (*Commenti*).

Presidente. Continui, onorevole Santini, ed Ella, onorevole De Andreis, non interrompa.

Santini. Questi vecchi colonnelli, dicevo, sono obbligati a viaggiare realmente, non *pro tempore*, in terza classe, non come taluni colleghi nostri, che viaggiano impellicciati negli *sleeping-cars* e poi alla stazione immediatamente prima del loro Collegio passano in terza classe, per non farsi sorprendere in prima dagli amici e dai compagni. (*ilarità — Approvazioni — Interruzioni all'estrema sinistra*).

Del resto il Governo ha i mezzi di ottenere le facilitazioni, da me per ragioni di giustizia, di decoro, di patriottismo caldeggiate.

Infatti le società ferroviarie hanno accordato facilitazioni a coloro i quali, con una lealtà, onde va loro data lode, hanno detto in Imola che, in tanto appoggiavano il Ministero attuale, in quanto esso consentiva loro ogni libertà per preparare la rivoluzione, rovesciando la monarchia, ed essendo la rivoluzione il loro scopo, essi votavano per il Ministero. E questi signori hanno avuto il ribasso ferroviario per il Congresso rivoluzionario per intercessione del Governo.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Si trattava di un Congresso.

Santini. Il ribasso l'hanno tutti i pellegrinaggi, non pure coloro che, sospinti da sentimento religioso, altamente rispettabile, accorrono a Roma per fare omaggio al Capo Augusto della Cattolicità, ma eziandio ai fanatici, che vi vengono per fini politici contro l'unità d'Italia, accompagnati spesso da donnine allegre. (*Si ride*).

Presidente. Onorevole Santini, venga alla sua interrogazione.

Santini. ...Io deploro che le Società ferroviarie nostre siano così poco patriottiche da rispondere così malamente al ministro della guerra ed ai suoi delegati.

Pertanto raccomando caldamente tale questione.

E mi si tacci pure di iperestesia patriottica, come disse l'altro giorno il mio carissimo pensoso amico personale, l'onorevole Alfredo Baccelli. In fatto di patriottismo, onorevole Alfredo Baccelli, è preferibile essere affetto di iperestesia — e ne chiegga al suo papà, clinico insigne — che soffrire di anestesia (*Si ride*).

Presidente. Ma onorevole Santini stia all'interrogazione.

Una voce. E soprattutto sia cortese.

Santini. Nulla ho detto di scortese e respingo energicamente questa critica anonima.

Baccelli Alfredo. Soprattutto è meglio essere savi ed equilibrati.

Santini. Protesto contro l'onorevole Baccelli, che discute sull'equilibrio della mia mente e sulla mia saggezza. (*No! no!*). Non riconosco a lui nè a nessuno, sia pure ministro o vice ministro o figlio di ministro, di abbandonarsi a spiritosaggini...

Baccelli Alfredo. È Lei che le dice le spiritosaggini.

Santini. E Lei chieda di parlare quando vuol parlare; io ho riprodotta una sua frase e dico un'altra volta che è frase disgraziata.

Baccelli Alfredo. Non ho bisogno di apprendere da Lei.

Santini. Ed io molto meno da Lei.

Lo ripeto, è doloroso e vergognoso che questi vecchi ufficiali sieno trattati alla stregua più umiliante e debbano viaggiare in terza classe, mentre coloro, che non hanno le stesse benemerienze, viaggiano in prima classe. (*Interruzioni*).

Una voce all'estrema sinistra. Non è un delitto la povertà.

Santini. E chi dice questo? Del resto Lei viaggia in prima classe. (*Interruzioni — Ilarità*).

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

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se e quando intenda dare pubblicità all'inchiesta fatta sull'ordinamento e l'andamento del Museo Nazionale, inchiesta ordinata da quel regio prefetto. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.

Cortese, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Come l'onorevole interrogante sa, gli atti di un'inchiesta amministrativa possono e non possono pubblicarsi; per quanto poi si riferisce all'inchiesta sul Museo Nazionale di Napoli, la cosa non è tanto semplice come può sembrare.

Si tratta di un'inchiesta la quale ha pur dato luogo ad un conflitto in seno ai commissari stessi ed ha provocato una controrelazione.

Io posso assicurare l'onorevole interrogante, che il ministro ha avvocato a sè l'intero incartamento, e tra breve farà conoscere il suo avviso in proposito, trattandosi di cose che hanno occupato e preoccupato non solo Napoli, ma quanti si interessano di questi nostri ricordi che sono nostre glorie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciccotti.

Ciccotti. Non posso consentire in ciò che ha detto l'onorevole sotto-segretario di Stato, e tanto meno dichiararmi soddisfatto della sua risposta. I fatti sono questi che dirò e di essi giudichi la Camera. Mutata, qualche tempo addietro, la Direzione del Museo di Napoli, il nuovo direttore credette di dare al Museo un nuovo ordinamento. Ciò dette luogo a vive discussioni. Se ne trattò in apposite sedute della Società Reale; se ne interessò la stampa; e poichè, se i letterati sono un genere irritabile, più irritabili ancora sono gli archeologi, la disputa s'invenenì in una maniera singolare. In risposta agli appunti fatti alla nuova Direzione, si oppose che la vecchia Direzione aveva lasciato manomettere e trafugare opere d'arte, come un arazzo di gran pregio.

E di qui nuove, gravi e reciproche accuse sulla scomparsa di monete di valore, sopra acquisti mal fatti, sulla cattiva amministrazione, sulla competenza dell'uno negata all'altro e dall'altro all'uno.

A questo punto fu ordinata l'inchiesta dal ministro dell'istruzione, non solo per

provvedere a ragion veduta, ma anche per soddisfare la pubblica opinione.

E l'inchiesta è stata fatta, ma, se essa aveva lo scopo di illuminare la pubblica opinione, bisogna dire che questo scopo non si sia raggiunto, dal momento che l'inchiesta non si è pubblicata; e, se doveva fornire materia a provvedimenti, neppure questo scopo si è raggiunto, perchè niun provvedimento si è preso.

Dice l'onorevole sotto-segretario di Stato che l'inchiesta è un atto interno e si può pubblicare o non pubblicare. Io non voglio stare qui a fare delle dissertazioni sull'inchiesta in genere; dico soltanto che, se c'era un'inchiesta i cui risultati dovevano essere pubblicati, era precisamente questa.

Con la via che si è seguita e il metodo che si è tenuto ci troviamo ad avere un ordinamento del Museo, che, bene o male iniziato, è rimasto interrotto con danno perfino dello stesso erario, perchè i visitatori del Museo non possono ancora avere visione di tutto ciò che esso contiene. Funzionari, poi, che si trovano, con varia veste, in carica, restano sotto il peso di vivissime accuse, di sospetti, di censure, senza che si possa sapere a che tenersi.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ci dice che il ministro dell'istruzione pubblica esaminerà questa inchiesta e poi farà conoscere il suo avviso. Non è l'avviso del ministro che noi vogliamo conoscere. Noi vogliamo intanto conoscere ed abbiamo diritto di conoscere come stiano i fatti: e perciò domandiamo che l'inchiesta sia pubblicata e, quello che è più, sia pubblicata per intero senza alcuna reticenza o menomazione. Se i vari commissari non sono stati di avviso uniforme, vuol dire che gli studiosi e la cittadinanza sapranno, in cosa che tanto li riguarda e tanto l'interessa, l'avviso degli uni e degli altri e sapranno essi, nella loro serenità e nella loro coscienza, formarsi un criterio e dare un giudizio morale, e far sentir la loro autorevole opinione.

Perciò io torno a fare le mie premure e dico che il Ministero dell'istruzione provvede molto male al suo interesse, a quello degli studi, del museo ed al decoro degli stessi suoi dipendenti, se tarda ancora a pubblicare quell'inchiesta.

Io non so persuadermi di quanto dice il sotto-segretario che il ministro, dopo tanto tempo, non abbia letta ancora quell'inchiesta fatta con non piccola spesa e con carattere d'urgenza.

Al punto cui stanno le cose, non v'è

che da pubblicarla sotto la responsabilità di chi l'ha compiuta e redatta. Il ministro la leggerà, poi, per provvedere, quando sarà stampata, la leggerà con tutti gli altri e con minore fatica.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Cicotti ed essendo trascorsi i 40 minuti assegnati alle interrogazioni si procederà nell'ordine del giorno.

Svolgimento di due proposte di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Agnini: Inscrizione nelle liste elettorali dei militari congedati anteriormente alle leggi 11 luglio 1894, numeri 286 e 287 (*Vedi tornata 2 dicembre 1902*).

L'onorevole Agnini ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

Agnini. Onorevoli colleghi! Scopo di questa modestissima proposta di legge è di togliere una disparità di trattamento fra cittadini e cittadini nelle diverse Provincie del Regno, di togliere un'ingiusta differenza nell'attribuzione del più importante diritto civico, e di unificare la giurisprudenza formatasi sopra una legge in nove decimi di Italia e dalla quale persistono ad allontanarsi in alcune Provincie del Regno le Commissioni comunali e provinciali elettorali.

Io dirò brevemente quale sia l'inconveniente che la mia proposta di legge tende a togliere.

La legge elettorale del 1882 al numero 5 dell'articolo 2 stabilisce il diritto elettorale per i militari congedati che abbiano servito almeno due anni sotto le armi purchè abbiano frequentato con profitto la scuola reggimentale o ne siano stati esonerati per riconosciuta sufficiente istruzione. E la prova della frequenza della scuola reggimentale o della sufficiente istruzione doveva dedursi, a norma della circolare del ministro dell'interno in data 4 febbraio 1883, dalla dichiarazione scritta sul congedo, dove, alla domanda ivi stampata: *sa leggere? sa scrivere?* leggevasi la risposta: *sì*. Questa doveva costituire la prova che il congedato aveva frequentato la scuola reggimentale, oppure ne era stato dispensato per sufficiente coltura.

La suprema Corte di cassazione di Roma in due suoi responsi del 1884 confermava tale interpretazione, di guisa che dal 1884 in poi tutti i militari congedati forniti del detto requisito furono iscritti nelle liste elettorali.

Venne la legge Crispi del 1894 di revisione straordinaria delle liste elettorali; per quel che riguarda l'elettorato degli ex militari, fissò che, per essere iscritti nelle liste elettorali, debbano presentare un attestato del comandante del corpo comprovante che il congedato ha idonea istruzione.

Ora nella maggior parte delle Provincie del Regno, ad onore del vero, le Commissioni elettorali interpretarono secondo la logica questa disposizione della legge di revisione del 1894, ma in altre Provincie, il cui numero superò la ventina, le Commissioni comunali e le provinciali, vollero dare effetto retroattivo a questa disposizione pretendendo la presentazione da parte degli ex-militari già iscritti di quell'attestazione che non era mai stata rilasciata prima del luglio 1894.

Alcuni ex-militari si rivolsero ai rispettivi comandanti di corpo per avere l'attestazione loro richiesta dalle Commissioni provinciali e comunali, ma i comandanti si rifiutarono, perchè il ministro della guerra, onorevole Mocenni, con circolare 16 agosto 1894 avvertiva i comandanti stessi che l'attestazione non doveva essere rilasciata che ai congedati dopo il luglio 1894; così che in più di venti Provincie del Regno questi ex-militari, che avevano già ottenuto il diritto elettorale, vennero cancellati dalle liste e non poterono ottenere la reinscrizione.

Io, nel 1895, rivolsi una interrogazione all'onorevole ministro dell'interno, per richiamare la sua attenzione sopra questo grave inconveniente che determinava una strana disparità di trattamento fra Provincia e Provincia. Il ministro riconobbe giuste le mie osservazioni e s'impegnò di provvedere: provvide infatti con la circolare 23 novembre 1895 nella quale si legge:

« Soprattutto è stata deplorata la difformità di indirizzo di alcune Commissioni nell'esame dei titoli dei cittadini provenienti dall'esercito, mentre la loro speciale condizione di aver servito la patria meritava un esame più accurato. Mi preme quindi di avvertire che l'attestazione dei comandanti di corpo, riguardante l'istruzione, occorre soltanto per i militari che sono stati congedati dopo la legge 11 luglio 1894; invece basta la dichiarazione esistente nel congedo che i militari sanno leggere e scrivere, quando sono stati congedati nel tempo nel quale funzionava la scuola reggimentale, cioè anteriormente al luglio 1894; la dichiarazione deve di regola

far fede e potranno le Commissioni richiedere altre prove, solo quando da atti posteriori al congedo risultasse che quel cittadino è analfabeta. »

La circolare ministeriale, dunque, del 1895 era chiarissima, ma di essa tennero conto ben poche Commissioni provinciali, di guisa che per le indagini da me fatte posso accertare che in più di dieci Provincie le Commissioni elettorali persisterono nella erronea interpretazione della legge, giustificandosi col dire che una circolare ministeriale non fa testo di legge.

Allora io presentai nel giugno 1896 una proposta di legge uguale a quella che viene ora innanzi la Camera, proposta di legge che ottenne approvazione unanime negli uffici ma che, per l'avvenuto scioglimento della Legislatura, decadde.

Nel 1898-99 insistei con interrogazioni, e dal Governo ebbi promessa che avrebbe esso stesso provveduto.

Nel maggio di quest'anno presentai nuovamente una interrogazione e l'onorevole Ronchetti rispose riconoscendo legittima la mia domanda e dichiarando che, qualora le Commissioni elettorali avessero persistito nell'erronea interpretazione della legge del 1894, il Governo avrebbe presentato un disegno di legge per risolvere legislativamente la questione. Ma siccome ormai siamo alla fine dell'anno e stanno per compularsi le nuove liste elettorali, io ho creduto mio dovere, dopo sette anni che attendo dal Governo un provvedimento adeguato, di rompere gli indugi e di ripresentare io stesso, anche a nome dei miei amici politici, la proposta di legge che affido all'esame e al voto della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Giolitti, ministro dell'interno. Acconsento che sia presa in considerazione la proposta di legge testè svolta dall'onorevole Agnini.

Presidente. Avendo l'onorevole ministro dell'interno consentito che sia presa in considerazione questa proposta di legge, chi crede che sia presa in considerazione è pregato di alzarsi.

(È presa in considerazione).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Giannurco: Tassa di bollo sulle ricevute di stipendio rilasciate dagli impiegati governativi e delle pubbliche amministrazioni a favore dell'Istituto nazionale per gli orfani degli impiegati.

(Vedi tornata del 10 giugno 1902).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianturco.

Gianturco. Poche parole basteranno per spiegare le ragioni ed i concetti informatori della proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare insieme con gli onorevoli Fani e Sinibaldi.

L'Istituto nazionale per gli orfani degli impiegati civili ha potuto, mercè il contributo degli stessi impiegati (del quale va lor data ampia lode), le elargizioni di Augusti benefattori, i sussidi del Governo e della privata carità, fondare e far prospero un convitto per gli orfani con annessa scuola professionale in Spoleto, e concedere assegni mensili a molti orfani sprovvisti di pensione.

Ognuno comprende che però alla vastità del compito, che l'Istituto si è prefisso, non bastano le stremate assegnazioni dei bilanci dei vari Ministeri e che anche la buona volontà degli impiegati non è sufficiente alle necessità di giorno in giorno crescenti, ed a provvedere alle sorti di questi orfani.

Allora è parso a noi di poter proporre alla Camera che la tassa di bollo per le ricevute che gli impiegati rilasceranno per i loro stipendi superiori a 100 lire, che ora è di 5 centesimi, sia portata a 10 centesimi, come per le ricevute degli altri cittadini, diguisachè ogni impiegato contribuisca con un soldo per ogni mese all'incremento di questo Istituto per gli orfani.

Sarà questo un segno efficace della fraternità che tutti riunisce gli impiegati nel santo pensiero dei loro orfani, e verrà accolto con simpatia da tutti gli impiegati dello Stato. Naturalmente l'Istituto metterebbe a disposizione del Governo quindici posti per orfani e orfane di non soci. Io confido che la Camera prenderà in considerazione questa modesta, ma pratica ed efficace proposta di legge.

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

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. Il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge presentata dall'onorevole Gianturco, con le solite riserve.

Presidente. Interpellerò la Camera. Coloro che sono d'avviso di prendere in considerazione la proposta di legge d'iniziativa parlamentare dell'onorevole Gianturco, unitamente agli onorevoli Fani e Sinibaldi, sono pregati di alzarsi.

(La Camera la prende in considerazione).

Seguito della discussione del disegno di legge: Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 5.

« Il ministro dei lavori pubblici designa, con proprio decreto quale, fra i membri dell'assemblea consortile, dovrà, nei casi di impedimento del presidente, sostituirsi al medesimo, ed assumere, come vice-presidente, tutte le funzioni. »

Non essendovi oratori iscritti nè proposte di emendamenti, metto a partito questo articolo 5.

(È approvato).

Art. 6.

Il mandato del presidente e di tutti i membri a scelta ed elettivi dura tre anni, e può essere riconfermato.

Al presidente, che deve risiedere in Genova, è assegnata una indennità, il cui ammontare è fissato dal regolamento. Gli altri delegati avranno una medaglia di presenza a carico del Consorzio nella misura che sarà determinata dal regolamento stesso.

I rappresentanti dell'Ente dirigente il servizio ferroviario dispongono complessivamente di un solo voto.

Il sindaco di Genova ed il presidente della Camera di commercio di Genova hanno la facoltà di delegare rispettivamente in loro sostituzione, un consigliere comunale ed uno dei membri componenti la Camera predetta.

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma:

Il mandato del presidente dura sei anni: quello degli altri membri a scelta ed elettivi dura tre anni. Ogni mandato può essere riconfermato.

Al comma secondo:

Il presidente deve risiedere in Genova e non può rivestire altri uffici. Egli è il capo dei servizi, dei funzionari e del personale del porto.

Al presidente è assegnata un'indennità annuale.

Gli altri delegati ecc.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris per svolgere i suoi emendamenti.

Ferraris Maggiorino. Nella discussione generale espressi il desiderio che il disegno di legge fosse, per quanto possibile, migliorato nel senso che vi fosse una mente ed una mano direttiva.

L'onorevole presidente e relatore della Commissione, con una cortesia ed una equità di cui lo ringrazio, dichiarò di accostarsi a quest'ordine di idee; e che ove il primo esperimento che si faceva col presidente non avesse corrisposto alle aspettative, si sarebbe finito per nominare un direttore generale la cui nomina era anche nel disegno di legge d'iniziativa parlamentare degli onorevoli Imperiale, Fasce ed altri deputati. Ora io confido che Governo e Commissione riconosceranno la convenienza e la utilità di dare possibilmente maggiore vigoria agli ordini esecutivi che devono figurare in questo disegno di legge.

A me basterebbe richiamare l'attenzione loro circa il fatto che il presente disegno di legge, sotto questo aspetto, peggiora lo stato di cose esistenti.

Quando si vide la necessità di meglio unificare e coordinare i servizi del porto di Genova, venne il decreto del 6 dicembre 1888, che fu poscia completato da un secondo, e costituì il prefetto come capo di tutti i servizi.

E se il Governo e la Commissione pongono mente all'articolo 3 della legge del 1898, nel quale si dice che il prefetto è il rappresentante del Governo nella Provincia, riconosceranno che attualmente esiste una mente direttiva ed una mano unica. Ed io non posso a meno di dichiarare che, dopo questo Decreto, specialmente per opera degli egregi uomini che hanno rappresentato il Governo nella provincia di Genova ed in particolare dal prefetto attuale, i servizi sono stati migliorati.

Invece con questo disegno di legge si fa un passo indietro sul Decreto 1888 e su quello successivo. Evidentemente io approvo che si sostituisca il presidente al prefetto: ma quando questo presidente, che deve compiere importanti operazioni finanziarie per l'esecuzione di lavori non meno importanti, deve rimanere in carica soltanto tre anni (praticamente poi si riducono a due, perchè probabilmente il primo anno per lo meno sarà consumato negli studi preparatori) voi avrete un funzionario che si trova nell'assoluta impossibilità di agire con quel-

l'energia e, dirò pure, con quella stabilità e sicurezza della propria posizione che è indispensabile in simili casi. Aggiungerò di più: che un uomo autorevole e capace quale lo concepisco io, non accetterà di lasciare per tre anni il suo ufficio e le sue occupazioni (tranne che non sia un uomo che lo faccia per zelo di patriottismo) perchè, se dopo tre anni, per vicende politiche (non essendo egli nominato dal Consorzio, ma dal Governo) può esser costretto ad abbandonare il suo posto, evidentemente ciò non può incoraggiarlo a dedicarsi di buona volontà all'adempimento dei suoi doveri.

Aggiungerò un'altra cosa. Nello spirito della legge, nella relazione del Ministero, ed in quella dell'onorevole Giusso è consacrato il principio che il potere esecutivo è rappresentato dal presidente del Consorzio; ma negli articoli della legge questo principio non è più formulato. Da qui la necessità del mio secondo emendamento nel quale si dice che il presidente è il capo dei servizi, dei funzionari, e del personale del porto. Perchè oggi voi avete il prefetto che, in base all'articolo 3 della legge 4 maggio 1898 (legge comunale e provinciale) rappresenta il potere esecutivo in tutta la Provincia ed è il capo degli uffici di tutta la Provincia. Sorge quindi necessariamente che, siccome avete fatto una sostituzione di persone ed avete sostituito il presidente al prefetto, così dovete dare a questo presidente le facoltà che prima spettavano al prefetto.

Ho poi proposto l'ultimo comma, perchè nel caso che questo presidente desiderasse e non potesse, per l'entità del lavoro, disimpegnare quelle funzioni di ordine esecutivo così importanti che il servizio del porto richiede, ci sia la facoltà nel Governo, udito il Consiglio dei ministri (ed io aggiungerei: udito il Consorzio) di nominare un direttore generale, appunto perchè, se debbo dire la verità, mentre ho approvato ed approvo completamente questo disegno di legge, per me la sua lacuna maggiore è in quanto concerne la direzione dei servizi e l'unità dei servizi medesimi.

Io quindi prego vivamente il Governo e la Commissione di ascoltare la parola di una persona che non ha altro sentimento all'infuori di quello di appoggiare l'opera loro, e di far sì che quest'opera dia i buoni risultati che se ne attendono.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ministero e Commissione non possono che essere grati all'onorevole Ferraris Maggiorino per la cooperazione intelligente ed affettuosa che egli presta a questo disegno di legge. Evidentemente, anche ciò che egli oggi propone si ispira ad un concetto benevolo per la legge, poichè al buon andamento del Consorzio è indispensabile una mano vigorosa che accentri tutta la direzione degli affari del porto. Io quindi accetto di buon grado il secondo emendamento da lui proposto, in cui si dice che il presidente è il capo dei servizi e del personale del porto; cosa che del resto sarebbe stata dichiarata nel regolamento; al quale, giusta l'articolo 7, è rimandato il determinare le funzioni del potere esecutivo.

Ma poichè l'onorevole Ferraris preferisce che questa determinazione sia fatta dalla legge, io non ho difficoltà ad accettare la sua proposta.

L'onorevole Ferraris, poi, per assicurare sempre maggiore stabilità all'opera del presidente, presenta altre due proposte: l'una, che non sia compatibile con l'ufficio di presidente del Consorzio qualunque altro ufficio pubblico; l'altra, che invece di tre anni esso duri in funzione sei anni.

Io mi permetto di pregare l'onorevole proponente di sostituire alle parole « rivestire un ufficio pubblico », le parole « esercitare un ufficio pubblico ». Egli comprende infatti che si può essere rivestiti di un ufficio pubblico pur non esercitandolo; e siccome io credo che ciò che desidera l'onorevole Ferraris sia precisamente che non si possa esercitare altro ufficio pubblico insieme a quello di presidente del Consorzio, spero che, da sua parte egli non avrà nessuna difficoltà ad accettare la sostituzione di parole che io propongo.

Quanto alla durata delle funzioni presidenziali, l'onorevole Ferraris suppone che molto probabilmente il Ministero attuale debba nominare il presidente...

Ferraris Maggiorino. Certamente.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ebbene, io chiedo che si limitino gli effetti della nostra nomina. Comprendo le gravi ragioni che ispirano le proposte dell'onorevole Ferraris; ma, a mia volta, pongo innanzi un'altra ipotesi, che egli, molto più pratico di me, può comprendere subito. Il Governo può avere la mano non felice nella scelta del presidente: ora perchè obbligare a mantenere in carica, per sei anni, persona che alla prova sia riconosciuta non adatta

all'alta carica, e ciò con evidente nocumento al buon andamento dei servizi del porto?

D'altronde, l'onorevole Ferraris intende che se il presidente, scelto la prima volta, faccia buona prova, potrà essere riconfermato in carica, non essendo escluso dalla legge che il Governo abbia tale facoltà. Io quindi lo prego di non insistere sulla proposta e di aver fede negli uomini che si troveranno al Governo fra tre anni, e che certo non meno di noi avranno a cuore i grandi interessi del porto di Genova.

L'onorevole Ferraris poi vorrebbe anche la nomina di un direttore generale, parendo a lui che col disegno di legge attuale si peggiorino le condizioni del porto rispetto al Decreto del 1888 che istituì la Commissione speciale per i servizi di esso. Ma ciò non è esatto specialmente dopo quanto egli propone rispetto alle funzioni del presidente, che dovrebbe essere appunto il capo dei servizi, dei funzionari e del personale del porto. Io quindi non trovo che vi sia peggioramento; vedo anzi un miglioramento...

Ferraris Maggiorino. Adesso sì.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ora, quando avremo un presidente con tutti questi poteri, non le pare che molto facilmente il porgli a fianco un direttore generale possa riuscire superfluo, se pure non dannoso?

Del resto io non intendo oppormi assolutamente a che sia lasciata al Governo la facoltà di tale nomina, quando fosse riconosciuta indispensabile; tuttavia mi parrebbe che la nomina dovrebbe esser fatta « su proposta del Consorzio »...

Ferraris Maggiorino... « Udito il Consorzio ».

Balenzano, ministro dei lavori pubblici... Perchè io ammetto l'autonomia anche coi poteri del Governo, ma con poteri che non devono distruggere la libera esplicazione dell'attività del Consorzio stesso.

Se Ella dà facoltà al Governo, indipendentemente dal Consorzio, di nominare un direttore generale, io credo che ne rimarrebbe svisato il concetto di una vera e propria autonomia del porto; invece, se l'esercizio di quella facoltà avrà base nella proposta del Consorzio, solo così mi pare che lo spirito della legge non verrebbe ad essere alterato.

Riassumendo, prego l'onorevole Maggiorino Ferraris di non insistere sulla proposta di estendere a sei anni la durata in ufficio del presidente, perchè i danni potrebbero essere maggiori degli sperabili benefici.

Accetto la proposta della incompatibilità dell'ufficio di presidente con qualsiasi altro

ufficio pubblico, purchè, come dissi, alla parola « rivestire » si sostituisca l'altra: « esercitare ».

Ammetto la dichiarazione che il presidente debba essere il capo dei servizi e del personale del porto, ed ammetto finalmente che sia in facoltà del Governo, ma sempre su proposta del Consorzio, la nomina del direttore generale.

E qui debbo rivolgere una preghiera alla Commissione. Finchè si tratta di una indennità da darsi al presidente del Consiglio, io l'intendo: è un uomo che deve dedicarsi intieramente ad un servizio importante e gravoso; e tanto maggiormente la intendo se vi piacerà di accedere alla proposta dell'onorevole Ferraris, che importa la incompatibilità con qualsiasi altro ufficio, anche professionale. Ammetto anzi, che, più che una indennità, debba essere uno stipendio, proporzionato all'opera di un individuo che deve tutto consacrarsi all'alto ufficio. Ma la Commissione propone che anche tutti gli altri delegati, che sono ventisei o ventisette, abbiano una medaglia di presenza a carico del Consorzio.

Io temo che ciò possa alla fine dell'anno importare un onere considerevole, il quale, specie nei primi anni della vita del Consorzio, può pesare un po' gravemente sul suo bilancio. Quindi farei preghiera alla Commissione di limitare la medaglia di presenza al più ai soli componenti il Comitato esecutivo, che deve spesso convocarsi; e non estenderla a tutti i membri dell'assemblea; tanto più che l'importo di essa non potrebbe essere stabilito che in misura corrispondente all'alto ufficio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Giusso, presidente e relatore. Sugli emendamenti presentati dall'onorevole Ferraris Maggiore sono lieto di poter affermare che la Commissione concorda perfettamente con l'onorevole ministro, cioè essa consente che vi sia incompatibilità fra l'ufficio di presidente del Consorzio ed altri uffici ed accetta che si dica « esercitare » invece di « rivestire ». Consente che il presidente sia il capo dei servizi del porto e dei funzionari del personale del porto. E consente altresì che, ove occorra, ci sia un direttore. Però per questa parte la Commissione prega l'onorevole Ferraris di volersi compiacere di accettare la proposta del ministro che il direttore sia nominato solo su proposta del Consorzio. Così si evita un concetto che potrebbe sembrare contrario allo spirito della legge.

Quanto poi alla prima parte, cioè alla durata di sei anni, vi sono molte ragioni pro e contro. Ma io credo che anche qui l'onorevole Ferraris potrebbe abbandonare questa proposta di portare a sei anni la durata dell'ufficio del presidente del Consorzio.

E con questo la Commissione crede di aver compiuto il suo dovere.

Ferraris Maggiore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Ferraris Maggiore. Ringrazio il Governo e la Commissione di avere accolto gli emendamenti miei al secondo comma e l'aggiunta mia all'articolo; ed accetto che si dica: *esercitare*, invece di *rivestire*, e che si aggiunga per la nomina del direttore: *su proposta del consorzio*. Quindi in queste due parti, siamo perfettamente d'accordo.

Avrei desiderato che fosse stata accettata la durata dei sei anni; ma siccome credo che la discussione della legge si debba fare con uno spirito di reciproco accordo, consento volentieri nella proposta del Governo: che il primo esperimento sia di tre anni. Così l'articolo potrà essere presto votato. (*Benissimo!*)

Presidente. Allora, il primo comma rimane così come è stato proposto dal Governo e dalla Commissione: « Il mandato del presidente e di tutti i membri a scelta ed elettivi dura tre anni, e può essere riconfermato ».

Giusso, presidente e relatore. Sì.

Presidente. Il secondo comma sarebbe formulato così: « Il presidente deve risiedere in Genova, e non può esercitare altri uffici. Egli è il capo dei servizi, dei funzionari e del personale del porto. Al presidente è assegnata un'indennità annuale ».

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Onorevole presidente, alle parole: *una indennità annuale*, bisogna aggiungere queste altre: *il cui ammontare è stabilito dal regolamento*.

Presidente. Viene poi l'emendamento dell'onorevole Ferraris, con l'aggiunta accennata dall'onorevole ministro. I paragrafi terzo e quarto rimangono come sono; e dopo viene l'aggiunta dell'onorevole Ferraris.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sta bene.

Presidente. Allora rileggo l'articolo:

« Il mandato del presidente e di tutti gli altri membri a scelta ed elettivi dura tre anni, e può essere confermato.

« Il presidente deve risiedere in Genova e non può esercitare altri uffici. Egli è il

capo dei servizi, dei funzionari e del personale del porto. Al presidente è assegnata una indennità annuale il cui ammontare è stabilito dal regolamento. Tutti gli altri delegati non hanno indennità a carico del Consorzio.

« I rappresentanti dell'Ente dirigente il servizio ferroviario dispongono complessivamente di un solo voto.

« Il sindaco di Genova ed il presidente della Camera di commercio di Genova hanno la facoltà di delegare rispettivamente in loro sostituzione un consigliere comunale ed uno dei membri componenti la Camera predetta.

« Su proposta del Consorzio è data facoltà al Governo di nominare con Decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, un direttore generale, a capo dei servizi esecutivi del porto di Genova, sempre quando il Governo lo riconosca necessario per l'andamento dei servizi stessi ».

Pongo ai voti l'articolo sesto secondo la formula testè letta. Chi l'approva si alzi. (È approvato).

Art. 7.

« Per l'ordinario disbrigo degli affari e pel disimpegno delle altre funzioni, che saranno stabilite dal regolamento, è costituito in seno al Consorzio un Comitato esecutivo composto dei seguenti membri:

- il presidente del Consorzio;
- il consigliere di prefettura;
- l'ingegnere capo del Genio civile;
- il capitano di porto;
- il funzionario tecnico dell'ufficio del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate del Circolo di Genova;
- il direttore della dogana;
- il consigliere comunale di Genova;
- il presidente della Camera di commercio di Genova, o il suo delegato;
- il capo marittimo;
- due membri scelti dalla Assemblea generale del Consorzio, mediante elezione, uno fra i rappresentanti degli operai e l'altro fra quelli degli enti e classi cui non è tassativamente assegnata una rappresentanza nel Comitato esecutivo. »

A questo articolo gli onorevoli Chiesa e Cabrini propongono il seguente emendamento:

- « Alle parole: seguenti membri far seguire:
- il presidente del Consorzio;
 - il capitano del porto;
 - uno dei rappresentanti della Camera di commercio di Genova;

un rappresentante la Camera di commercio di Milano;

un rappresentante la Camera di commercio di Torino;

uno dei rappresentanti i lavoratori;

uno dei rappresentanti il Comune di Genova;

il funzionario tecnico dell'Ispettorato ferroviario;

cinque membri eletti anche fuori del proprio seno dall'assemblea consorziale fra le persone che hanno conoscenza profonda del traffico portuario, e che dovranno dare l'opera propria esclusivamente a questo ufficio.

Tutti avranno diritto ad indennità — da fissarsi dall'assemblea consorziale — per la carica coperta. »

L'onorevole Cabrini ha facoltà di parlare.

Cabrini. Noi avevamo presentato questo emendamento ora letto, col quale proponevamo una riforma di tutto il Comitato esecutivo del Consorzio. Ma non avendolo nè il Governo, nè la Commissione accettato, crediamo inutile insistervi. Riduciamo quindi la nostra proposta ad un punto solo: quello cioè che concerne la rappresentanza operaia nel Comitato esecutivo: e per questa abbiamo presentato un altro emendamento, munito delle dieci firme, che non è stampato, e che preghiamo l'onorevole presidente di leggere.

Presidente. L'onorevole Cabrini ha ritirato il suo emendamento, e ne ha presentato un altro, firmato da dieci deputati, del quale dò lettura.

« *Sostituire all'ultimo periodo:*

un membro scelto dalla Assemblea generale del Consorzio, mediante elezione tra i rappresentanti degli enti e classi cui non è tassativamente assegnata una rappresentanza nel Comitato esecutivo.

« Un operaio eletto dalla maggioranza dei lavoratori del porto con le norme sancite dell'articolo 4. »

L'onorevole Cabrini ha facoltà di parlare.

Cabrini. Noi desideriamo prima di udire il parere della Commissione e del Governo; perchè se il nostro emendamento è accettato, è inutile far perdere tempo alla Camera.

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

Balzano, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non ha alcuna difficoltà di accettare che l'operaio già indicato come componente del Comitato debba essere scelto tra gli operai liberi, anzichè tra i *caravana*. Perciò il

Governo accetta l'emendamento dell'onorevole Cabrini.

Presidente. Anche la Commissione lo accetta?

Giusso, relatore. Sono lieto di dichiarare all'onorevole Cabrini che la Commissione molto volentieri consente nel suo emendamento.

Presidente. La Commissione consente dunque che sia soppresso l'ultimo capoverso dell'articolo, e vi sia sostituito l'emendamento dell'onorevole Cabrini.

Giusso, relatore. Perfettamente.

Presidente. Però v'è un'altra aggiunta della Commissione e del Governo, i quali propongono pure che « i componenti del Comitato esecutivo avranno una medaglia di presenza da determinarsi dal regolamento. »

Lagasi. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, se deve trattare di questo capoverso.

Lagasi. Secondo l'articolo 7 il comitato esecutivo sarà composto del presidente del Consorzio, del consigliere di prefettura, dell'ingegnere capo del Genio civile e di altri stipendiati dello Stato.

Ora se si comprende una medaglia di presenza per i membri del Comitato che non hanno altri uffici retribuiti, tale medaglia non si comprende per gli impiegati già retribuiti. Quindi propongo di togliere a quest'ultimi la medaglia di presenza. Spero che Governo e Commissione non avranno difficoltà di accettare questo emendamento.

Presidente. Che cosa dicono il Governo e la Commissione?

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Io non avrei difficoltà di accettare.

Presidente. E la Commissione?

Giusso, relatore. Io per verità insisterei perchè la medaglia di presenza fosse data a tutti indistintamente, giacchè desidero che non solo coloro i quali non ricoprono alcun ufficio retribuito abbiano un compenso per l'opera che prestano, ma che anche gli altri, pur coprendo uffici retribuiti, siano per questa piccola medaglia di presenza maggiormente invogliati ad occuparsi delle faccende attinenti al buon andamento del porto.

La Commissione quindi sarebbe disposta a respingere la proposta dell'onorevole Lagasi. L'onorevole ministro farebbe a meno della medaglia di presenza per tutti gli impiegati del Ministero; ma io ritengo che in generale sarebbe bene che costoro sapessero che per la loro opera efficace e per il loro maggiore zelo c'è anche un piccolo compenso materiale. (Bene!).

Presidente. Dunque la Commissione non accetta la proposta dell'onorevole Lagasi, e poichè non è firmata da dieci deputati, io, a termini del regolamento, non posso metterla a partito.

Lagasi. Io desidererei che Ministero e Commissione si mettessero d'accordo: se re spingeranno la mia proposta, non potrò fare a meno di ritirarla.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. A me pare che la questione sollevata dall'onorevole Lagasi non sia tale da giustificare una lunga discussione da parte della Camera. Io ho pregato di non concedere la medaglia di presenza ai membri dell'assemblea consortile, perchè mi pareva che potesse derivarne un onere molto gravoso pel Consorzio; ed ho soggiunto che avrei ammesso di limitarla soltanto ai membri del Comitato esecutivo, il cui lavoro è più assiduo. Ora si propone di darla soltanto a quelli, tra costoro, che non sono impiegati, ed io trovo ragionevole la proposta, ma poichè non mi pareva il caso di farne materia di discussione, me ne sono rimesso alla Commissione; la quale potrà ben considerare che il Consigliere di prefettura, l'ingegnere capo del Genio civile, il capitano di porto nel momento in cui esercitano le funzioni di membri nel Comitato esecutivo, non fanno che adempiere a doveri del loro ufficio; e quindi non hanno titolo per una speciale indennità.

Ad ogni modo, ripeto, è questa tale questione, per cui mi affido al prudente arbitrio della Commissione.

Giusso, relatore. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro la Commissione accetta la proposta dell'onorevole Lagasi.

Presidente. Dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici d'accordo con la Commissione, accogliendo il concetto dell'onorevole Lagasi, propone che questo capoverso si modifichi così:

« I componenti del Comitato esecutivo, i quali non avessero altro stipendio, avranno una medaglia di presenza da determinarsi dal regolamento. »

Lagasi. Sta bene, consento.

Presidente. Debbo ora richiamare l'attenzione della Commissione sull'emendamento presentato a questo articolo dagli onorevoli Riccardo Luzzatto, Mangiagalli, Silva, Dell'Acqua, Luzzatto Arturo, Rampoldi, Morpurgo, Garavetti, Dozzio, Scalini, Maraini, De Cristoforis, Gussoni, Pozzo Marco, Lucchini Angelo, Cornalba, Pozzi Domenico, Soulier, Marcora, Taroni, Marzotto, e se-

condo il quale si dovrebbe modificare il nono capoverso nel seguente modo:

« il presidente della Camera di commercio di Genova o il suo delegato, il delegato della Camera di commercio di Milano, il delegato della Camera di commercio di Torino. »

Luzzatto Riccardo. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Luzzatto Riccardo.

Luzzatto Riccardo. La Commissione, accettando un emendamento che con altri egregi colleghi proposti all'articolo 4, ha riconosciuto implicitamente la convenienza di dare nell'azienda del porto di Genova una rappresentanza agli interessi delle provincie di Torino e di Milano. Quella stessa ragione che consigliò ad ammettere queste rappresentanze in quell'articolo, consiglia ad ammettere queste stesse rappresentanze anche nel Comitato esecutivo del consorzio. Vi è anzi una maggiore ragione per ammetterle nel Comitato, perchè sono appunto le rappresentanze degli enti commerciali le più adatte ad influire direttamente su ciò che riguarda l'amministrazione del consorzio.

Ritengo che il mio emendamento all'articolo 7 sia sfuggito alla Commissione ed al Governo, e richiamando ora la loro attenzione su di esso, spero che l'emendamento medesimo sia accettato; ed aggiungo ancora una parola a spiegare la convenienza della proposta. Non solo un riguardo agli interessi importantissimi delle provincie di Torino e di Milano, impone che si ammetta il rappresentante, ma ancora un'altra ragione, ed è la convenienza che l'elemento commerciale abbia un'equa rappresentanza nel Comitato. Se la Commissione riguarda l'articolo 7 vedrà, che sopra undici membri del Comitato, due soli sono appartenenti al ceto commerciale.

Abbiamo poi un operaio, e tutti gli altri altri sono impiegati dello Stato, rispettabilissime persone di certo, ma che non danno la garanzia di conoscere tutti gli interessi commerciali ed industriali. Dunque, non solo per riguardo agli interessi delle provincie di Torino e di Milano, ma per riguardo altresì alla qualità dei rappresentanti, è necessario che nel Comitato sieno rappresentati coloro che conoscono i veri interessi del commercio.

Spero che la Commissione e il Governo vorranno accettare il mio emendamento, col quale si propone tutto al più che quattro sopra undici membri formino la rappresentanza commerciale. Ed è ancora scarsa. Ora

se la questione del porto di Genova è una questione essenzialmente commerciale, facciamo sì che nel Comitato l'interesse commerciale sia giustamente rappresentato; perciò raccomando caldamente alla Commissione di volere accettare il mio emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Giusso, relatore. Prego la Camera e prego l'onorevole Luzzatto Riccardo di voler riflettere, che se v'è un difetto, e non lieve, in questo articolo che riguarda la costituzione, del potere esecutivo del Consorzio, è questo che esso è già troppo numeroso.

Questo potere esecutivo si compone, così come oggi è proposto, di undici persone; ora se per poco venisse aggiunto con la proposta dell'onorevole Luzzatti anche il rappresentante della Camera di commercio di Milano e quello della Camera di commercio di Torino arriveremo a tredici, ed allora non solamente avremo lo spostamento di due persone, ma avremo mutato la norma precisa della Commissione e del Governo, quella cioè che nel potere esecutivo i delegati del Governo sieno in maggioranza. E per raggiungerlo dovremmo arrivare ad un numero superiore a quindici. Farò pure notare che c'è la possibilità che il delegato della Camera di commercio di Milano entri nella Commissione esecutiva, perchè all'ultimo capoverso dell'articolo 7 si dice: « due membri scelti dall'Assemblea generale del Consorzio, mediante elezione, uno fra i rappresentanti degli operai e l'altro fra quelli degli enti e classi cui non è tassativamente assegnata una rappresentanza nel Comitato esecutivo ».

Quindi vede l'onorevole Luzzatti che la possibilità che entri nel Comitato un rappresentante della Camera di commercio di Milano c'è. Vuol dire che potrà essere quello di Milano o quello di Torino, ma la rappresentanza virtualmente c'è, quindi pregherei vivamente l'onorevole Luzzatto di non insistere nel suo emendamento.

Luzzatto Riccardo. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sono perfettamente d'accordo con la Commissione che non si possa aumentare il numero dei membri del Comitato; perchè non è conveniente che gli organi esecutivi siano troppo numerosi, specialmente se sono chiamati a farne parte persone non del luogo.

Pregherai pertanto l'onorevole Luzzatto di non volere insistere e di riconoscere che gli interessi dei vari enti sono equamente rappresentati.

Presidente. L'onorevole Luzzatto Riccardo ha facoltà di parlare.

Luzzatto Riccardo. Mi duole, ma quand'anche volessi, non potrei ritirare l'emendamento, perchè non è presentato soltanto da me, ma anche da altri colleghi, alcuno dei quali non si trova presente oggi.

E poichè non posso ritirarlo, mi consenta il relatore una sola parola a schiarimento di quanto egli ha detto.

Il relatore ritiene necessario che nel comitato esecutivo abbiano la maggioranza gli impiegati dello Stato; non discuto la questione, ma osservo che il Governo vi avrebbe la maggioranza anche con la modificazione da me proposta, giacchè si trovano nel Comitato già sette rappresentanti del Governo.

Giusso, relatore. Sei.

Luzzatto Riccardo. Non sei, perchè non è detto che il presidente del Consorzio non sia un rappresentante del Governo. Quindi si avrebbe la parità e la maggioranza sarebbe determinata poi dal presidente del Consorzio: avremo anzi una condizione di equità perfetta.

Ma ripeto che non posso ritirare l'emendamento e devo insistere anche per la considerazione che l'elemento commerciale, che dovrebbe essere preponderante in materia di amministrazione commerciale, è assolutamente scarso nel comitato. L'elemento commerciale non è rappresentato che dal presidente della Camera di commercio di Genova e dal membro che può essere scelto dall'assemblea del Consorzio, e che potrebbe anche non essere commerciante. Noi ci poniamo nella condizione di avere un ente eminentemente commerciale amministrato da undici persone di cui una sola commerciante.

Veda la Commissione se questa sia una cosa normale. D'altronde non potendo ritirare l'emendamento lo devo affidare alla sorte della votazione.

Presidente. Dunque Ella insiste?

Luzzatto Riccardo. Sì, insisto.

Presidente. La Commissione?

Giusso, relatore. La Commissione respinge l'emendamento dell'onorevole Luzzatto e fa osservare in ultimo all'onorevole Luzzatto che non sono sette ma sei i delegati del Governo, e poi che nessuno impedisce che tutti gli enti nominino un commerciante come nessuno impedisce che il consigliere

comunale possa essere anch'esso commerciante.

Quindi, per tutte queste considerazioni, non volendo elevare la rappresentanza del Comitato esecutivo a quindici o diciassette persone bisogna di necessità contentarsi di lasciare le cose come sono state proposte.

Luzzatto Riccardo. Io devo insistere.

Presidente. Allora metterò a partito l'emendamento dell'onorevole Luzzatto Riccardo il quale propone di modificare il nono capoverso nel modo seguente:

« Il presidente della Camera di commercio di Genova o il suo delegato, il delegato della Camera di commercio di Milano, il delegato della Camera di commercio di Torino. »

La Commissione e il Governo hanno dichiarato di non accettare questo emendamento.

Pongo a partito l'emendamento dell'onorevole Luzzatto Riccardo.

(Non è approvato).

Prima di mettere a partito l'articolo 7 nel suo complesso dò lettura dell'aggiunta proposta a questo stesso articolo dalla Commissione, d'accordo col Ministero e che è del seguente tenore:

« Tanto l'assemblea generale del Consorzio, quanto il Comitato esecutivo non possono deliberare, se non interviene la metà del numero dei membri che rispettivamente li compongono.

« In seconda convocazione, che avrà luogo in altro giorno, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti.

« Nel caso di parità di voti avrà prevalenza quello del presidente.

« Le deliberazioni non possono riferirsi che alle materie preventivamente indicate all'ordine del giorno. »

Non essendovi altre osservazioni in contrario metterò a partito l'articolo 7 con le diverse modificazioni ed aggiunte di cui fu già data lettura.

(È approvato).

CAPO II.

Patrimonio del Consorzio

Art. 8.

Il Consorzio, per disimpegnare le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, ha a sua disposizione ed amministra i seguenti proventi:

a) Per surrogazioni stabilite od autorizzate dalla presente legge:

1° Residuo di fondi stanziati con la legge del 2 agosto 1897, n. 349;

2° Contributi imposti alle Provincie ed ai Comuni;

3° Contributo annuale dato dallo Stato nella misura corrispondente al 40 per cento dell'effettivo introito ottenuto dalle tasse di ancoraggio e dagli altri diritti marittimi generali che si riscuotono nel porto di Genova.

4° Frutti dell'uso, della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, locali, impianti e meccanismi del porto di Genova;

5° Somme versate da privati come rimborso delle spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti;

b) Per contribuzioni imponibili:

6° Prodotto della imposizione di speciali tasse portuali;

c) Pel credito:

7° Fondi ricavati mediante i prestiti e le altre operazioni finanziarie consentiti dalla presente legge;

d) Per liberalità:

8° Beni e somme provenienti da successioni testamentarie, da donazioni, da obblazioni volontarie;

e) Per altri titoli:

9° Somme di qualsivoglia provenienza messe a disposizione del Consorzio.

A quest'articolo l'onorevole Cavagnari propone il seguente emendamento:

« Alla lettera a) n. 1, dopo le parole: residuo dei fondi stanziati con la legge del 2 agosto 1897, n. 349, aggiungere: in lire cinque milioni quattrocentosettantacinquemila. »

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di parlare.

Cavagnari. Prego l'onorevole ministro di un po' di benevola attenzione, perchè devo replicare alle cifre che egli ha avuto la cortesia di espormi, in seguito all'ordine del giorno da me presentato alla Camera, ordine del giorno che si riassume nell'aggiunta che ho fatta sotto forma di emendamento all'articolo 8 del disegno di legge.

Io non ho potuto accompagnare con la mente, e non ricordo tutti i dettagli e tutte le cifre che l'onorevole ministro espone, ma mi è parso di averne ben afferrato il risultato.

Se non vado errato, e pur bramerei sbagliarmi, il risultato sarebbe che, dei fondi dati dalla legge del 1897 non vi è più nulla perchè essi sono in gran parte già spesi ed in parte impegnati.

Come la Camera ricorda la legge del 2 agosto 1897, fu il risultato di accurati studi delle due Commissioni Gadda e Boccardo, le quali preventivavano una somma di lire 56,800,000, di cui 50 milioni destinati alle opere portuali e 6,800,000 erano destinati alle opere ferroviarie. Nel 1897 il Ministero riconobbe che per provvedere a tutti i lavori, quali erano stati determinati dalle prefate Commissioni, occorrevano ancora lunghi studi, ma intanto dichiarò che urgeva provvedere a vari lavori assolutamente indispensabili cosicchè dalla somma enunciata furono stralciati 17,500,000 lire ripartiti in parecchie opere elencate come allegato nella ricordata legge 2 agosto 1897. Secondo tale legge alle opere portuali si dovevano dedicare 10,700,000 lire mentre si destinavano gli altri 6,800,000 lire a lavori ferroviari.

Mi risulta da un documento non meno ufficiale di quello da cui l'onorevole ministro attinse le notizie date alla Camera, e precisamente da un documento che emana dal municipio di Genova e dalle altre autorità locali, che per le opere portuali si sono appaltati lavori per l'importo di 7,725,000 lire, e che su tale somma si è ottenuta dalla pubblica gara una economia di lire 3,004,400.

Mi risulta altresì che rimangono ancora a farsi tante opere (elencate tassativamente negli allegati della legge del 1897) per una somma di due milioni e 500 mila lire. Credo che la somma sia anche inferiore al vero.

Cosicchè, onorevole ministro, il conto mi pare che non sia difficile: tre milioni e più di risparmio; due milioni e mezzo di lavori ancora da farsi; ora domando io, che cosa si è fatto di questi cinque milioni e 500 mila lire, rappresentanti una parte il risparmio degli appalti ed una parte il preventivo di lavori non ancora iniziati?

Ho trovato però, a vero dire, un addentellato a questo documento ufficiale comunicatomi dall'Amministrazione municipale di Genova; ed in questo addentellato, mi si dice, che in quanto all'economia di tre milioni di lire verificatosi nell'appalto dei lavori del porto di Genova, se ne vorrebbe disporre per altri lavori non contemplati dalla legge del 2 agosto 1897.

Su questo punto ho fatto osservare più volte alla Camera ed al Governo che io non posso consentire nell'ordine d'idee che riguarda questo nuovo elenco di lavori; inquantochè questo nuovo elenco di lavori non è rappresentato nell'elenco tassativo delle opere, allegato alla citata legge del 1897.

Per cui non posso riconoscere che si assumano impegni per lavori che non sono stati contemplati in quella legge. Io quindi dico, per questi lavori di rinforzo al molo Galliera come sono qui designati, per l'ampliamento del ponte Caracciolo e per altri lavori che ometto di dettagliare, non si possono assumere impegni, perchè questi impegni la legge non consente.

Il collega Fasce m'interrompe riguardo al ponte Caracciolo. Lo so che ancora si deve fare, ma mi risulta che oltre a due milioni si vorrebbero impegnati per il ponte Caracciolo.

Io domando: in virtù di quale legge questi impegni furono assunti? Tanto è vero che questi impegni non sono il risultato di una disposizione di legge, che oggi sotto forma di articolo aggiuntivo concordato tra Commissione e Governo si viene a dire: « È fatto speciale obbligo al Consorzio di provvedere all'ampliamento del ponte Caracciolo entro due anni dalla promulgazione della presente legge ». O credeste secondo la legge del 1897 di potere estendere le conseguenze fino a quest'opera, e non era necessario questo articolo; o credeste che la legge non arrivasse sin là, e non desse facoltà di giungervi ed allora gli impegni non reggono, e si doveva lasciare al Consorzio il modo di provvedere senza venire ora ad imporre la costruzione di un'opera staccata, anticipatamente, mentre l'ente autonomo che ancora non esiste, non può intervenire a dare il suo avviso, nè ancora si conosce il piano regolatore complessivo delle opere a farsi.

Onorevole ministro, un'altra considerazione. Io voglio ammettere per ipotesi, dato e non concesso, che anche di questi tre milioni rappresentanti l'economia nello appalto dei lavori del porto, si potesse assumere l'impegno fuori della legge, salvo a domandare la ratifica al Parlamento; ma degli altri due milioni e mezzo che rappresentano altri lavori del porto, come sono i lavori di impianti ferroviarii nel porto stesso, i lavori di allacciamento del porto con le stazioni che son considerati tassativamente dalla legge del 1897 tra le opere portuarie, e per i quali lavori dice l'articolo 3, o 4 che sia, della legge 2 agosto 1897 sono chiamati a concorso anche i Comuni e le Provincie, questi due milioni e mezzo dove sono andati?

Essi rappresentavano il preventivo per l'allacciamento del molo vecchio ossia della parte orientale del porto con la stazione Brignole. Avete forse disposto di questi due milioni e mezzo per concorrere nelle spese

maggiori che si sono verificate purtroppo nella costruzione di stazioni ferroviarie? Questa conclusione credo che non si potrà da alcuno approvare.

I fondi pei lavori del porto sono assegnati ad una diversa categoria, e sono il risultato di concorsi comunali e provinciali e non possono per legge essere destinati ad opere ferroviarie.

Signor ministro, sono cose che voi avete ereditato e la responsabilità, così per dire, è tanto vostra quanto mia, ma io desidero un qualche chiarimento, tanto più che se si parla di residui, come un nuovo cespite da dare al Consorzio, questi residui in qualche cosa, siano opere, siano fondi, debbono consistere. Ora nè i tre milioni risultanti dalle economie, nè i due milioni e mezzo risultanti dalle opere non fatte, sono rappresentati in qualche modo; non c'è la somma e non ci sono le opere. Su questo punto, onorevole ministro, io mi permetto di domandare, ripeto, uno schiarimento per vedere se debba mantenere l'aggiunta che ho proposto o se debba ritirarla. Non ho altro da aggiungere.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavagnari in occasione della discussione del bilancio sollevò la stessa questione; ed allora a me parve che si fosse convinto...

Cavagnari. Il fatto prova il contrario!

Balenzano, ministro dei lavori pubblici ...ma purtroppo le sue parole d'oggi mi dimostrano che mi ingannavo. Egli comincia con l'affermare con sicurezza che nella legge del 1897 fossero determinate le opere da costruirsi...

Cavagnari. Sicuro!

Balenzano, ministro dei lavori pubblici ...e questo è un primo errore involontario nel quale cade l'onorevole Cavagnari. Nella legge del 1897 fu autorizzata la spesa di 17 milioni e mezzo, senza che fossero indicate le opere da farsi.

Cominciamo, dunque, ad intenderci bene su questo punto.

Cavagnari. Sono allegate come documenti, onorevole ministro.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Dove furono indicate? Nella convenzione fatta dall'onorevole Lacava il 20 agosto 1898. Fu in quella convenzione che si designarono le opere a farsi in base alla autorizzazione generica della legge del 1897.

Io ho bisogno, o signori, di insistere su

questo punto, che cioè le opere sono indicate dalla convenzione e non dalla legge; poichè anche le modificazioni successive ebbero la stessa origine, cioè un'altra convenzione. Infatti che cosa è avvenuto?

Addì 19 gennaio 1901, fra l'onorevole Branca ed il Sindaco di Genova, si determinò non essere utile per il porto di Genova di provvedere alla demolizione del Molo Vecchio ed alla costruzione del pennello alla testata del Molo Giano e si stabilì invece di eseguire l'ampliamento del ponte Caracciolo, l'estirpamento di rocce nello specchio d'acqua davanti al Molo Vecchio, i capannoni del ponte Andrea Doria ed altri lavori. Di guisa che, noti l'onorevole Cavagnari, la Convenzione del 1901, solennemente stipulata tra il ministro dei lavori pubblici e il sindaco di Genova, modificò una Convenzione ugualmente stipulata tra il ministro e il sindaco. Ci si chiede: che ne avete fatto di questo danaro? Rispondo: quello che si stabilì nella Convenzione del 1901.

Ma l'onorevole Cavagnari ci dice: per che cosa avete erogato tutti questi denari? Ripeto all'onorevole Cavagnari, che attualmente abbiamo un residuo di tre milioni e seicentodiciassette mila lire: però questa somma è impegnata per effetto della convenzione del 1901, giusta la quale, tenendo conto delle economie fatte e delle opere che più non si facevano, sarà erogata alla costruzione di magazzini e capannoni, senza parlare di lavori minori, e per il ponte Caracciolo. Cosicché effettivamente noi non abbiamo speso ancora questa somma residuale, ma è impegnata per la Convenzione del 1901.

L'onorevole Cavagnari dice: chi vi ha autorizzato a spendere per lavori ferroviari somme destinate per lavori portuali? Ma se non abbiamo speso un centesimo per lavori ferroviari, come l'onorevole Cavagnari può dirci ciò? Io gli ripeto che, in fatto di lavori ferroviari, sventuratamente, per tutto quello che si è già fatto si è speso tanto, che il fondo apposito è esaurito.

Cavagnari. Allora volete farle pagare alle spese del porto.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Non si è spesa una lira sola delle somme destinate esclusivamente ai lavori portuali.

Io quindi confido che l'onorevole Cavagnari, tenendo poco conto delle statistiche e delle comunicazioni che nulla possono avere di sicuro, voglia convenire in tutto ciò che è stato da me dimostrato. Se poi egli vuol sapere uno per uno tutti i lavori

del porto, non posso qui dargli indicazioni particolareggiate; ma posso ripetergli che otto milioni e 200 mila lire sono state spese in lavori esclusivamente portuali.

Cavagnari. Sono di più: sono dieci milioni e 700 mila lire, onorevole ministro.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sono otto milioni e 200 mila lire per lavori portuali, perchè nella Convenzione fatta dall'onorevole Lacava erano in complesso diciassette milioni e 500 mila lire, di cui otto milioni e 200 mila lire per le opere portuali, ed il residuo per le opere ferroviarie. Ora siccome l'onorevole Cavagnari vorrebbe che si determinassero nella somma di cinque milioni e 475 mila lire i residui disponibili del fondo autorizzato con la legge 2 agosto 1897, io, che so di non avere questa somma, non posso accettare che nella legge si ponga questa aggiunta.

Presidente. Onorevole Cavagnari, mantiene il suo emendamento?

Cavagnari. Onorevole presidente, siccome i fondi sono come l'acqua, che una volta passata non macina più, è inutile che io stia ora ad insistere sul mio emendamento. Per cui, pur riservandomi di ritornare sull'argomento, anche dopo l'approvazione del presente disegno di legge, lo ritiro.

Presidente. Avendo l'onorevole Cavagnari ritirato il suo emendamento, darò lettura di un emendamento concordato tra Ministero e Commissione così concepito:

Alla lettera a) 3° sostituire:

« 3° Contributo annuale dato dallo Stato in correlazione con la quantità di merci imbarcate e sbarcate nel porto di Genova, nella misura e nei modi indicati nel successivo articolo 12; »

Pongo a partito l'articolo 8 nel suo complesso, con la sostituzione testè letta, concordata tra ministro e Commissione.

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

Art. 9.

« Per gli oneri di esecuzione delle opere contemplate dalla legge 2 agosto 1897, lo Stato corrisponde annualmente al Consorzio i fondi correlativamente stanziati.

Oltre ai fondi stanziati annualmente in bilancio per effetto della legge predetta, lo Stato cede al Consorzio ogni suo diritto per la riscossione delle quote di contributo dovute dalle Provincie e dai Comuni ai termini dell'articolo 4 della legge citata.

Il Consorzio provvede a sua volta per rimborsare all'Ente dirigente il servizio fer-

roviario del porto di Genova le somme al medesimo dovute per le opere esclusivamente ferroviarie delle stazioni, da questo eseguite ai termini della legge predetta. »

Balzano, *ministro dei lavori pubblici*. Anche a questo articolo, nell'ultimo comma, d'accordo con la Commissione si è deciso di togliere la parola « esclusivamente » là dove è detto « le somme al medesimo dovute per le opere esclusivamente ferroviarie delle stazioni. »

Presidente. La Commissione è d'accordo?

Gusso, *relatore*. Perfettamente.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 9 con la modificazione proposta d'accordo dal Governo e dalla Commissione, sopprimendo cioè la parola « esclusivamente. »

(È approvato).

Art. 10.

« Per l'acceleramento dei lavori dipendenti dalla citata legge 2 agosto 1897, il Consorzio è autorizzato a stipulare un atto speciale per surrogarsi al Municipio di Genova nella anticipazione delle somme occorrenti, ed a novare le obbligazioni per tale titolo contratte dal Municipio stesso mediante le due convenzioni rispettivamente stipulate con il Regio Governo, la Cassa di risparmio di Genova e quella delle provincie Lombarde il 20 agosto 1898 ed il 19 gennaio 1901, approvate, la prima con Regio Decreto 14 settembre 1893 e la seconda con Regio Decreto 3 febbraio 1901. »

(È approvato).

Art. 11.

« L'elenco delle Provincie e dei Comuni chiamati a concorrere nelle spese sostenute dal Consorzio per opere portuali, in eccedenza del predetto fondo dipendente dalla legge 2 agosto 1897, e la determinazione delle rispettive quote di contributo, sono fatti con le norme e con i criteri segnati in proposito dalla legge 2 aprile 1885, numero 3095 (testo unico). La misura complessiva di tale contributo è per altro ridotta al 10 per cento. »

Agli effetti del concorso delle Provincie e dei Comuni sono considerati come opere portuali anche gli impianti ferroviari sulle calate e gli allacciamenti del porto con le stazioni. »

(È approvato).

All'articolo 12 del disegno di legge la Commissione d'accordo col Governo pro-

pone una nuova redazione, oltre ad un'aggiunta pure concordata.

Dò lettura del nuovo articolo 12 concordato tra Ministero e Commissione:

« Il contributo annuo dello Stato, di cui al n. 3° dell'articolo 8, sarà di un milione di lire. Però, in quanto la quantità di merci imbarcate e sbarcate nel porto di Genova ecceda i 5 milioni di tonnellate, il contributo sarà accresciuto in ragione di lire dieci mila per ogni partita completa di 50 mila tonnellate al disopra dei 5 milioni di tonnellate. »

« Il contributo sarà corrisposto annualmente in unica rata e sarà determinato in base al numero di tonnellate accertato nell'anno precedente dalla Direzione generale delle gabelle. »

« In ogni caso il contributo non potrà superare la somma di lire due milioni. »

Intendono il Governo e la Commissione di fare tutto un articolo del nuovo articolo proposto e dell'aggiunta, oppure non credono più opportuno fare dell'aggiunta un articolo speciale?

Balzano, *ministro dei lavori pubblici*. Mi sembra più opportuno fare un nuovo articolo dell'aggiunta proposta all'articolo 12.

Presidente. Allora metto a partito la nuova dizione dell'articolo 12 di cui ho dato lettura.

(È approvata).

Ora dò lettura dell'aggiunta concordata tra Ministero e Commissione che sarebbe l'articolo 12-bis.

« Per effetto degli oneri imposti allo Stato dagli articoli 8 e 9, lo Stato medesimo è esonerato da ogni concorso di spese di esecuzione di nuovi lavori e di spese di manutenzione; e conseguentemente cessano dalla promulgazione della presente legge, tutti gli oneri assunti con le convenzioni 11 aprile 1876, 20 agosto 1898 e 19 gennaio 1901; rispettivamente approvate con legge del 9 luglio 1876, con Regio Decreto 14 settembre 1898 e con Regio Decreto del 3 febbraio 1901. »

« Tutti gli oneri spettanti allo Stato, e per legge e per virtù delle accennate convenzioni passano ad intero ed esclusivo carico del Consorzio, e ciò tanto per le opere di interesse commerciale e di difesa marittima, necessarie per assicurare la tranquillità delle acque nel bacino interno del porto, secondo le disposizioni contenute nell'articolo 5 della citata Convenzione 11 aprile 1876, quanto per i lavori di generale sistemazione e di completamente del porto, »

nonchè per tutti gli impianti ferroviari necessari pel servizio portuale.

« È fatto speciale obbligo al Consorzio di provvedere all'ampliamento del ponte Caracciolo entro due anni dalla promulgazione della presente legge. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Giusso, relatore. Pregherei il presidente di voler consentire che il primo comma, dove è detto: « E conseguentemente cessano dalla promulgazione della presente legge tutti gli oneri, assunti ecc. » Si dica invece: « Dalla costituzione del Consorzio. »

Presidente. Con questa modificazione pongo a partito l'articolo 12 bis.

(È approvato).

Art. 13.

Lo Stato cede al Consorzio l'uso gratuito di tutte le opere, aree, edifici, attrezzi, mobili, galleggianti, macchinari ed impianti, che esistono nel porto e che sono di sua spettanza, eccezione fatta per tutto quanto occorre per i servizi che, giusta l'articolo 1, ultimo comma, della presente legge, rimangono nella esclusiva competenza dello Stato.

Il Consorzio riscuote e percepisce, in luogo e coi privilegi dello Stato, i canoni dovuti da terzi per concessione od affitto di tali beni; è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni o locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelle esistenti, ai termini delle condizioni dei rispettivi contratti.

(È approvato).

Art. 14.

È data facoltà al Consorzio di imporre e riscuotere speciali tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate.

Le tasse speciali sulle merci sono imposte in ragione di tonnellata metrica e possono variare, secondo la natura, il confezionamento e l'imballaggio, dal minimo di centesimi 10, al massimo di una lira.

(È approvato).

Art. 15.

Le tariffe delle tasse speciali e le successive modificazioni sono deliberate dal Consorzio e sono approvate dal Ministero dei lavori pubblici, di accordo con quello delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Il Consorzio può in ogni tempo deliberare, con provvedimento immediatamente

esecutivo, che, in via eccezionale e temporanea, siano ribassate o tolte le tasse speciali sulle merci in transito dall'estero per l'estero.

Alle tariffe in qualsivoglia modo ribassate non può essere portato aumento, se non dopo tre mesi dalla data della loro diminuzione.

(È approvato).

Art. 16.

Le tasse speciali sono accertate e riscosse per cura dell'Amministrazione della dogana, col procedimento in vigore per l'accertamento e la riscossione del diritto di statistica, e sono versate al Consorzio od all'Ufficio incaricato di fare, per conto del medesimo, il servizio di Cassa.

Le spese di riscossione ricadono a carico del Consorzio.

(È approvato).

Art. 17.

Per provvedere a quelle spese, per opere approvate come al successivo articolo 22, che non possono essere sopportate con i mezzi normali del bilancio consorziale, il Consorzio ha facoltà di contrarre prestiti o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie, nei modi e con le condizioni che saranno deliberati dall'Assemblea del Consorzio, e che dovranno ottenere la preventiva approvazione per parte dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici.

I prestiti e le altre operazioni finanziarie sono garantiti dallo Stato.

Presidente. All'ultimo comma di questo articolo 17 gli onorevoli Ferraris Maggiorino, Rubini ed altri deputati propongono la seguente modificazione: « I prestiti ed altre operazioni finanziarie sono garantiti dallo Stato nella misura corrispondente alle entrate nette del Consorzio. Qualora le entrate nette del Consorzio non bastino al servizio degli interessi dei prestiti garantiti dallo Stato, il Governo imporrà le tasse di cui all'articolo 14, nella misura sufficiente. »

Rubini. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Rubini, svolge Lei questa modificazione?

Rubini. Questa modificazione dovrà essere svolta dall'onorevole Ferraris Maggiorino; ma io mi son permesso di chiedere di parlare, perchè avevo un altro emendamento...

Presidente. Ma io Le osservo che mi fu riferito che Lei consentiva in questa modificazione, e ritirava quel suo emendamento.

Rubini. Appunto, onorevole presidente,

volevo dichiarare che ritiravo quel mio emendamento e spiegarne brevemente la ragione.

Nel proporre quel mio emendamento, non ero mosso che dal desiderio di richiamare la Camera alla necessità di mettere un limite alla facoltà del Consorzio di contrarre prestiti per i quali lo Stato deve assumere la garanzia. Io sono persuaso, persuasissimo, che il Consorzio vorrà amministrare bene il suo patrimonio; e quindi, che, indirettamente, vorrà anche amministrarlo bene per la garanzia che esso scarica sullo Stato; ma, ad ogni modo, mi pareva eccessivo di dare facoltà in bianco per qualsiasi somma; di rilasciare, in certo modo, delle cambiali in bianco coll'avallo dello Stato. Ecco perchè avevo proposto il mio emendamento. Ma, allorché seppi che l'onorevole Maggiorino Ferraris aveva presentato un altro emendamento, io ritirai il mio, e dichiaro nuovamente di ritirarlo. Se non che mi permettano l'onorevole Ferraris e la Camera di fare osservare che deve essere nato un errore di stampa nell'emendamento medesimo testè letto dall'onorevole nostro presidente, là dove si dice che « il Governo imporrà le tasse di cui all'articolo 14. » Invece a me pare che fossimo intesi si dovesse dire: « il Consorzio imporrà le tasse di cui all'articolo 14, nella misura sufficiente. » Noi non vogliamo vulnerare l'autonomia del Consorzio; vogliamo solamente affermare che, allorché un prestito è necessario, affinché non rimanga scoperta la garanzia del Governo, è il Consorzio che deve provvedere. È quindi il Consorzio che deve imporre, non il Governo.

Ferraris Maggiorino. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Ferraris Maggiorino. Vorrei spiegare il concetto di questo articolo.

Le speranze di coloro, che desiderano che rifiorisca il porto di Genova, dipendono essenzialmente dalle somme di cui il Consorzio potrà disporre.

Alcuni nostri colleghi, che si occupano di questioni finanziarie, si preoccupavano del pericolo di una garanzia indefinita dello Stato, ed osservavano che una tale garanzia è anche contraria ai nostri ordinamenti costituzionali e finanziari. Allora sentii formulare diverse proposte: le une intenderebbero a limitare a 25 o 27 milioni la garanzia dello Stato; altre, come quella dell'egregio amico Rubini, l'estenderebbero fino a 45 milioni.

Ora permettetemi di dire col cuore: se

in 8, in 10 anni, pel porto di Genova si spendono soltanto 45 milioni, la legge è un insuccesso. Voi avete un progetto tecnico nel quale le sole opere murarie sono valutate a 45 milioni, e tutti sanno che, se si aumenta il 20 o 30 per cento su questo preventivo, si fa opera prudente; quindi abbiamo almeno 60 milioni di pure opere murarie. Se il Governo limita in oggi la sua garanzia a 45 milioni, questo, non a noi che conosciamo le buone intenzioni del Governo e della Commissione, ma agli occhi degli avversari di questo disegno di legge, che pure esistono (*Interruzioni*), suonerà sfavorevolmente. (*Interruzioni*).

A Genova ne esistono; vi sono innanzi tutto gli interessati. (*Interruzione del deputato Pellegrini*). No, no! Vi sono quelli che la pensano diversamente, come il mio amico Pellegrini, ed egli la pensa diversamente, perchè crede che la legge non dia i mezzi adeguati. Ella me lo ha detto, ed io La ringrazio di questa sua dichiarazione.

Dunque, limitando il Governo la sua garanzia a 45 milioni, non dà i mezzi necessari alla esecuzione delle opere. Quindi due soluzioni: o elevare almeno a 75 milioni la garanzia del Governo; e se Governo e Commissione consentono in questo li ringrazio di tutto cuore e non insisto nel mio emendamento; o adottare il sistema che abbiamo adottato per i prestiti comunali e provinciali, che praticamente sono illimitati, bastando che un Comune, nel sesto delle sue entrate, dimostri che ha i mezzi necessari per far fronte al servizio degli interessi e degli ammortamenti.

Quindi domando che se il Consorzio trova modo di svolgere i suoi introiti, ed invece di due milioni l'anno possa averne 3 o 4, possa spendere 75 od 80 o più milioni, in corrispettivo delle sue entrate. Mi pare che questa sia la cosa più semplice, e, debbo dire, la più logica. Perchè mettere un limite a quello che il Governo dà, quando è coperto da introiti stabili, permanenti e costanti, che coprono il servizio degli interessi e dell'ammortamento?

Quindi prego vivamente Governo e Commissione di persuadersi che non desidero altro che la grandezza del porto di Genova ed il suo sviluppo, e quindi non posso ammettere che in 10, in 12, in 20 anni, anzi in 60, poichè la legge la fate per 60 anni, pel porto di Genova si spendano soli 45 milioni. (*Interruzioni*).

No, signori, restano senza garanzia. Ve lo hanno detto la Commissione ed il Go-

verno; e senza garanzia del Governo, sventuratamente, il porto di Genova non avrebbe trovato nemmeno da fare le altre operazioni. (*Interruzioni*).

Ma io non sono di questo avviso. Io amo troppo il porto di Genova per limitare solamente a 45 milioni questa garanzia. Quindi prego Governo e Commissione di accettare la proposta, modificandola e sostituendola come ha proposto l'onorevole Rubini. Ma se non venissero in quest'idea, si porti almeno a 75 milioni questa somma. (*Interruzioni del sotto-segretario di Stato del tesoro*). Sarebbe assolutamente impossibile approvare una legge, che deve servire ad un progetto che importa più di 45 milioni e stanziare solamente 45 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Dichiaro subito che il Governo consente nel concetto dell'emendamento presentato dall'onorevole Maggiorino Ferraris, nel quale però, come è stato accennato, mi sembra dall'onorevole Rubini, invece di dire: « il Governo imporrà le tasse di cui all'articolo 14 nella misura sufficiente, » bisognerebbe dire: « il Consorzio per sopperirvi dovrà imporre le tasse di cui all'articolo 14, nella misura sufficiente, » e questo per evitare una ingerenza troppo diretta del Governo nella azienda che deve essere affidata unicamente al Consorzio.

Il Governo consente in questo emendamento perchè esso altro non è che l'esplicazione del concetto informatore del disegno di legge presentato dal Ministero. Infatti la Camera può osservare che nel testo proposto dal Ministero, all'articolo 17 non era detto come nel testo della Commissione: « i prestiti e le altre operazioni finanziarie, » ma bensì « il prestito e le altre operazioni finanziarie, » inquantochè nella mente del proponente eravi di limitare la garanzia unicamente a quel tanto che poteva con sicurezza, senza maggiori impegni da parte dello Stato, essere garantito.

Ma convengo che questo concetto non è chiaramente espresso e per conseguenza è meglio aggiungere l'emendamento proposto dall'onorevole Maggiorino Ferraris, e parmi che anche la Commissione non debba avere alcuna difficoltà ad accettarlo.

Infatti che cosa dice questo emendamento? Che i prestiti del Consorzio saranno garantiti dallo Stato in quanto il servizio d'interessi e di ammortamento possa essere fatto dalle entrate nette del Consorzio.

Quindi qualsiasi provento abbia il Consorzio, in qualsiasi misura, esso potrà contrarre un prestito, e questo prestito sarà senz'altro garantito dallo Stato. Ma se il servizio del prestito da contrarsi superasse l'ammontare dei proventi, che cosa vorrebbe la Commissione? Forse che la differenza fosse colmata dal Governo? No, perchè siamo d'accordo che il Governo non deve dare più di quanto è stabilito dall'articolo 12. Quindi dovrà escogitare il Consorzio qualche mezzo per colmare questo deficit. Ma siccome nel disegno di legge non è data al Governo la facoltà di obbligare il Consorzio ad applicare questi mezzi, così il Governo, per essere assicurato di non dovere oltrepassare, nella misura del suo contributo, quello che è fissato dall'articolo 12, si riserva il diritto di imporre al Consorzio di applicare queste tasse. (*Commenti*).

Si dice: il Consorzio le applicherà per conto suo. Tanto meglio: allora non vi sarà bisogno che il Governo richiami il Consorzio all'adempimento delle disposizioni di legge.

Fasce. Il Consorzio ha la facoltà.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Dunque, se ha la facoltà, se dovrà ricorrere ai mezzi straordinari, il Governo dopo tutto, se dà la garanzia, ha pure il diritto di riservarsi la facoltà di imporre al Consorzio di applicare queste tasse. Insomma, l'azione del Governo in niente altro si esplicherà che in questo, di mettere il Consorzio in condizione di avere i mezzi per il servizio del prestito.

Concludo: il Governo accetta l'emendamento proposto dall'onorevole Maggiorino Ferraris, con quella modificazione della quale ho fatto cenno in sul principio del mio dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Giusso, relatore. Io sono molto dolente di sentire dal banco dei ministri le parole testè pronunziate dall'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro, e ne sono molto dolente perchè mi sembra di vedere chiaramente che in fine di questa discussione il Governo ritorna sui suoi passi e nega quella approvazione che sin dal primo momento aveva data a questo disegno di legge del quale, se non erro, esso era anche lieto.

La proposta come venne fatta dall'onorevole Ferraris e quale io sin da ieri sentiva buccinare è tale che non permette più che vi possa essere un Consorzio per l'autonomia del porto di Genova. Ora quella dif-

fidenza che oggi si mostra di avere non è per nulla e in nessun modo giustificata.

Quando si disse che l'articolo era troppo vago, indeterminato, si poteva anche aver ragione. Però debbo dire chiaramente che, se io sono stato l'autore del progetto, alla Camera non l'ho presentato io, ma il ministro Balenzano: e quindi il Governo ha avuto tutto il tempo di esaminarlo e di ponderarlo.

Si vuole che il Governo abbia la sicurezza che gli impegni non siano indeterminati? si vuole che la Camera non abdichi ai suoi diritti di controllo? Ebbene, la Commissione è per la prima pronta a mettere nella legge, se così piace, tutte le condizioni per cui la deliberazione della Camera sia legale, logica e dignitosa (*Bene!*). Ma al di là di questo, o signori, io non credo che sia il debito nostro, e neppure nelle facoltà nostre di accettare.

Si dice: voi volete imporre al Governo di garantire prestiti? Come se prestiti o prestito potesse essere cosa diversa e come se non ci potesse essere un prestito di 10 milioni invece di due prestiti di 5 milioni ciascuno: perchè, francamente, dove sta la questione tra prestito e prestiti? È chiarissimo che non conviene al Consorzio di fare un solo prestito per opere che si debbono compiere in 10 anni: è più conveniente quindi stabilire la dizione *prestiti*, perchè questi si facciano man mano che i bisogni lo richiedano.

Ma cosa vuole il Governo? Cosa ha il diritto di domandare giustamente il Parlamento? Che si determini l'impegno del Governo. Or bene, noi domandiamo che questo sia fatto: e quando il Governo ci dice di voler limitare la cifra del suo impegno, la Commissione è prontissima a seguirlo in questa via, perchè essa non fa questione di cifre ed accetta ciò che il Governo propone, e cioè i 45 milioni: accetta questa cifra perchè il Governo ha presentato un progetto di un ingegnere del Genio civile che è il cavaliere Inglese, che ammonta a 45 milioni. Ora il Municipio, la Camera di commercio di Genova e tutti ormai sono consci di questo progetto che prevede la spesa di 45 milioni.

Ora, che cosa significa oggi da parte del Governo tanta incertezza e il dire: noi non vogliamo garantire i 45 milioni? Vogliamo garantire soltanto il prestito se vi saranno introiti netti? Ma non vede il Governo che in questa maniera si esautorata il Consorzio e si getta sul Governo il... non voglio dire

la parola... ma certamente la contraddizione è troppo manifesta! D'altronde che cosa si è fatto qui per tre giorni dalla Commissione? Non si è fatto che sostenere che la rappresentanza del Governo nel Consorzio debba essere preponderante, e sono stato io il più tenace oppositore di tutte le proposte di coloro che volevano allargare il numero dei rappresentanti degli altri enti o associazioni, sono stato io appunto, perchè non volevo che il Governo un giorno potesse dire: io sono in troppa minoranza, non posso più vedere quali sono le mie responsabilità e tutelarle. Ma dopo che la Commissione ha mostrato così buone intenzioni nel garantire il Governo, essa non può accettare che il Governo stesso all'ultimo momento si ritiri e sotto il pretesto di volersi garantire, voglia restringere gl'impegni che da principio aveva assunti: e d'altra parte, mentre fino a ieri dal banco dei ministri fu affermato che non era necessario che il Consorzio imponesse nuove tasse, oggi si vuol dare al Governo istesso il diritto di imporle. (*Benissimo!*)

E fui io appunto che, rivolgendomi all'onorevole De Nobili, gli dissi: io non sono ottimista come lei, prima di tutto perchè i suoi calcoli non mi sembrano esatti, perchè ha cominciato collo stabilire che le spese di manutenzione e di amministrazione sono di 300 mila lire, mentre sono di 500 mila, e poi perchè ha detto che si poteva fare fronte alla spesa di 25 milioni, mentre col progetto che il Governo presenta si deve fare fronte a 45 milioni.

Ed io misi in guardia fino da ieri la Camera che vi doveva e vi poteva essere un equivoco, perchè mentre l'onorevole De Nobili affermava: « voi coi mezzi che vi dà il Governo non dovrete imporre nessuna tassa, perchè vi farò la dimostrazione matematica che i mezzi vi basteranno, » in ultimo poi, ripiegando, disse che egli intese affermare ciò solamente in relazione di 22 o al massimo 25 milioni di lavori. Ma quando i lavori richiedono 45 milioni e non 25, è chiaro che la garanzia deve esser data per tutti i 45 milioni e questa garanzia deve essere esplicita, altrimenti i banchieri non daranno i denari.

Il banchiere non può venire a vedere se ci stanno gl'introiti netti o no: i banchieri vogliono sapere se il Governo garantisce o no.

Ora si ha diritto di sapere se la spesa dei 45 milioni sarà o non sarà garantita dal Governo.

De Nobili, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*.
Ma sì.

Giusso, relatore. Del resto il Governo, ripeto, ha il diritto di non approvare le proposte del Consorzio in materia di prestiti, ma è chiaro che proposte inaccettabili non potranno essere fatte in un'assemblea nella quale il Governo ha sì numerosa ed autorevole rappresentanza: ma dato pure che l'assemblea si ostinasse a non dare i mezzi per assicurare il Governo che il prestito o i prestiti possono essere fatti con piena sicurezza, non vi è un articolo preciso della legge che dà il diritto al Governo di sciogliere il Consorzio? (*Commenti*).

Ora dopo che vi sono tutte queste garanzie, non si comprende che si venga all'ultim'ora con simili sottigliezze. (*Commenti*). L'onorevole Rubini propone una limitazione a 45 milioni, la Commissione è la prima ad accettarla, ma al di là di questo, la Commissione dichiara che non accetta nulla, e fa appello alla lealtà del presidente del Consiglio, alla lealtà del ministro Balzano, ed a tutto il Consiglio dei ministri per evitare che venga compromessa, non solo l'autonomia del porto di Genova, ma la serietà e la dignità del Governo. (*Benissimo! Bravo! — Commenti animati*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

Ferraris Maggiorino. La Camera comprenderà che, dopo le parole, che mi sono riuscite così amare, del mio collega Giusso, e come modesto proponente, insieme all'onorevole Rubini, di questa disposizione, io sia in dovere di dare delle spiegazioni.

Nessuna proposta della legge, nessun emendamento stampato e distribuito è a cognizione della Camera, tranne quello dell'onorevole Rubini, che parla di 45 milioni. Quindi evidentemente io, proponendo un emendamento nel senso di dare al porto di Genova i fondi necessari, non poteva tener conto di alcuna proposta che non è davanti alla Camera. Se nell'animo dell'onorevole Giusso vi era di stabilire una somma di 45 milioni, io posso per questa parte ringraziarlo, per quanto creda insufficienti i 45 milioni. Ma, quando feci questa proposta, non poteva farla che nell'intendimento di dare al porto i mezzi della sua esecuzione, perchè nè nella relazione, nè nel disegno di legge del Governo, nè nel progetto della Commissione, nè nelle proposte del Governo e della Commissione vi sono indicazioni qualsiasi di somme.

L'origine di questa modesta proposta è venuta dall'emendamento dell'onorevole Rubini, che propone di fissare ad un massimo

di 45 milioni, la somma per il porto di Genova. Questa è stata la proposta...

Giusso, relatore. Si parla della garanzia.

Ferraris Maggiorino. Garanzia dello Stato, si capisce! Parliamo della garanzia dello Stato! Quando ho veduto che l'onorevole Rubini, limitava a 45 milioni la garanzia dello Stato, e che anzi i colleghi lo dichiaravano necessario, perchè questa corrispondeva alle necessità costituzionali e finanziarie dei nostri ordinamenti, io notai che i 45 milioni erano insufficienti, e pregai l'onorevole Rubini di voler consentire, che la garanzia dello Stato andasse anche al di là dei 45 milioni, quando ci fossero le entrate sufficienti a garantire il prestito.

Questa è l'origine della proposta. L'onorevole Giusso sa che la proposta mia è fatta perchè, nel caso in cui ci siano le entrate, come bene fu detto dal Governo, si possa andare al di là dei 45 milioni; nel senso che tanto i prestiti, quanto le altre operazioni finanziarie, siano garantite dallo Stato, nella misura corrispondente alle entrate nette del Consorzio, anche al di là della somma prefissa per i lavori di ampliamento del porto.

Dunque questo prova che io non intendo di arrestarmi ai 45 milioni, ma che desidero andare al di là. E desidero di andare al di là, perchè quando ci fossero le entrate (e le entrate devono venire) non bisogna con una legge arrestare lo sviluppo del porto di Genova a 45 milioni, che furono dichiarati insufficienti anche da qualche collega della Camera.

Ora, se il Governo, come mi è parso comprendere dalle parole dell'onorevole sottosegretario di Stato, dà questo senso al mio emendamento, che cioè, si possa andare al di là di questa somma dei 45 milioni, sempre quando vi siano le entrate che garantiscono (perchè io credo che nessuno voglia fare prestiti non garantiti dalle entrate, per l'interesse e gli ammortamenti) pregherei vivamente la Commissione di ritenere chiaro uno spiacevole incidente (se si vuole, un involontario equivoco) ma di ritenere che qui, non vi è altro proposito ed intendimento, che di sviluppare le opere del porto di Genova in correlazione delle entrate del porto stesso.

Dopo di ciò prego l'onorevole Giusso di ritenere che non vi poteva essere in me nessuna idea, che non avesse questo preciso intendimento di aiutare l'esplicazione di queste opere. Nel mio discorso dissi nettamente che nel porto di Amburgo si erano spesi 375

milioni; l'onorevole Giusso ci ha ricordato che, per piccole opere di miglioramento, a Londra, si sono proposti in questo momento 175 milioni di nuove spese. Egli ci ha dato una luminosa dimostrazione della necessità di grandi spese; egli è stato il primo a convincere me, e spero la Camera, che in queste materie lo spendere è spendere utilmente. Ora bisognava prima di tutto stabilire che la garanzia non fosse limitata; in secondo luogo che il Consorzio non facesse prestiti quando non avesse le entrate. Questa è l'idea dell'emendamento che, cioè, la garanzia possa svolgersi a misura che cresce il traffico, e che questa garanzia sia coperta dalle entrate.

Ed aggiungo di più, onorevole Giusso. Ella è uomo che ha onorato il Governo a cui ha appartenuto; ed Ella sa bene che c'è un articolo in questa legge che dice che la legge può essere estesa agli altri porti. E che cosa estenderete agli altri porti?

La garanzia dei 45 milioni per porto? Ma sarebbe una assurdità! Voi potete soltanto estendere agli altri porti la facoltà di contrarre prestiti garantiti dallo Stato, in relazione delle loro entrate. Ecco perchè, onorevole Giusso, Ella deve temperare le disposizioni finanziarie di questo disegno di legge, alle disposizioni ultime savamente proposte dalla Commissione, perchè la Commissione vi propone che il Governo con Decreto Reale possa applicare le stesse norme a tutti gli altri porti del Regno. Ora quali saranno queste norme? Una garanzia di 45 milioni? No; perchè ci sono molti porti in Italia che non ne hanno bisogno. (*Interruzione del deputato Fasce*). Venti centesimi per tonnellata.

Fasce. No, un minimo di un milione.

Ferraris Maggiorino. Ma i venti centesimi per tonnellata vi superano già il minimo di un milione.

Quindi apprezzo l'onorevole Giusso (io non dirò il Governo, perchè ha già manifestato il suo parere), apprezzo l'onorevole Giusso i sentimenti dai quali la proposta è stata mossa e si persuada che in questo non c'è stato nessuno di quegli intendimenti ai quali egli ha alluso. E prego l'onorevole Giusso di ritenere, come tutta la Camera sono persuaso che riterrà, che nella mia condotta parlamentare io posso sbagliare, ma che vi porto pari lealtà e pari sincerità di quella che così nobilmente contraddistingue il mio onorevole contraddittore ed amico (*Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ha facoltà di parlare.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Io non attribuisco lo sdegno che informava le parole dell'onorevole Giusso ad altro che ad un evidente malinteso.

L'onorevole Giusso e quanti compongono la Commissione non possono dubitare del mio affetto per Genova; non possono dubitare del mio interesse per questo disegno di legge e credo di averne dato loro la prova. Le mie parole quindi dovevano dall'onorevole Giusso essere interpretate in un senso non così a me sfavorevole.

Insisto nel rilevare che fra la dizione della Commissione e quella del Ministero vi è una differenza di non poca entità. Il Ministero diceva « il prestito » la Commissione dice « i prestiti ». Ho già detto che la dizione del Ministero non esprimeva chiaramente il concetto che informava la proposta, ma è evidente che con la parola « prestito » al singolare invece che al plurale si voleva alludere a qualche cosa di determinato in modo da non lasciare che la garanzia per i prestiti e per le operazioni finanziarie data dallo Stato fosse indeterminata, senza limiti. E si comprende che così doveva essere, altrimenti, come già è stato accennato da uno degli oratori che hanno preso parte a questa discussione, sarebbe stata quasi incostituzionale la proposta, in quanto che il Parlamento non può lasciare al Governo la facoltà di garantire prestiti senza limitazioni di sorta.

Or, convenendo che non era chiaramente espresso il pensiero del Governo nell'articolo 17, ho dichiarato che accetto l'emendamento proposto dall'onorevole Ferraris e non credo con questo di alterare menomamente il concetto fondamentale della legge. In sostanza, con questo emendamento che cosa si viene a dire? Che il Governo farà garanzia per quei prestiti e per quelle operazioni che contrarrà il Consorzio, per qualunque somma, purchè il Consorzio...

Giusso, relatore. Questo non è costituzionale!

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. ...abbia i proventi certi, assicurati, per fare il servizio degli interessi e dell'ammortamento.

Ma soggiunge l'onorevole Giusso: il Governo ha già la facoltà di rifiutare, ove lo creda, la garanzia, perchè dal disegno di legge risulta che il Governo, se non approva il piano finanziario può non dare la sua garanzia. Questo sta bene, ma è altresì

vero che il Governo volendolo potrebbe dar la garanzia anche se il Consorzio non avesse i mezzi sufficienti, e questo il Parlamento non può consentire.

De Nava. Precisamente così!

De Nobili, *sotto-segretario di Stato per il tesoro.* Il Governo potrebbe esservi tratto da criteri suoi particolari, da concetti anche erronei, indipendentemente da ogni approvazione da parte del Parlamento.

In questo sta la questione; e, quando da parte di parlamentari così eminenti come gli onorevoli Ferraris, Rubini e Guicciardini e tanti altri viene sollevata, non vedo proprio la ragione perchè non debba essere risolta nel senso più correttamente costituzionale, e non vedo neppure in che questo possa nuocere al Consorzio. Il Consorzio avrà i mezzi per fare un prestito, e il Governo dovrà dare la sua garanzia; il Consorzio non avrà i mezzi ed il prestito sarà necessario, il Governo dirà al Consorzio: io vi dò la garanzia, ma siccome per il servizio d'interessi e d'ammortamento vi manca tanto, ponete tante tasse quante sono necessarie per farne il servizio del prestito.

A me pare dunque che non sia neppure il caso di stare lungamente a discutere a questo proposito: nè moralmente, nè sostanzialmente, l'azione del Consorzio viene ad essere scossa; si tratta unicamente, lo ripeto, di questo: la Camera non vuol lasciare al Governo, al Consorzio, la facoltà senza limiti, senza condizioni, di contrarre prestiti e per mezzo di questo emendamento stabilisce la condizione sotto la quale soltanto il Governo può dare garanzia al Consorzio.

Rubini. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Rubini. Sull'ordine del giorno.

Presidente. Parli.

Rubini. È stato detto chiaramente dall'onorevole Ferraris, proponente dell'ordine del giorno, come dal Governo, che certamente la discussione è, se non in tutto, in parte basata su un doppio equivoco, un equivoco formale di frasi ed un equivoco sostanziale in quanto agli intendimenti di coloro che proposero ed hanno sostenuto gli emendamenti e l'aggiunta che abbiamo innanzi a noi.

Ora a me pare che se questa è la condizione degli animi nostri convenga rinviare a domani, a più tardi (*No, no!*) la deliberazione intorno a questo argomento, perchè io sono persuaso che una volta che la questione sia trattata freddamente con calma, davanti al tavolino da poche persone, da quelle cui la Camera ha affidato l'esame

del disegno di legge insieme al Governo potrà condurre al desiderato accordo. Credo pertanto utile nel momento attuale la sospensiva, e per ciò propongo formalmente, anche appoggiato dal desiderio di vari amici, che sia rimandata a domani questa deliberazione. (*Commenti*).

Presidente. Poichè Ella fa una proposta sospensiva sulle varie proposte che furono messe innanzi, io dovrò interrogare la Camera.

Il Ministero accetta la sospensiva?

De Nobili, *sotto-segretario di Stato per il tesoro.* Il Governo se ne rimette alla Camera.

Presidente. La Commissione...?

Giusso, *relatore.* A nome della Commissione dichiaro che non ho nessuna difficoltà ad accettare questa proposta; rivolgerei però una preghiera all'onorevole presidente ed alla Camera e cioè che pur sospendendo ogni deliberazione su questo articolo si procedesse oltre nella discussione del disegno di legge.

Voci. Sì, sì.

Presidente. Sta bene, sono tutti d'accordo.

Presidente. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Rubini di sospendere la discussione di questo articolo 17. Chi l'approva si alzi.

(*È approvata*).

La discussione di questo articolo è sospesa. La Commissione esaminerà tutte le proposte che sono state fatte e riferirà domani.

Presentazione di una relazione.

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

Orlando. Mi onoro di presentare alla Camera il nuovo testo concordato tra Governo e Commissione del disegno di legge relativo agli alcool destinati alle industrie.

Presidente. Questo nuovo testo concordato sarà stampato e distribuito.

Si riprende la discussione del disegno di legge:
Costituzione di un Consorzio autonomo pel porto di Genova.

Presidente. Procediamo oltre nella discussione del disegno di legge.

Capo III.

Funzioni del Consorzio.

Art. 18.

Il Consorzio dovrà cominciare a funzionare entro un anno dalla promulgazione della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 19.

Entro due mesi dalla costituzione del Consorzio il Governo del Re sottoporrà all'esame ed alle deliberazioni del Consorzio medesimo il progetto regolatore di massima delle opere straordinarie occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione del porto. Sulle osservazioni di merito fatte dal Consorzio delibererà definitivamente il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed il progetto in tal modo approvato servirà di base ai successivi provvedimenti rimessi nella competenza del Consorzio dal seguente articolo 30.

(È approvato).

Art. 20.

Il Consorzio provvede:

a) Allo studio ed alla compilazione dei progetti esecutivi delle opere del porto di Genova in base al progetto regolatore di cui è parola nell'articolo precedente, ed alla direzione e sorveglianza dei relativi lavori, con personale del Corpo Reale del Genio civile, per le opere portuali e marittime, e dell'Ente dirigente il servizio ferroviario del porto per gli impianti ferroviari;

b) Ai servizi marittimi, con personale della locale Capitaneria di porto;

c) Ai servizi amministrativi, con personale direttamente assunto;

d) Ai servizi di Cassa, o con personale direttamente assunto, o per mezzo della Ricevitoria provinciale, ovvero della Banca d'Italia.

Per quel personale che, giusta le indicazioni date nei §§ a e b, fosse temporaneamente posto a disposizione ed alla dipendenza immediata del Consorzio in seguito a sua richiesta, o per le prestazioni dell'Ente dirigente il servizio ferroviario, sarà dal Consorzio rifusa alle competenti Amministrazioni la spesa corrispondente.

(È approvato).

Art. 21.

Il Consorzio:

a) Per la compilazione dei progetti, la contabilità, la direzione e la collaudazione dei lavori, osserva le disposizioni della legge sui lavori pubblici e del regolamento per i lavori in conto dello Stato, in quanto sono applicabili.

I collaudi dei lavori eccedenti lo importo di lire 12,000 sono eseguiti da funzionari

del Genio civile o del Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate, delegati dal Ministero dei lavori pubblici;

b) Per i servizi marittimi del porto attribuitigli osserva le disposizioni del Codice per la marina mercantile e del relativo regolamento, in quanto sono applicabili;

c) Per la gestione amministrativa e finanziaria, e per la stipulazione dei contratti, osserva le disposizioni della legge e del regolamento sull'amministrazione e contabilità generale dello Stato, in quanto sono applicabili.

Nell'esercizio di queste attribuzioni e facoltà, il Consorzio non è obbligato a riportare i preventivi pareri degli Alti Corpi dello Stato, nè è soggetto ai riscontri e controlli preventivi della Corte dei conti e delle Amministrazioni centrali determinati dalle leggi e dai regolamenti suindicati.

(È approvato).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Franchetti a venire alla tribuna per presentare una relazione.

Franchetti. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione testè concordata tra il ministro e la Giunta per la legge sull'ordinamento della Colonia Eritrea.

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

Si riprende la discussione del disegno di legge.
Costituzione di un Consorzio autonomo pel porto di Genova.

Presidente. Procediamo nella discussione del disegno di legge.

L'onorevole Chiesa insieme con l'onorevole Cabrini propongono il seguente articolo 21-bis:

« La funzione del Consorzio di regolare ogni genere di prestazione dell'opera personale fatta dagli individui addetti ai lavori e ai servizi del Porto sarà disciplinata da un regolamento emanato dalla Assemblea consorziale entro 6 mesi dalla propria costituzione, e da approvarsi dal Governo del Re.

« Tale regolamento determinerà:

« a) Le modalità dell'iscrizione in determinate categorie di tutti gli attuali lavoratori del porto;

« b) i requisiti in base ai quali saranno iscritti in ciascuna categoria nuovi lavoratori;

« c) il metodo da seguirsi nella stipula-

zione collettiva delle norme di lavoro e tariffe, in tutte le specie di prestazioni manuali fra i lavoratori di ogni singola categoria e i committenti;

« d) il funzionamento dell'arbitrato obbligatorio con speciali Commissioni arbitrali, nei conflitti sia per le stipulazioni sopra ricordate, che per la interpretazione di quelle avvenute;

« e) i provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle cooperative di lavoro che abbiano i requisiti voluti per l'iscrizione nel libro prefettizio. »

L'onorevole Chiesa ha facoltà di svolgere questo articolo.

Chiesa. Dichiarando che sopprimiamo l'ultima parte che si riferisce alle cooperative, limitiamo la nostra aggiunta ai comma a, b, c e d. Con essi si stabilirebbe il riordinamento del lavoro. Il Consorzio dovrebbe anzitutto appena costituito, entro i sei mesi, formarsi il proprio regolamento; e la base di questo regolamento dovrebbe essere quella di elencare tutti i lavoratori per categorie delle funzioni che compiono; dare le norme per l'iscrizione a queste categorie dei nuovi lavoratori; stabilire i requisiti di capacità e di moralità per impedire tutto ciò che reca danno al porto, introducendo elementi che non siano capaci, o persone che non hanno i requisiti voluti e quelle garanzie morali che sono necessarie nel porto; curare il regolamento in modo che nei contratti di lavoro nessuno possa imporsi, nè il lavoratore, nè colui che dà il lavoro.

Il Consorzio dovrebbe avere intermediari onde nei contratti di lavoro si potessero mettere d'accordo i due contraenti; quindi il Consorzio dovrebbe stabilire le loro tariffe e le modalità di lavoro. Per i conflitti (per impedire ogni possibilità di sciopero ed ogni conflitto con danno del commercio) dovrebbero stabilirsi dei collegi arbitrali obbligatori composti di rappresentanti in parte dei lavoratori ed in parte degli eletti dal Consorzio, con depositi finanziari di ambo i contraenti per garanzia.

Dovrebbero dallo stesso Consorzio essere stabilite le penalità per coloro che contravvenissero a questi contratti di lavoro. Dovrebbe il Consorzio, oltrechè la possibilità di creare questi Comitati arbitrali (come del resto è già nel disegno di legge, non ancora approvato ma che spero verrà presto in discussione alla Camera, del ministro Cocco-Ortu sull'arbitrato obbligatorio), avere altresì la facoltà di pronunziarsi sui

contratti convenuti qualora si avessero di vertenze, e sui contratti da stipularsi.

Queste sono le modalità, questi sono i provvedimenti efficaci per impedire le perturbazioni del commercio e del lavoro. Il regolamento che dovrebbe formulare il Consorzio appena costituito dovrebbe provvedere a tutto ciò.

Non ne facciamo formale proposta, appunto perchè abbiamo la persuasione che diversamente non potremo dare quella garanzia e stabilità del lavoro al porto di Genova che è tanto necessaria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

Giusso, relatore. Io pregherei l'onorevole Chiesa di voler recedere dal domandare che la Camera si occupi di tutte quante queste disposizioni. A me non sembra che spetti alla Camera di dettare queste norme e per di più norme così precise sull'azione del Consorzio. Noi intendiamo di costituire nel porto di Genova un Consorzio autonomo ed indipendente. Ora, se noi prima di costituirlo gli mettiamo i ceppi ai piedi e gli leghiamo le mani è impossibile che esso possa funzionare rettamente. Del resto sa l'onorevole Chiesa che il legiferare intorno a questo argomento è una delle cose più difficili che si possano immaginare e sa del pari tutte le difficoltà che si incontrano per fare entrare in porto una legge sui contratti di lavoro. Io quindi prego di nuovo vivamente l'onorevole Chiesa di voler rinunciare a pretendere che la Camera entri nelle sue idee e tanto più che voti il suo ordine del giorno.

Abbiamo fede nel Consorzio! In esso abbiamo messo tutti gli elementi possibili ed immaginabili: lasciamo che si muova liberamente e non intralciamo la sua opera con questi legami. Questa è la preghiera che io fo all'onorevole Chiesa, e spero che egli voglia accettarla, perchè in caso contrario dovrei dichiarare a nome della Commissione che essa non accetterebbe il suo emendamento.

Presidente. Onorevole Chiesa, mantiene, o ritira il suo articolo aggiuntivo?

Chiesa. Onorevole presidente, non insisto nel mio articolo perchè ho questa convinzione che, qualora il Consorzio voglia portare ordinamenti efficaci e duraturi nel porto di Genova, sarà costretto, volente o nolente, di ricorrere a questo sistema. Con la convinzione che dovranno tenersi presenti queste modalità quando dovranno esaminarsi i mezzi per venire a questi provvedimenti, io rinunzio alla mia proposta.

Art. 22.

Sono sottoposti alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutti i progetti di massima ed i progetti esecutivi dei lavori necessari nel porto.

È fatta eccezione per i progetti esecutivi che non superino l'importo di lire 100.000.

Il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici sui detti progetti dovrà essere emesso entro il termine di mesi tre dalla presentazione.

Qualora trascorso il detto termine il Consiglio superiore non si sia ancora pronunciato, il Consorzio potrà procedere allo appalto ed alla esecuzione dei lavori in base al progetto presentato.

(È approvato).

Art. 23.

È revocato il Regio Decreto del 6 dicembre 1888, n. 5881, serie terza, che istituì una Commissione per la Direzione dei servizi del porto di Genova.

Le attribuzioni di detta Commissione sono deferite al Consorzio.

(È approvato).

Art. 24.

Per riscontrare la regolarità nei riguardi tecnici, nonché la esattezza nei riguardi contabili e l'ammissibilità nei rapporti del bilancio, dei progetti e di tutti i conti, il Consorzio ha rispettivamente due revisori tecnici e due revisori dei conti, che controfirmano gli atti presentati dal Comitato.

Sono revisori tecnici: l'Ispettore del Genio civile e l'Ispettore superiore tecnico del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate.

I revisori dei conti sono scelti dall'Assemblea del Consorzio fra quelli, dei suoi membri, che non fanno parte del Comitato esecutivo.

Nel caso di conflitto fra i revisori ed il Comitato esecutivo la risoluzione di ogni contestazione è rimessa all'Assemblea del Consorzio.

(È approvato).

Art. 25.

Il Consorzio, entro otto giorni dalla loro data, comunica tutte le deliberazioni dell'Assemblea generale e del Comitato del Consorzio al prefetto di Genova, il quale, previa immediata ricevuta al Consorzio, esaminerà se sono nelle attribuzioni del Consorzio e se sono conformi alla legge.

Le deliberazioni del Consorzio divengono esecutive se il prefetto non le avrà annullate per alcuno di tali motivi, nel termine di quindici giorni dalla data del ricevimento, e di due mesi se si riferiscono ai bilanci.

Sono immediatamente esecutive le deliberazioni dell'Assemblea e del Comitato del Consorzio, dichiarate tali nella presente legge, o nel regolamento per la sua esecuzione, e quelle che si riferiscono alla pura esecuzione di provvedimenti prima deliberati.

Contro il decreto di annullamento, il Consorzio può, nel termine di quindici giorni dalla data dell'avvenuta comunicazione, ricorrere al Governo del Re, il quale provvede per Decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. La Commissione aveva cancellato nel primo comma di questo articolo le parole: « se sono regolari nella forma ». Ora siamo d'accordo di rimettere queste parole e di ristabilire il primo comma del testo presentato dal Ministero, perchè è giusto che l'esame del prefetto sia fatto anche nella forma delle deliberazioni del Consorzio.

Presidente. La Commissione consente?

Giusso, relatore. La Commissione consente nel desiderio dell'onorevole ministro.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 25 nel suo complesso e nel testo presentato dal Ministero.

(È approvato).

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze, per la presentazione di alcuni disegni di legge.

Carcano, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per il passaggio del personale di servizio dell'azienda dei canali Cavour, dal Ministero dei lavori pubblici a quello delle finanze.

Propongo che questo disegno di legge venga deferito all'esame della Commissione del bilancio.

Mi onoro di presentare ancora alla Camera un disegno di legge per correzione di un errore incorso nell'articolo 2 della legge 21 luglio 1902 sul prestito Bevilacqua La Masa.

Propongo che questo disegno di legge

venga deferito alla stessa Commissione, che su di esso ha riferito nel maggio scorso, presieduta dall'onorevole Indelli.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro della presentazione di questi due disegni di legge.

Pel primo, l'onorevole ministro propone che sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio. Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà approvata.

(È approvata).

Per il secondo, lo stesso onorevole ministro propone che sia deferito alla stessa Commissione che riferì su di esso nel maggio scorso. Se non vi sono osservazioni in contrario, questa proposta si intenderà approvata.

(È approvata).

Si riprende la discussione del disegno di legge per la costituzione di un Consorzio autonomo nel porto di Genova.

Presidente. Viene ora l'articolo 26.

Art. 26.

Il ministro dei lavori pubblici, valendosi, in quanto occorra, anche di funzionari dipendenti da altre amministrazioni dello Stato e previo accordo, in tal caso, col ministro rispettivamente competente, può in ogni tempo far ispezionare e sindacare l'andamento d'ogni ramo dei servizi affidati al Consorzio.

(È approvato).

Art. 27.

Il Governo del Re ha in ogni tempo la facoltà di sciogliere per gravi motivi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione del Consorzio, affidandola ad un Commissario Regio.

La detta Amministrazione deve essere ricostituita al più tardi nel termine di sei mesi. Quando speciali condizioni richiedessero un prolungamento dei poteri del Regio Commissario, il Governo del Re provvederà con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato e su parere conforme dello stesso.

Tale proroga non potrà eccedere i sei mesi.

(È approvato).

Art. 28.

Al termine del Consorzio, tutte le opere e le cose ricevute in consegna e quelle da esso eseguite, nonchè i residui dei suoi fondi,

compresovi il fondo di riserva, sono devoluti allo Stato.

(È approvato).

Art. 29.

I contratti stipulati dal Consorzio non possono aver durata, nè creare oneri od impegni oltre il termine del Consorzio stesso, salvo che intervenga espressa autorizzazione del Governo del Re.

(È approvato).

Art. 30.

Rispetto alle tasse di registro e di bollo ed a tutte le imposizioni fiscali, tutti gli atti, i contratti ed i beni del Consorzio vanno soggetti alle stesse norme segnate per gli atti, contratti e beni dello Stato.

Carcano, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Carcano, ministro delle finanze. Sull'articolo 30 si è parlato nella discussione generale ed io mi sono riservato di presentare alla Camera, anche per aderire ad un desiderio dell'onorevole Bettòlo, un emendamento per chiarire meglio la portata di quest'articolo 30.

Presidente. Allora rimetteremo a domani il seguito di questa discussione perchè si possa stampare l'emendamento presentato dall'onorevole ministro e la Commissione possa riferire in proposito. Anche l'onorevole Cabrini ha presentato un ordine del giorno che sarà pure stampato.

(Così rimane stabilito).

Interrogazioni.

Presidente. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande d'interrogazione pervenute al banco della Presidenza.

Podestà, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri su la notizia che la Monarchia austro-ungarica voglia denunciare il trattato di commercio con l'Italia.

« Cirmeni. »

Presidente. Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno ai termini del regolamento.

Domani dunque si continuerà la discussione del disegno di legge per il porto di Genova e degli altri disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno. Però mi duole dover comunicare alla Camera che per una indisposizione sopravvenuta all'onorevole

Luzzatti la discussione della proposta di legge sulle case popolari dovrà essere differita a un altro giorno. Sarà invece discusso il disegno di legge per i provvedimenti per gli spiriti adoperati nelle industrie e quello per l'ordinamento della Colonia Eritrea.

Gli onorevoli Gianturco, De Gaglia e altri deputati hanno presentata una proposta di legge, la quale sarà trasmessa agli Uffici per l'autorizzazione della lettura.

La seduta termina alle 17.55.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione del 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 della assegnazione straordinaria di lire 5,800,000 da iscriversi nei bilanci dei Ministeri della guerra e della marina per l'esercizio finanziario 1902-1903, per le spese della spedizione militare in Cina. (124)

4. Maggiori assegnazioni per il richiamo sotto le armi della classe 1878 da iscriversi 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. Provvedimenti per gli spiriti adoperati nelle industrie. (130-B)

8. Ordinamento della Colonia Eritrea (57-B).

9. Sulle case popolari. (134)

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

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

Discussione dei disegni di legge:

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, relativo 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 condotta 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. Modificazione 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).

26. Conversione in governativi del Liceo e del Ginnasio di Molfetta (201).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione