

CLVI.

TORNATA DI LUNEDÌ 9 MARZO 1903

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE

Comunicazioni della Presidenza	6229-61
Giuramento del deputato Di Palma	6232
Interpellanze:	
Tratta delle bianche	
BACCELLI ALFREDO (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6236
CICCO-ORTU (<i>ministro di grazia e giustizia</i>)	6238
SOCCHI	6233-38
Revisione dei fabbricati	
CARCANO (<i>ministro</i>)	6240
DI CANNETO	6240-41
Linee di accesso al porto di Genova	
MEDICI	6245-55
NICCOLINI (<i>sotto segretario di Stato</i>)	6253
Servizi marittimi del Golfo di Napoli	
DE MARTINO	6255-60
GALIMBERTI (<i>ministro</i>)	6258
Interrogazioni:	
Esercizi ferroviari	
MEL	6230
NICCOLINI (<i>sotto segretario di Stato</i>)	6230
Lavori della strada delle Cento Valli	
FALCIONI	6231
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6231
Osservazioni e proposte:	
Interpellanze	
CARCANO (<i>ministro</i>)	6243-44
CAVAGNARI	6245
DI SAN GIULIANO	6243-44
FRASCARA GIACINTO	6232
GALIMBERTI (<i>ministro</i>)	6261
MONTI GUARNIERI	6244
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6243
PAPADOPOLI	6242-43
PRESIDENTE	6232-61
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6242
TRIPEPI	6261
ZANARDELLI (<i>presidente del Consiglio</i>)	6244

La seduta incomincia alle ore 14,15.

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

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia gli onorevoli Imperiale di giorni 3; Dal Verme di 5; Bonin di 7; Sormani di 7; Danieli di 5; Suardi di 8; Falletti di 2; De Amicis di 3 (*Sono conceduti*)

Comunicazioni.

Presidente. Dal Sindaco di Potenza è pervenuto alla Presidenza il seguente telegramma:

« Nel presente dolore è gran conforto sapere unito al nostro pianto quello del Parlamento italiano per l'irreparabile perdita dell'illustre concittadino Ascanio Branca. Commosso delle manifestazione della Camera ringrazio V. E. e l'alto Consesso anche a nome della cittadinanza ».

Potenza 7 marzo 1903.

Sindaco: VACCARO.

Dalla vedova del compianto onorevole Branca è pervenuto anche il seguente telegramma:

Napoli 7 marzo 1903.

« Profondamente commossa ringrazio la Rappresentanza Nazionale per l'unanime manifestazione di cordoglio per la perdita del mio consorte e ringrazio V. E. che con nobilissime parole ha voluto comunicarmela ».

ANNA BRANCA.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole De Martino, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se avendo prorogato il termine per la presentazione della Relazione della Commissione Reale, per lo sviluppo industriale di Napoli, creda e in qual modo, di lasciare impregiudicata e libera l'azione del Parlamento pel trasporto delle energie idrauliche quando il complesso problema dovrà essere risoluto ».

Niccolini, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Niccolini, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Siccome mi mancavano alcune notizie, così ho pregato l'onorevole interrogante di differire la sua interrogazione a mercoledì.

Presidente. Onorevole De Martino, acconsente?

De Martino. Sì, sì.

Presidente. E allora rimarrà così stabilito.

L'onorevole De Martino ha pure un'altra interrogazione al ministro dell'interno « per sapere come egli intenda di provvedere ai mezzi finanziari per l'esercizio del Policlino di Roma ».

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

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Questa interrogazione è stata presentata dall'onorevole De Martino e dall'onorevole Mazza. L'onorevole Mazza non è in Roma oggi; ed ha espresso il desiderio che si attenda il suo ritorno, per la risposta del Governo. Io ben volentieri consento al desiderio dell'onorevole Mazza; e, poichè anche l'onorevole De Martino, con la consueta sua cortesia, ha alla sua volta consentito, pregherei che lo svolgimento di questa interrogazione fosse rimandata alla seduta di mercoledì.

Presidente. Allora non essendovi obiezioni, queste due interrogazioni saranno rimandate a mercoledì.

L'onorevole Mel ha interrogato il ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le cause che ritardano ancora la presentazione della relazione della Commissione incaricata di studiare e riferire circa il futuro esercizio ferroviario; e per sapere se esso intenda prescrivere alla Commissione stessa un ultimo termine perentorio a breve scadenza per la presentazione della relazione medesima ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Niccolini, sotto-segretario per i lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Mel, che i lavori della Commissione sono già compiuti, fin dal 24 dicembre decorso. La cagione del ritardo nella pubblicazione da lui sollecitata è stata soltanto questa: che il presidente della Commissione medesima ha dovuto compiere lunghe trattative per la stampa della relazione abbastanza voluminosa. Queste trattative avevano finalmente potuto essere condotte a termine, quando, disgraziatamente, si è verificato lo sciopero dei tipografi. Ecco l'unica ragione per la quale la pubblicazione degli atti della Commissione, ha subito un non lieve ritardo. Auguriamoci che questo sciopero possa terminare nel più breve tempo possibile e che possa essere intrapresa e condotta con la

maggior alacrità la stampa della relazione in parola.

Presidente. L'onorevole Mel ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta ricevuta.

Mel. Ringrazio l'onorevole sotto segretario di Stato, della risposta datami. Prendo atto delle sue dichiarazioni, e me ne dico soddisfatto; tanto più, in quanto egli ha fatto intravedere che, fra non molto tempo questa relazione potrà essere presentata al Parlamento. Imperocchè io credevo e credo che sia necessario che su questo grave e ponderoso problema del futuro esercizio ferroviario, il quale, fra breve, s'imporrà alle deliberazioni del Governo e del Parlamento venga illuminata per tempo l'opinione pubblica, affinchè possa essere studiato maturamente, e fornire al Governo ed al Parlamento il prezioso sussidio delle sue indicazioni; a meno che non sia vero quel che ho letto su pei giornali, che ormai, il Governo ha fissato definitivamente i criteri per la risoluzione del grave problema, e stia, anzi, trattando con le società ferroviarie: il che, se fosse vero, importerebbe che la pubblicazione della relazione della Commissione avrebbe un interesse molto relativo. Perchè se il Ministero avesse, indipendentemente dagli studi della Commissione, già deliberato ciò che deve fare...

Stelluti Scala. Questa è responsabilità sua!

Mel. ... non potrebbesi allora giustificare il lungo ritardo, le molte proroghe date alla Commissione Reale per la presentazione del suo lavoro, e, molto meno poi la spesa notevole che per esso, deriverà al bilancio dello Stato.

Detto questo, non aggiungo altro per ora.

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

Presidente. Parli.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Mi piace aggiungere soltanto che il Ministero dei lavori pubblici non ha atteso certamente la presentazione della relazione, per iniziare gli studi occorrenti alla risoluzione del problema concernente l'esercizio ferroviario. In quanto alla domanda rivolta dall'onorevole Mel per sapere se il Ministero dei lavori pubblici abbia trattato, stabilito, stipulato od altro, mi consenta l'onorevole interrogante, ma io mi permetto di non rispondere; assicuro però l'onorevole Mel che da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici, anche indipendentemente dalla presentazione della relazione, non si è mancato di studiare il ponderoso problema.

Mel. Nuovamente ringrazio.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Mel. Viene ora quella dell'onorevole Falcioni al ministro dei lavori pubblici « sull'inesplicabile ritardo nel riprendere i lavori della strada delle Cento Valli (diretta a congiungere la Valle Vigezzo col Canton Ticino) sospesi da due anni circa con gravissimo danno, oltrechè per la valle interessata, anche per il prestigio nazionale ».

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Niccolini, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Questa interrogazione dell'onorevole Falcioni sembra un dolce rimprovero all'amministrazione dei lavori pubblici inquantochè accenna all'inesplicabile ritardo verificatosi nella esecuzione dei lavori della Strada delle Cento Valli diretta a congiungere la Valle di Vigezzo col Canton Ticino.

Ma, onorevole Falcioni, ella, che certamente dimora in quei luoghi, pare a me, dovrebbe essere informato, per lo meno quanto possiamo essere informati noi, a chi debba attribuirsi il ritardo.

Si tratta infatti non di una strada, la quale debba essere costruita per conto dello Stato, ma di una strada da costruirsi (essendo strada di serie) a cura della provincia di Novara, salvo il concorso dello Stato; quindi, se ritardo vi è nell'andamento dei lavori, questo non può imputarsi a colpa dell'amministrazione dei lavori pubblici. Aggiungerò anche che delle questioni sorte con l'impresa nonchè della sospensione dei lavori, questo Ministero non fu a suo tempo informato dall'Amministrazione provinciale di Novara, ma soltanto dall'ingegnere capo del locale ufficio del Genio Civile, allorchè questi ebbe occasione di recarsi sopra luogo per accertarsi dello stato dei lavori prima di rilasciare il certificato di pagamento di una rata di contributo governativo a favore della provincia di Novara nelle spese sostenute dalla medesima per i lavori già eseguiti. Ciò avvenne nel giugno decorso esin d'allora il Ministero non mancò di rivolgersi all'amministrazione provinciale perchè richiamasse l'impresa assuntrice dei lavori all'osservanza dei patti contrattuali, ed inviò in pari tempo sopra luogo l'ispettore compartimentale del Genio Civile perchè esaminasse e riferisse sulle cause che avevano dato luogo alla vertenza, e sul modo migliore di definirla. La visita fu com-

piuta nell'ottobre u. s. ed i risultati della stessa furono subito comunicati alla Provincia con invito a trattare con l'impresa dei lavori per una definizione della vertenza, possibilmente in via amichevole.

Le proposte della Provincia sono pervenute il 27 febbraio decorso ed il Ministero si propone di esaminare la questione con la maggiore sollecitudine, ma l'onorevole interrogante comprenderà che, prima che si possa addivenire ad una soluzione circa le vertenze con l'impresa, occorrerà interpellare i corpi consultivi, trattandosi di questioni assai gravi e complesse.

Assicuro però l'onorevole interrogante che io non mancherò di fare le più insistenti sollecitazioni perchè si trovi modo di risolvere nel più breve tempo possibile le vertenze sorte con l'impresa, onde si possa al più presto riprendere e condurre a termine la costruzione della strada in parola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falcioni interrogante, per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Falcioni. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici può bene immaginare che se io ho rivolta a lui la mia modesta interrogazione, ciò ho fatto con piena cognizione di causa in quanto che, siccome ho la fortuna, o la disgrazia, di appartenere anche al Consiglio provinciale di Novara, dinanzi a cui più volte ebbi occasione di svolgere la stessa interrogazione, mi sono trovato nella dura necessità di rivolgermi al Ministero imperocchè dalla deputazione Provinciale mi si è sempre risposto che la colpa era del Governo. È la solita scusa che si porta avanti nei Consigli della Provincia.

Io ora sono lieto di aver appreso dalla bocca dell'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici come il Ministero abbia fatto tutto quello che poteva e doveva fare nell'interesse dei nostri sacrosanti diritti; e questa interrogazione io l'ho fatta appunto per avere domani a mia volta l'opportunità di dire aperta la parola mia nel seno del Consiglio provinciale e spiegare quali sono le vere ragioni del ritardo.

Avverto l'onorevole sottosegretario di Stato che quella delle Cento-Valli è una delle strade importantissime inquantochè essa tende a congiungere la valle Vigezzo col Canton Ticino. Non manca che un chilometro a completarla e questo breve tratto è sospeso da oltre due anni, mentre

intanto la vicina Svizzera ne attende il compimento per poter svolgere tutta quella attività nella quale gli svizzeri sono pur troppo a noi maestri. Ecco la ragione per cui ho creduto di dover rivolgere la mia interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ripeto, sono lietissimo delle assicurazioni che mi ha dato il sottosegretario di Stato e mi auguro che mercè l'autorevole intervento del Ministero dei lavori pubblici, anche la provincia di Novara venga una buona volta a più miti consigli, per modo che la strada si compia e presto, e noi poveri montanari della Valle d'Ossola possiamo dire finalmente che la strada delle Cento Valli non è più come oggi è definita la strada dei cento anni. (*Si ride*).

Giuramento.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Di Palma, proclamato deputato del collegio di Taranto, lo invito a prestar giuramento (*Legge la formula*).

Di Palma. Giuro.

Interpellanze.

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

Le interpellanze degli onorevoli Di San Giuliano, Ciccotti, De Viti De Marco, D'Andrea, Frascara Giacinto e De Marinis sono rimandate alla discussione del disegno di legge sugli sgravi.

Viene ora la interpellanza degli onorevoli Pozzato, Badaloni, Lollini, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo di fronte alle gravi risultanze di jetto consacrate nella relazione presentata al ministro dell'interno dal cavaliere Alibrante nonchè in quella presentata al ministro dei lavori pubblici dalla Commissione di inchiesta sulla amministrazione della bonifica Polesana e destra del Canal Bianco.

Non essendo presente alcuno degli interpellanti, la interpellanza si intende decaduta.

Viene ora la interpellanza dell'onorevole De Martino al ministro delle poste e dei telegrafi.

Non essendo presente l'onorevole ministro, questa interpellanza è differita.

De Martino. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

De Martino. Vorrei pregare l'onorevole Presidente di aver la cortesi di invitare il

ministro delle poste e dei telegrafi a venire lunedì prossimo per modo, che questa mia interpellanza possa essere svolta.

Presidente. Il regolamento non ammette il differimento di una interpellanza da un giorno all'altro, ma stabilisce che essa segua l'ordine di presentazione. Se il ministro non è presente, Ella, onorevole De Martino, non decade dal suo diritto.

De Martino. Lo so, ma io vorrei si pregasse l'onorevole ministro di rispondere lunedì prossimo.

Presidente. Sta bene, ma la sua interpellanza rimane impregiudicata.

Una interpellanza dell'onorevole Tripepi al ministro delle poste e dei telegrafi è pure rimandata.

Viene ora la interpellanza dell'onorevole Borciani, al presidente del Consiglio e al ministro di grazia e giustizia « per sapere se nell'imminenza della proposta riforma giudiziaria e mentre si stanno elaborando le modificazioni al Codice di procedura penale, il Governo non creda opportuno intraprendere anche — e prontamente — gli studi per la revisione del Codice penale, onde introdurre tutte quelle riforme che la scienza progredita e la pratica hanno ormai dimostrate necessarie ed urgenti ».

Non essendo presente l'onorevole Borciani, questa interpellanza s'intende decaduta.

Viene ora la interpellanza dell'onorevole Frascara Giacinto, ai ministri degli esteri, dell'agricoltura e commercio e delle finanze « per sapere se in vista della imminente possibile denuncia dei trattati di commercio, il Governo sia preparato alle nuove negoziazioni e se creda che l'attuale tariffa possa servire di base alle medesime ».

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Frascara Giacinto.

Frascara Giacinto. Rinuncio alla mia interpellanza: eravamo d'accordo col Governo di mandarla in lungo, perchè in questo momento ne era inopportuno lo svolgimento. (*Commenti*).

Presidente. L'onorevole Frascara rinuncia dunque a questa sua interpellanza.

Segue una interpellanza dell'onorevole De Felice-Giuffrida, al presidente del Consiglio, che sarà svolta insieme con le altre che trattano dello stesso argomento.

Viene ora la volta della interpellanza degli onorevoli Soggi, Celli, Chiesi, Majno, Garavetti e Valeri ai ministri degli esteri e di grazia e giustizia « sui provvedimenti che intendono adottare in Italia, dopo gli

accordi presi a Parigi nella Conferenza internazionale contro la tratta delle bianche »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci, per isvolgere questa interpellanza.

Socci. Onorevoli colleghi, nella settimana scorsa la Camera, e con molta ragione, si preoccupò della schiavitù dei neri che si fa all'ombra della nostra bandiera, nel Benadir. Vi è una schiavitù in tutta l'Europa, nei paesi che passano fra i più civilizzati del mondo, assai più dura, o per lo meno dura ed immorale quanto quella nel Benadir, ed è la schiavitù delle bianche. Contro questa schiavitù tutta la pubblica opinione dei paesi civili da gran tempo ha protestato, e da gran tempo in tutti i paesi civili si sono costituiti comitati per far sì che sia cancellata quest'onta che tanto disonora l'umanità.

Agostino Bertani, Tommasi-Crudeli, furono gli antesignani in Italia del movimento civile. Pochi anni fa in seguito ad avvenimenti, ben più luttuosi di quelli che avvenivano in altri paesi progredienti più del nostro in proporzione geometrica, dovemmo deplorare ignominie inenarrabili nel circondario di Sora, in provincia di Caserta. Fu allora che s'istituirono senza distinzione di partito e di scuola, comitati composti delle più notevoli personalità che vanti l'Italia, perchè cessasse al più presto, come dicevo poc'anzi, quest'onta. Ed a Roma fu presidente del nostro Comitato l'onorevole Luigi Luzzatti, che tanto onora la scienza, la Camera e l'Italia.

In seguito alla agitazione che si sviluppava in ogni parte del mondo civile, furono tenuti due congressi: l'uno a Londra, l'altro a Losanna. Un ultimo congresso è stato tenuto a Parigi nell'ottobre scorso, ed a questo congresso il nostro Governo dietro preghiere che gli furono rivolte da varie parti della Camera, partecipò, inviando come suoi rappresentanti il Paolucci de Calboli, che con tanto intelletto d'amore si era occupato sia della questione dei fanciulli italiani assassinati nelle vetrerie di Francia, sia di quella della tratta delle bianche, l'illustre professore Guzzoni di Pavia, ed il nostro collega Sommi-Picenardi, che non potè intervenire.

Nel congresso furono presi, dietro iniziativa del senatore Berenger, che lo presiedeva, alcuni accordi che ho qui sott'occhio, ed in conformità di essi fu fatto un progetto di convenzione internazionale alla quale si dovevano ispirare tutti i Governi che si erano fatti rappresentare al convegno.

Nello schema di convenzione si diceva che dovesse essere punito chiunque, per soddisfare alle passioni altrui, ha spinto (il testo francese dice *embauché* e in italiano non vi è la parola corrispondente, e parmi che quella che più si avvicina al significato sia: spinto) deviato, anche col suo consenso, una donna o una minorenni, a scopo di prostituzione, anche quando i diversi atti, che sono gli elementi costitutivi della prostituzione, sieno stati compiuti in differenti paesi. Doveva essere punito anche chiunque per soddisfare le passioni altrui o per frode o coll'aiuto di violenze, minacce e abuso di autorità, o con qualunque altro mezzo di costrizione, avesse indotto, trascinato o sedotte una donna anche maggiorenne a scopo di prostituzione, anche quando i diversi atti che sono stati gli elementi costitutivi della infrazione siano stati compiuti in paesi differenti.

E qui continua la convenzione, che io mi dispenso dal tradurre, perchè è abbastanza lunga, limitandomi a dire soltanto che, in seguito al congresso internazionale di Parigi, nel quale i Governi che intervennero presero impegni reciproci per una azione comune tendente a impedire questa onta che purtroppo si svolge tutti i giorni davanti al mondo civile; dei Governi che, intervenuti, aderirono, non sono stati che due, i quali hanno mostrato di voler prendere sul serio le deliberazioni che furono adottate. Il primo è stato il Governo francese, il quale ha già presentato al Senato, per mezzo del suo guardasigilli Vallè, un disegno di legge che è stato approvato e che sta ora per essere presentato alla Camera. Questo disegno di legge tende ad aggiungere al Codice penale francese alcuni articoli così concepiti:

« Articolo 334 (cioè a dire che diventerà « 334 del Codice penale). Sarà punito con la « carcere da sei mesi a due anni e con una « multa da 50 a 5,000 lire:

« 1° chiunque avrà attentato ai costumi, « eccitando, favoreggiando o facilitando ab- « tualmente *le debauches* o la corruzione dei « giovani dell'uno o dell'altro sesso al di- « sotto di *ventun'anno*.

Pensi la Camera a questa provvida disposizione; oggi in Italia certi reati si puniscono fino a che la donna non sia giunta a 16 anni mentre la maggiore età dovrebbe essere portata in questi determinati reati, a quella che il Codice penale e civile stabilisce per gli uomini, vale a dire a 21 anni.

« 2° Chiunque per soddisfare la passione
« altrui, avrà *embauché*, trascinato o sviato
« anche col suo consenso una donna o una
« minorenni a scopo di prostituzione.

« 3° Chiunque per soddisfare le passio-
« ni altrui avrà per frode o coll'aiuto di
« minacce, violenze, abuso di autorità, o
« con qualunque altro mezzo coercitivo *em*
« *bauché*, trascinato o sviato una donna o
« una minorenni, a scopo di prostituzione.

« 4° Chiunque avrà cogli stessi mezzi
« trattenuto suo malgrado, anche in causa
« di debiti contratti, una persona anche
« maggiore in una casa di prostituzione e
« l'avrà costretta a darsi alla prostituzione.

« 5° Se questi delitti citati furono ec-
« citati, favoriti o facilitati dal padre, dalla
« madre, dal tutore ecc., la pena del car-
« cere sarà da due a cinque anni.

« La stessa pena sarà applicata se i de-
« litti previsti negli articoli precedenti so-
« no stati commessi abitualmente, coll'aiu-
« to di false carte e di certificati d'asso-
« ciazione o se la vittima è stata condotta o
« doveva esserlo all'estero.

« Queste pene saranno pronunziate an-
« che quando i diversi atti che sono gli
« elementi costitutivi delle infrazioni sa-
« ranno commessi anche all'estero.

« Articolo 335. I colpevoli di uno dei
« delitti menzionati nel precedente articolo
« saranno interdetti da ogni tutela, cura-
« tela o partecipazione ai consigli di fa-
« miglia. Se il delitto sarà stato commesso
« dal padre e dalla madre, il colpevole sa-
«rà anche privato dei diritti e dei van-
« taggi accordatigli sulla persona o sui
« beni del figlio dal codice civile, libro I,
« titolo IX sulla patria potestà. Tutte que-
« ste pene accompagnate dall'interdizione
« di soggiorno nella città dove furono com-
« messi i reati. »

Poi vi è un articolo terzo provvidenzia-
e, la cui applicazione sarebbe salutata da
tutti gli uomini di cuore; in esso si dice
che saranno puniti i *souteneurs*, parola che
non esiste nel vocabolario italiano. Ed io
che mi sento orgoglioso di essere italiano,
mi rallegro che non esista, per quanto ci
sia in fatto il cattivo soggetto che a Roma
si chiama *magnaccia*, a Napoli *ricottaro* ecc.,
per quanto purtroppo questa razza di mal-
viventi e di canaglia germogli anche nella
melma delle nostre cloache.

Questi malviventi e canaglie con l'arti-
colo presente si puniscono col carcere da
tre mesi a due anni e con la multa da cento a
mille lire oltre all'interdizione del sog-

giorno nel paese dove hanno esercitato il
malandrinnaggio, per dieci anni. Tali di-
sposizioni, lo ripeto, sono già state appro-
vate dal Senato francese e ci auguriamo
possano esser presto approvate anche dalla
Camera a cui il ministro Valles le ha già
presentate.

Altro Governo che si è ispirato alle
decisioni del Congresso di Parigi è stato
quello di Spagna. Il giovane Re ha imme-
diatamente inviato una circolare perchè nel-
la terra da lui governata non avvengano più
gli scandali che si deplorano purtroppo in
misura così grande in Italia.

Nell'ultimo numero della *Gaceta Oficial*
de Espana è stata pubblicata la seguente
circolare ai governatori delle provincie dal
Ministero della Real Casa:

« Per cura del Ministero di grazia e
giustizia si è pubblicato un ordine reale
in data del febbraio intorno alla costitu-
zione di delegazioni del Real Patronato per
la repressione della tratta delle bianche
nelle capitali di Provincia e nelle altre lo-
calità, sotto la presidenza della Serenissi-
ma Signora Infanta Donna Maria Isabella.

« Desiderando coadiuvare con la mag-
giore efficacia i fini che si propone detta
istituzione ed affinchè i risultati possano
essere corrispondenti alle lodevoli iniziati-
ve e sforzi, già in molti casi coronati di
felice esito.

« S. M. il Re incarica la S. V. di pre-
stare il più deciso ed efficace concorso al
Patronato Reale e alle sue delegazioni, ed
ordina ai sindaci dei paesi ove queste de-
legazioni sorgono, di facilitarne la forma-
zione e l'ampliamento con tutti i mezzi
consentiti dalla loro autorità. »

Ora io domando al Governo, il quale
prese parte, per mezzo dei suoi rappresen-
tanti, al Congresso di Parigi, quali inten-
dimenti nutra o quali decisioni abbia già
prese perchè il nostro intervento a quel
Congresso non sia stata una cosa irrisoria.

Se vi è paese, credetelo (e me ne piange
il cuore di doverlo dire, perchè io mi sento
sopra ogni altra cosa italiano) se vi ha
paese in cui il Governo innalzandosi ad
una missione educativa, debba provvede-
re seriamente contro lo sfruttamento che
ignobili mezzani, servendosi delle lusinghe
più vili commettono ogni giorno per strap-
pare, illudendole col miraggio di un avve-
nire migliore, le povere disgraziate figlie
dalle montagne e dalle campagne; questo
paese è l'Italia. Io più di una volta ho
avuto l'onore di richiamare l'attenzione del

Governo, dacchè siedo su questi banchi, sulla putrida piaga a cui finora non si è apportato alcun lenimento di sorta; quella piaga che si riconnette colla prostituzione, coll'assenso sia pure tacito del Governo. Giova ricordarsi che Francesco Crispi fu il primo che in questa questione dei regolamenti sulla prostituzione, aveva portato il nostro paese alla testa di tutte le nazioni civili di Europa, e che a poco a poco siamo ricaduti là dove eravamo una volta. Ci siamo ricaduti per incuranza della polizia, per deficienza delle nostre leggi, per quello scetticismo che disgraziatamente pervade troppo tutte le classi dirigenti italiane. Quella tratta delle bianche, che noi tanto stigmatizziamo quando avviene all'estero, quando serve per gli abbiotti guadagni di certe famiglie le quali non guardano per la sottile dal lato della morale, nè sentono gli impulsi del cuore; quella tratta delle bianche l'abbiamo nelle nostre città, ed in modo più schifoso e più ignobile quasi di quello che avviene all'estero, e si ripete ogni giorno sotto gli occhi nostri; basta leggere i giornali, basta fare delle piccole inchieste per conto proprio, basta avere il coraggio di gettarsi nei più oscuri angiporti e nei vicoli più segregati nelle ore tarde della sera per vedere come pullula dal rigagnolo della strada e come viene su dalle fogne quel vizio, che invece di essere schiacciato sin da principio, si direbbe quasi tutelato, dacchè non viene dalle nostre leggi punito come si dovrebbe.

Non più tardi di ieri l'altro io lessi su un giornale il resoconto di un processo seguito a Venezia, resoconto che vi leggerò, perchè non potrebbe essere più edificante tacendo solo il nome di colui che è rimasto impunito, ma che per me dovrebbe essere il colpevole maggiore in tutta questa triste faccenda. Udite: « L'altro giorno, a porte « chiuse, si è svolto un curioso processo « contro due ragazzine di quattordici anni, « certe Anna Santini e Aurelia Comin, « imputate di lenocinio.

« La prima, a cagion d'esempio, per « servire l'altrui libidine ed a fine di lucro « eccitò la corruzione di un'altra ragazzina, « certa Ermenegilda Berego, minore degli « anni 12, conducendola nella casa del « Signor..... » taccio il nome ed il cognome, anche perchè fra l'altro è di un alto funzionario dello Stato.

« L'azione penale contro il corruttore « era dichiarata estinta, per la remissione « delle famiglie delle acerbe infelicissime

« sacerdotesse. Il Pubblico Ministero pro- « pose due anni di reclusione e 500 lire di « multa per la Santini, sei mesi e 250 lire « di multa per la Comin. Il Tribunale, più « umano, le mandò esenti da pena per di- « fetto di discernimento, ordinando però « che le due piccole mezzane fossero rin- « chiuse in una casa di correzione sino ai « diciotto anni.

« Questa la cronaca. Quel signore e gli « altri corruttori, per la stupefacente libe- « ralità del Codice, non potevano essere pro- « cessati altro che per querela di parte. La « querela non c'era, dunque, *amen.* » (*Senza- zione*).

E qui, ritornando al soggetto della mia interpellanza, la tratta delle bianche, voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole guardasigilli. Si ha un bel dire da questi banchi: togliete la patria potestà a quei padri ed a quelle madri le quali calpestando i più sacri sentimenti che dovrebbero animare una creatura umana e speculano sui loro figli; si ha un bel dire: condannate, severamente condannate questi uomini che, dimentichi della più sacra poesia della vita, sguazzano nei fondi più putridi ed immondi; ma questi padri, queste madri sciagurate, questi colpevoli, contro cui non c'è vocabolo della lingua italiana che possa esprimere tutta la nostra indignazione, non sono che il prodotto della lurida miseria in cui si trovano. Finchè voi, per agire contro coloro che portano via dalle famiglie le infelici destinate a soddisfare le voglie di un vecchio banchiere o di un vizioso impenitente richiedete la querela di parte voi non rimedierete al grave male. La querela non la daranno mai, perchè colui che per soddisfare le sue voglie brutali ha speso mille lire ne spenderà tremila dandole al disgraziato padre perchè non presenti querela. (*Bene!*)

Voi vedete delle povere bambine, che hanno appena dodici o tredici anni, come quelle di Venezia, essere solleticate magari con dei pasticcini o con delle offerte golose, voi le vedete spinte a disonorare le povere creaturine che, come loro, dovrebbero essere i fiorellini delicati della vita, e sono invece ridotte allo stato di una prostituzione precoce, direi quasi infantile. (*Sensazione*).

Noi non sradicheremo mai, credetelo, questo tristissimo male se non avremo nè energia, nè coraggio; e se non riusciremo, punendo i veri colpevoli, a sradicarlo, non avremo nemmeno il diritto di credere all'avvenire della nazione, perchè le nazioni si risvegliano; divengono grandi e si purificano

soltanto con la bontà dei costumi, con la tutela dello Stato, il quale dovrebbe far cessare e non sa spezzare questa ignominia che ci prepara l'infamia; e ci fa vergognare di essere uomini e di essere soltanto compagni di questi impenitenti viziosi, i quali trascinano le nutrite pance e l'impunita viltà nelle carrozze sul Corso, mentre le digraziate muoiono sole in un letto dell'ospedale e nell'ultimo fondo di un sottoscala dove non penetra nè aria nè luce. (*Benissimo!*)

No, signori, si ha un bel ridere allorchè noi veniamo qui a combattere contro la tratta delle bianche, si ha un bel voler rimpicciolire la questione; si ha un bel sogghignare, o signori, ma invece di ridere dovrete sentire entro voi stessi un senso di scoramento, di pietà, e di vergogna. Voi dovrete riflettere all'eroismo di quelle digraziate, di cui ne ho visto più d'una, che traversando la mattina all'alba la strada per andare all'onesto lavoro, dal quale ritrarranno sì e no una lira al giorno passando davanti alla bottega d'uno dei gioiellieri più celebri del Corso, vedono quei brillanti, quei monili, che abbarbagliano e scintillano nelle vetrine..... Povere fanciulle!..... Esse non potranno sottrarsi ad una triste, per quanto passeggera riflessione; con un bacio dato ad uno fra i più viziosi sfruttatori di donne, con una carezza data a uno di questi slombati sacerdoti del piacere io me ne potrei andare in carrozza, invece di andare ad aumentare alle mie dita le sante cicatrici del lavoro dell'ago che possono ispirare il canto dei poeti, ma che non mi danno da comprare le scarpe. Resistono molte di queste martiri alle seduzioni.... e sono eroine. Qualcuna si dà per vinta.

Non lanciamo un sasso contro le vittime: percoliamo invece, senza pietà, chi sfrutta la miseria, chi insidia l'innocenza chi calpesta i più sacri doveri della solidarietà umana. (*Approvazioni*). Oggi invece i padri di queste ragazze, che avviano le loro creature sulla via della prostituzione, trovano indirettamente (è orribile a dirsi!) l'appoggio del Governo il quale dice: le mie leggi richiedono la querela di parte...; ma il padre ha fame, non sa dove andare a cena, non ha una educazione, una coscienza, una rispettabilità e la querela di parte non viene.

Ho deviato, ma torno alla tratta delle bianche, e dico: siccome tutta l'Europa civile ha mostrato l'intendimento di prendere radicali provvedimenti, siccome ci sono stati tre congressi, i quali hanno determinato le regole generali e le norme cui de-

vono ispirarsi i Governi che a quei congressi hanno preso parte, io domando all'onorevole ministro degli esteri e al ministro di grazia e giustizia quali sono i provvedimenti che il Governo italiano ha preso o sta per prendere per attuare le deliberazioni di quei congressi, ai quali hanno assistito i suoi rappresentanti. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri, per rispondere all'interpellanza dell'onorevole Socci.

Baccelli Alfredo, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Debbo anzitutto compiacermi con l'onorevole Socci per l'intento generoso che lo ha animato nel portare dinanzi alla Camera la questione della tratta delle bianche. Noi siamo assuefatti ad udire la voce dell'onorevole Socci in pro' delle nobili cause ed a favore degli oppressi. Ricordo ancora quando egli ha fatto in quest'aula per i piccoli italiani, vittime delle vetrerie francesi.

Pur troppo le discussioni intorno a questi temi non hanno la pratica efficacia che tutti desidereremmo, ma ad ogni modo il richiamare l'Assemblea a quelle idealità che devono tutti ispirarci è opera buona e salutare, e può essere ferace di non dispregevoli frutti.

In mezzo alla grande fiumana di donne che va per la trista via, molte ne esistono, e l'onorevole Socci lo sa, le quali non desiderano di meglio che di essere rapite. E per queste è difficile poter adottare misure. Ricordo di avere qualche volta cercato di prevenire il male e per mezzo di telegrammi tentato di arrestare delle donne che mi si denunciavano rapite per la tratta delle bianche, ma non ostante le più vive insistenze da noi fatte per mezzo dei nostri consoli, esse non hanno voluto abbandonare coloro che le accompagnavano; hanno voluto insistentemente rimanere sulla trista via, nella quale purtroppo volontariamente si erano messe.

Ma io convengo subito con l'onorevole Socci, che accanto a queste, che sono chiamate dal loro istinto alla mala vita, altre e molte altre, specialmente quando sbocciano alla vita, o per vicende passionali, o per la squallida miseria che le opprime, o per la turpe avidità dei loro parenti, sono trascinate vittime involontarie ad una via che le conduce alla disperazione. È triste, veramente triste che queste giovinette, proprio nel momento in cui si affacciano alla vita, in cui il corpo fiorisce e l'anima si dischiude, quando loro serride più lieta la poesia delle speranze debbano perdere la fa-

miglia, la patria, l'onore, e veder troncato in un istante solo lo stame di ogni avvenire.

Io mi associo all'onorevole Socci nel compiangere la sorte di queste sventurate, e credo che il Governo abbia il dovere di fare che il male sia almeno ridotto nei suoi più ristretti confini.

Ma come ridurvelo? Il problema, creda l'onorevole Socci, non è facile. Se ne è discusso nella conferenza di Parigi, dove sono state fatte due proposte. L'una è un disegno di convenzione, che stabilisce delle sanzioni penali; l'altro è uno schema di accordo, destinato specialmente a prevenire il male, e che può essere accettato, senza che le singole legislazioni dei vari Stati siano modificate.

Rispetto alla convenzione, quella necessità che urge parecchi popoli, non urge noi, perchè fortunatamente, come l'onorevole Socci potrà vedere, esaminando lo stesso libro giallo che fu in quell'occasione pubblicato, l'Italia si trova in prima linea in fatto di legislazione penale. Sia per le disposizioni del Codice penale, onore della legislazione italiana, sia per la disposizione specifica della legge sull'emigrazione del 1901, la quale colpisce in modo preciso la tratta delle bianche, noi abbiamo, insieme con l'Inghilterra, in forza della legge del 1891, insieme colla Svezia-Norvegia, in forza del codice del 1902, la legislazione più progredita di Europa.

Noi dunque, in argomento di legislazione, non avremmo nulla o quasi nulla da fare. Certo è che molte altre legislazioni di Europa si trovano rispetto alla nostra, per le sanzioni penali, in un grado di indiscutibile inferiorità. Noi possiamo attendere tranquillamente che queste altre legislazioni si pongano per lo meno alla pari della legislazione italiana, ed allora vedremo se, anche nella nostra, vi siano da apportare modificazioni che valgano a perfezionarla; ma fino a quel giorno, ripeto, possiamo essere tranquilli e sicuri nelle disposizioni delle leggi patrie.

Rimane la seconda parte, quella cioè del progetto di accordo che dovrebbe essere stabilito fra i singoli Stati, per prevenire la tratta delle bianche.

Questo progetto, come l'onorevole Socci sa, riguarda principalmente la designazione di un ufficio centrale, che in ciascuno Stato dovrebbe esistere, per raccogliere tutte le informazioni e dare tutte le disposizioni.

Per accordi intervenuti fra il Ministero

degli esteri e quelli di grazia e giustizia e dell'interno, si è stabilito che questo ufficio debba essere quello della pubblica sicurezza, come del resto è facile immaginare che debba essere.

Il progetto di accordo vuole anche che si eseguiscano in certi determinati modi sui quali ora non mi dilungo, i rimpatri; vuole che siano raccolte le deposizioni delle ragazze straniere che sono condotte in Italia; dispone anche che si perseguitino, e lungo le vie ferrate e nei porti e nelle stazioni, coloro che sono conosciuti come i turpi trafficanti di ragazze.

Ebbene, per tutto ciò il Governo italiano è disposto ad associarsi sinceramente a quanto fu stabilito nella conferenza di Parigi. Noi sottoscriveremo questo accordo, che sarà eseguito fedelmente in Italia.

Ma l'onorevole Socci deve comprendere che quando il governo italiano avrà sottoscritto, non avremo raggiunto interamente il nostro fine, perchè per agevolmente prevenire il reato, è necessario che non il solo Governo italiano, ma tutti i Governi di Europa si pongano d'intesa specialmente per creare quella rete di osservatori che, solo quando sia costituita, può impedire che i colpevoli sfuggano.

Soltanto allora potrà esservi la possibilità di raggiungere e punire questi tristi speculatori: altrimenti, se le disposizioni sono prese da un solo Stato, siccome questa turpe genia esercita il suo mercato in regioni lontane e diverse riesce inefficace il provvedimento.

Che gli altri Governi accettino il progetto di Parigi non dipende, come l'onorevole Socci intende, solamente da noi; ma io posso assicurarlo che l'Italia, per quella tradizione di civiltà, che deve avere nel mondo, per la missione che le conviene, si farà sollecita di tutte quelle buone opere che varranno ad indurre gli altri Governi ad accettare quest'accordo.

Speriamo così che il nobile fine, al quale intende l'onorevole Socci, possa essere raggiunto.

Ma anche quando i Governi avranno stabilito un sistema preventivo e repressivo, creda pure l'onorevole interpellante che sarà sempre difficile di esercitare un'azione efficace se non penetrerà nello spirito e nella coscienza pubblica l'orrore per questo reato, come c'è già, per esempio, l'orrore per il reato di furto.

Ed in questo il Governo non può che fare appello a tutti i buoni, a tutti i ge-

nerosi, perchè con conferenze, con pubblicazioni, con discorsi, cerchino d'infondere in tutti un grande disprezzo per questo genere di reati e cerchino di formare un ambiente favorevole alla loro repressione. (*Bene! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Cocco-Ortu, ministro di grazia e giustizia. Le dichiarazioni precise e chiare date dall'onorevole sottosegretario di Stato per gli esteri mi dispensano dall'aggiungere altro circa l'argomento principale dell'interpellanza, poichè esse non lasciano dubbio intorno al proposito del Governo di adottare i provvedimenti che si riconoscono opportuni affine di limitare per quanto sarà possibile le tristi speculazioni cui si riferì l'onorevole Socci.

Io potrei quindi tacere se egli non avesse (allargando il termine della sua interpellanza) domandato di modificare alcune disposizioni del Codice penale per infrenare con maggiore efficacia alcuni reati contro il buon costume. Io dovrei discutere i principî del Codice penale per dimostrare che rispondono ai concetti più progrediti e precisi della legislazione penale. Faccio solo osservare che, se da una parte vi sono casi nei quali l'azione repressiva penale sembra inefficace per alcuni reati, dall'altra vi sono considerazioni, attinenti all'ordine della famiglia, alla santità e al rispetto della tranquillità domestica, che impediscono di rendere quei reati perseguibili per azione pubblica. Del resto la condizione della querela di parte non può essere cagione degli inconvenienti da lui lamentati, perchè quando, come egli suppone, i genitori, i tutori i quali vengono meno ai loro doveri ed invece di essere i custodi dell'onore e dell'illibatezza delle persone soggette alla potestà patria o alle tutele, le spingono per la via del vizio, non occorre la querela di parte e si procede per azione pubblica.

Quindi il legislatore ha già provveduto per i casi a cui ha alluso l'onorevole Socci, di genitori o di tutori i quali facciano mercato delle loro figlie. Non è la legge che dobbiamo correggere, onorevole Socci, ma quel che dobbiamo correggere è ben altro: bisogna correggere i costumi. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci per dichiarare se sia, o no, soddisfatto delle risposte ricevute.

Socci. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato agli esteri e dell'onorevole Cocco Ortu ministro di grazia e giustizia relativamente alla tratta delle bianche; e mi auguro che le pa-

role generose uscite dalle loro labbra asian confermate addirittura dai fatti, dacehè quando ciò non fosse, come oggi noi accettiamo con gioia le loro generose parole, torneremmo ad insistere sulla questione, senza tregua e senza sconcerto.

Debbo poi una parola di risposta alla seconda parte del discorso dell'onorevole Cocco-Ortu, poichè noi riteniamo talmente che la necessità della querela di parte sia una delle cause principali delle seduzioni che avvengono sotto ai nostri occhi e che lasciano il vero colpevole senza persecuzione, che siamo intenzionati di presentare al più presto una proposta di legge per una modificazione al Codice penale. E non ho altro da aggiungere.

Presidente. Questa interpellanza è esaurita.

Segue una interpellanza dell'onorevole De Martino al ministro dei lavori pubblici; ma, non essendo presente l'onorevole ministro, questa interpellanza rimane iscritta nell'ordine del giorno; e così pure quella successiva dell'onorevole Celli diretta parimente al ministro dei lavori pubblici.

Verrebbe ora una interpellanza dell'onorevole Libertini Gesualdo al ministro della Guerra. È presente l'onorevole ministro? (*Non è presente*).

Anche questa interpellanza rimane iscritta nell'ordine del giorno.

Segue un'interpellanza dell'onorevole Cottafavi al ministro degli affari esteri. L'onorevole ministro però non è presente, e pare che anche l'onorevole sottosegretario di Stato abbia dovuto assentarsi.

Cottafavi. Era qui adesso. Poteva almeno far sapere qualche cosa.

Presidente. Vuol dire che anche questa interpellanza rimane iscritta nell'ordine del giorno.

Segue un'interpellanza dell'onorevole Todeschini ai ministri dell'interno, della guerra e di grazia e giustizia.

Onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, risponde lei invece del ministro a questa interpellanza?

Ronchetti, sotto-segretario di stato per l'interno. No, signor Presidente, per la ragione che l'interpellante ha manifestato il desiderio che questa interpellanza sia rimandata a quando sarà presente alla Camera il ministro dell'interno.

Presidente. Allora anche questa interpellanza rimane iscritta nell'ordine del giorno, e così pure le due successive interpellanze degli onorevoli De Seta e Marescalchi-Gravina

ugualmente dirette al ministro dell'interno.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Sorani al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere come, pur riconoscendo alla stampa periodica la più ampia libertà anche durante l'istruzione segreta nei processi penali, intenda di armonizzare questo diritto con quello dell'imputato, con l'onore dei terzi, con le garanzie della giustizia e col rispetto alla morale, talora offesi, come ebbe a deplorarsi nel processo di Bologna ed in altri. »

È presente l'onorevole Sorani?

(Non è presente).

Questa interpellanza s'intende ritirata.

Segue un'interpellanza dell'onorevole Pascolato al ministro di agricoltura, industria e commercio.

Non essendo presente nè l'onorevole ministro, nè l'onorevole sottosegretario di Stato, anche questa interpellanza rimane nell'ordine del giorno.

Così vi rimane, per l'assenza del ministro interpellato, quella dell'onorevole De Andreis al ministro dell'interno.

Per la stessa ragione rimangono nell'ordine del giorno quelle degli onorevoli Camera e Laudisi, dirette al ministro della pubblica istruzione, quelle degli onorevoli Grassi-Voces, Lagasi e Gaetani di Laurenzana, dirette al ministro dei lavori pubblici, e quella dell'onorevole Scalini diretta al ministro di agricoltura, essendo assenti tutti e tre i ministri anzidetti.

Onorevole ministro delle finanze, verrebbe ora la interpellanza degli onorevoli Cao Pinna, Merello, Garavetti, Pala e Carboni Boj diretta a lei ed ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno « per sapere in qual modo e con quali provvedimenti intendano risolvere il problema idraulico, igienico, economico, finanziario che tanto turba le popolazioni della Sardegna. »

Non essendo presente il primo interpellante, intende l'onorevole Merello di svolgere questa interpellanza?

Merello. Io pregherei l'onorevole presidente di volerla rimandare non essendo presente in questo momento il primo firmatario dell'interpellanza.

Presidente. Essendo presente uno dei ministri interpellati, io non posso differire la interpellanza; se non intende svolgerla, s'intende ritirata.

Merello. Sta bene, vuol dire, onorevole presidente, che la ripresenteremo.

Presidente. Segue un'interpellanza dell'o-

norevole Nofri ai ministri dell'interno e dell'agricoltura e commercio.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno è incaricato di rispondere a questa interpellanza?

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Non vi sono autorizzato.

Presidente. Allora essa rimane nell'ordine del giorno.

Viene ora quella dell'onorevole Spagnoletti al ministro d'agricoltura, industria e commercio.

Spagnoletti. Non essendo presente l'onorevole ministro, chiedo che sia rimandata ad un giorno determinato. (Interruzioni — Commenti).

Presidente. Ho già dichiarato che, quando non sono presenti gli onorevoli ministri, le interpellanze rimangono nell'ordine del giorno; sempre nel posto ad esse assegnato dal momento in cui vennero presentate. Non si potrebbe poi stabilire un giorno speciale all'infuori del lunedì senza l'accordo col ministro interpellato.

L'onorevole Codacci Pisanelli non essendo presente, si considera ritirata la sua interpellanza al ministro delle finanze « sullo equilibrio della finanza e sui bisogni del Mezzogiorno ».

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Sorani al ministro di grazia e giustizia « per sapere se, anche per recenti fatti avvenuti al tribunale di San Miniato, non creda indispensabile di presentare al più presto un disegno di legge tendente a garantire la indipendenza della magistratura giudicante specialmente sottraendola da ogni e qualunque diretta o indiretta ingerenza del Pubblico Ministero, che preme per legge e tende a limitare in vario modo la libera attività dei magistrati, diminuendo altresì il prestigio e la fede nella serenità della giustizia giudicante. »

È presente l'onorevole Sorani?

(Non è presente).

Essendo presente l'onorevole guardasigilli, questa interpellanza si considera ritirata.

Le interpellanze dell'onorevole Majorana al ministro dei lavori pubblici; dell'onorevole Chimienti, al ministro della pubblica istruzione; dell'onorevole Santini, al ministro di agricoltura e commercio; dell'onorevole Mirabelli e dell'onorevole Faranda al ministro dell'interno rimangono nell'ordine del giorno per l'assenza dei ministri cui sono rivolte.

L'onorevole Di Canneto interPELLA il mi-

nistro delle finanze « per sapere se intenda presentare il disegno di legge per la revisione dei fabbricati. »

L'onorevole Di Canneto ha facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza.

Di Canneto. La Camera sa che, la revisione della tassa sui fabbricati del 1889 avendo prodotto gravi disastri, posteriormente i varii ministri, dal compianto Branca agli onorevoli Carmine e Chimirri, come pure l'onorevole Zanardelli nel suo discorso di Napoli e in risposta all'interrogazione dell'onorevole Ciccotti, hanno ammesso la necessità che lo Stato intervenga per dare una soluzione seria a questa grave questione della revisione dell'imposta sui fabbricati specialmente per quanto riguarda le grandi città e in special modo la città di Napoli. Si arrivò fino ad avere un disegno di legge dell'onorevole Chimirri sul quale riferì l'onorevole Montagna.

Ora interpellò l'onorevole ministro delle finanze per sapere se egli creda, senza riformare tutta la parte organica della legge (ciò che potrebbe farsi posteriormente) di attuare alcuni temperamenti per alleviare l'imposta sui fabbricati in alcune città, come Napoli, ov'essa turba gravemente gl'interessi economici delle varie classi.

Presidente. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

Carcano, ministro delle finanze. L'onorevole Di Canneto ha dato breve svolgimento ad una grande questione, la revisione dei redditi per l'applicazione dell'imposta sui fabbricati. Egli ha ricordato i precedenti parlamentari. Egli ha ricordato come l'ultima revisione sia stata fatta nel 1890...

Di Canneto. Nel 1889.

Carcano, ministro delle finanze. La legge è del 1889 ma fu applicata nel 1890.

... e come dopo d'allora vi siano state diverse proposte, e più d'una volta la Camera si sia occupata del quesito se e come convenisse procedere ad una revisione dei redditi dei fabbricanti.

Ora l'onorevole Di Canneto consentirà che le condizioni di fatto si presentano oggi notevolmente diverse da quelle che erano nelle precedenti occasioni, alle quali egli ha fatto cenno. Ci fu un tempo in cui gravissima era la crisi edilizia, e specialmente in alcune città era avvenuta una notevole diminuzione nei fitti delle case; allora era naturale che fosse largo, generale il desiderio di vedere attuarsi una novella revisione dei redditi per una più mite ap-

plicazione dell'imposta. Oggi, l'onorevole interpellante converrà con me, questa condizione di fatto si è notevolmente cambiata.

Lasciamo le eccezioni, ma per regola generale nelle grandi città, è noto, come si sia verificato il fenomeno inverso, come invece di un ribasso, ci sia un notevole rialzo nelle pigioni.

Poi, un'altra questione è sorta rispetto all'applicazione della imposta sui fabbricati e l'attenzione pubblica si è rivolta specialmente all'altro argomento al quale si riconnette l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti, rammentata poco fa dall'onorevole interpellante, voglio dire la questione dei fabbricati rurali. Più vivo, più urgente si è manifestato il desiderio e il bisogno di avere meno gravati i fabbricati rurali; quindi, le interrogazioni e le insistenze, in quest'Aula e nel paese, perchè il Governo ed il Parlamento provvedano a favore dei caseggiati rustici, meritevoli di ogni riguardo, specialmente in alcune Provincie del Regno.

Or bene, quanto a questa seconda questione, io posso dare una risposta precisa, e credo soddisfacente, all'onorevole interpellante. Io mi sono trovato in dovere di studiare a fondo la questione, di vedere quali fossero veramente di fronte al fisco le condizioni dei fabbricati rurali nelle diverse regioni del Regno; ed ho dovuto persuadermi che nelle Provincie del Mezzogiorno sussisteva di fatto, per questo riguardo, una gravanza eccessiva a carico delle popolazioni agricole e della agricoltura.

E per rimediare a questo male, per provvedere ai giusti desideri degli agricoltori e dei contadini e ad uno dei più urgenti bisogni delle Provincie del Mezzogiorno, io ho presentato, e spero verranno presto in discussione, alcune preposte intese a sgravare intieramente i fabbricati rurali.

E ora torno alla prima questione, quella dei fabbricati urbani. Quanto a questi, dove si sono avverate delle diminuzioni assai notevoli nei fitti, si è provveduto applicando con qualche larghezza la legge attuale, che ammette la revisione parziale e la mitigazione della imposta quando vi sia una diminuzione di almeno un terzo del reddito.

Si è dato luogo, dicevo, ad una larga applicazione di disposizione siffatta; e in vero se ben ricordo, in un decennio furono sgravati più di dodicimila fabbricati, con una diminuzione di reddito imponibile di oltre dieci milioni su ventiquattro.

Il procedere oggi ad una nuova revisione generale, la Camera ne sarà persuasa

è una questione molto grave e ardua; il desiderio di vedere effettuata ora tale revisione potrebbe essere giustificato dall'interesse fiscale, potrebbe essere condiviso da chi volesse aumentati i redditi, e quindi il prodotto della imposta immobiliare, piuttosto che da coloro che vogliono temperati i gravami dei contribuenti.

Ammetterà quindi l'onorevole Di Canneto, come ci sia da riflettere bene se oggi, nelle condizioni presenti sia opportuno portare avanti alla Camera il progetto per una revisione dei redditi e della imposta sui fabbricati. Devo quindi, per questa seconda parte, concludere le mie brevi parole dichiarando che non sarei oggi in grado di dire all'onorevole interpellante quando il Governo potrà presentare, su questa delicata materia, un disegno di legge, il quale potrebbe produrre, non una diminuzione od un alleggerimento, ma un aggravamento alle condizioni dei contribuenti italiani.

Presidente. L'onorevole Di Canneto ha facoltà di dichiarare se, sia o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Di Canneto. L'onorevole ministro ha compreso, che io non intendeva di chiedere la revisione generale, ma solamente che fossero apportati dei correttivi nell'applicazione della legge. Egli ha detto che nelle grandi città, vi è un aumento delle pigioni, ma spero che vorrà convenire con me che questo non accade in tutte; ed io potrei dimostrargli che a Napoli vi ha una depressione enorme nelle pigioni; tale che in alcuni casi corrispondono all'imposta che i proprietari pagano alla Stato.

L'onorevole ministro ha poi soggiunto che si fa luogo agli sgravii nei casi previsti dalla legge, ma lo sgravio si ammette solamente quando il reddito d'un fabbricato sia diminuito di un terzo ed è molto difficile poter dimostrare questa diminuzione del terzo, pel modo come gli agenti delle imposte fanno i loro accertamenti. Inoltre non si ammette lo sgravio dell'imposta per sfitti, quando uno solo dei locali d'un casamento sia affittato, se anche tutti gli altri siano sfitti; quindi se il proprietario d'un grande casamento ha, poniamo, una sola bottega affittata, e tutti gli altri locali sfitti, è forzato di pagar l'imposta per l'intero casamento; vale a dire, è forzato di pagare allo Stato una imposta sopra un reddito che non percepisce. Ora, trova giusto questo

l'onorevole ministro? Su questi punti io avrei desiderato che si provvedesse, senza ricorrere alla revisione generale.

Presidente. L'onorevole De Cesare ha interpellato il ministro della pubblica istruzione, circa gli ultimi deplorabili fatti avvenuti nel Museo Nazionale di Napoli.

È presente l'onorevole De Cesare?

De Cesare. Son qua; ma non c'è il ministro della pubblica istruzione.

Presidente. La sua interpellanza rimane nell'ordine del giorno.

De Cesare. Avrei desiderato poterla svolgere oggi trattandosi di argomento molto urgente e molto grave.

Presidente. Onorevole De Cesare, confido ch'ella potrà svolgere l'altra, rivolta al ministro della guerra.

De Cesare. Scusi, signor presidente: io ero preparato per svolgere la interpellanza al ministro della pubblica istruzione, interpellanza che concerne, ripeto, un argomento molto grave; non sono invece preparato a svolgere quella al ministro della guerra, che concerne un argomento non meno grave. Onde è che, quando saremo arrivati all'interpellanza che ho rivolto al ministro della guerra, chiederò di potere svolgerla lunedì venturo.

Presidente. Ne riparleremo quando verrà la volta di quella interpellanza.

Rimane nell'ordine del giorno quella dell'onorevole Santini, non essendo presente il ministro degli affari esteri al quale è diretta.

Si considera invece ritirata quella dell'onorevole Engel al ministro delle finanze « sull'opera della Commissione censuaria centrale nella provincia di Bergamo », essendo presente l'onorevole ministro ed assente l'onorevole interpellante.

Per l'assenza dell'onorevole ministro dell'interno, rimane nell'ordine del giorno la interpellanza dell'onorevole Noè.

L'onorevole Mirabelli ha interpellato il ministro guardasigilli « per sapere se e quali provvedimenti abbia in animo di prendere contro il Consiglio notarile di Napoli ».

Essendo presente l'onorevole ministro guardasigilli e mancando l'onorevole Mirabelli, la sua interpellanza si considera ritirata.

L'onorevole Noè ha interpellato il ministro dell'interno, anche sopra dimostrazioni avvenute in Messina.

Anche questa interpellanza viene man-

tenuta nell'ordine del giorno, essendo assente l'onorevole ministro dell'interno.

Verrebbe ora l'interpellanza che l'onorevole De Cesare ed altri colleghi hanno rivolto al ministro della guerra.

Anche questa interpellanza rimane nell'ordine del giorno non essendo presente il ministro della guerra.

Così vi rimangono quelle degli onorevoli Lollini e Santini, non essendo presenti i ministri dell'interno e degli esteri ai quali sono rispettivamente dirette.

Verrebbe ora una interpellanza dell'onorevole Santini al Presidente del Consiglio ed ai ministri dell'interno, degli affari esteri e dell'istruzione pubblica.

Nessuno dei ministri interpellati essendo presente in questo momento, anche questa interpellanza rimarrà nell'ordine del giorno.

Verrebbe un'altra interpellanza dell'onorevole Santini al ministro degli affari esteri, ma essendo ammalato l'onorevole ministro degli esteri anche questa interpellanza rimarrà nell'ordine del giorno.

Viene ora una interpellanza dell'onorevole Papadopoli ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « sui criteri che il Governo intende di adottare nel risolvere la questione dell'inchiesta sull'amministrazione della bonifica polesana a destra del Canal Bianco e sulla necessità di ridurre la detta questione nei suoi veri termini, sfrondandola da quanto vi può essere di polemica artificiosa e personale ».

L'onorevole Papadopoli ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

Papadopoli. Onorevoli colleghi, io aveva presentato questa interpellanza unicamente per poter prender parte allo svolgimento di un'altra interpellanza sullo stesso argomento presentata da altri onorevoli miei colleghi che oggi non si sono trovati presenti. Per parte mia non si trattava che di rispondere ad accuse già formulate da lungo tempo contro alcuni miei amici.

Dal momento però che ho facoltà di parlare, dichiaro che comprendo l'assenza dei miei colleghi in quanto che la questione sulla bonifica di destra del Canal Bianco è già stata esaurita per le dichiarazioni molto lealmente fatte, mi piace riconoscerlo, dall'onorevole Bissolati sull'« *Avanti* », e con le quali si prese atto dell'inchiesta fatta per ordine del Ministero dei lavori pubblici, che assorbì quella fatta dal Ministero dell'interno, la quale veniva a conclusioni forse troppo azzardate.

Però io prego l'onorevole Presidente di tenere ancora inscritta la mia interpellanza nell'ordine del giorno in quanto che, ove i colleghi che hanno presentato un'interpellanza sul medesimo argomento non intendessero di ritirarla, mi riserverei anch'io di interloquire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'interpellanza dell'onorevole Papadopoli è rivolta al ministro dell'interno ed al ministro dei lavori pubblici. In realtà, così come è formulata doveva essere rivolta esclusivamente al ministro dei lavori pubblici: ma non voglio certo rifiutarmi a rispondere intorno a tutto quanto può anche indirettamente riferirsi all'azione del Ministero dell'interno in questa controversia.

Ora il ministero dell'interno, avendo ricevuto sul principio dell'anno passato una denuncia di fatti gravi contro l'Amministrazione del Consorzio per la bonifica del Polesine. . . .

Papadopoli. Della destra del Canal Bianco.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno della destra del Canal Bianco nel Polesine, ha dato incarico ad un suo ragioniere di fare un'inchiesta di ordine amministrativo. L'inchiesta è stata fatta ed ha dato risultati importanti, bene inteso, lo ripeto, nei rapporti amministrativi. Ma siccome la sorveglianza su questi Consorzi non è devoluta al Ministero dell'interno, ma al Ministero dei lavori pubblici, in forza della legge 4 luglio 1886, il Ministero dell'interno ha trasmesso l'inchiesta al Ministero dei lavori pubblici, riservandosi di prendere gli speciali provvedimenti di sua competenza, se ed in quanto lo potesse e lo dovesse, dopo le deliberazioni che avesse prese il Ministero dei lavori pubblici. Il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato a sua volta una inchiesta d'ordine tecnico, ma nessuna comunicazione ufficiale fu sino a quest'oggi a noi fatta dei risultati di quella inchiesta. In questa condizione di cose noi non possiamo pertanto ancora esprimere il nostro parere sulla questione e molto meno dire se si verifichi il caso del nostro eventuale intervento. Così ho già risposto nella seduta del 9 dicembre passato a un'interrogazione degli onorevoli Pozzato e Lollini e ad altra dell'onorevole Papadopoli, e così e non altrimenti devo ora rispondere all'odierna interpellanza.

Papadopoli. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Papadopoli. L'inchiesta, fatta dal Ministero dei lavori pubblici, l'onorevole Ronchetti lo sa meglio di me....

Ronchetti, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Non lo posso sapere!

Padadopoli. ... è pubblica; dunque le risultanze le conosce lui, come le conosco io. Esse non tornano che ad elogio della amministrazione della bonifica della destra del Canal Bianco; questo mi piace dirlo fin da oggi. Però siccome io ho presentato questa interpellanza in seguito ad interpellanze di altri colleghi, così mi riservo di svolgerla quando i colleghi svolgeranno le loro.

Presidente. Così è esaurita questa interpellanza come è decaduta quella degli onorevoli Pozzato, Badaloni e Lollini.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.* Debbo dichiarare che gli onorevoli Pozzato e colleghi hanno telegrafato in tempo al ministro dei lavori pubblici il quale ha acconsentito di differire lo svolgimento dell'interpellanza.

Presidente. Onorevole Niccolini, Ella sa che le interpellanze non possono essere rimandate. Il regolamento dice precisamente che le interpellanze debbono essere svolte secondo il loro ordine di presentazione. Non si può quindi, col rimandare una interpellanza, pregiudicare il diritto degli altri. Se l'interpellante non è presente, decade dal suo diritto. Le interpellanze possono essere dal Governo differite ad un giorno che sia da esso proposto, ma non alla giornata di lunedì destinata alle interpellanze. D'altronde non ho che a leggere l'articolo del regolamento.

Papadopoli. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Papadopoli. Onorevole Presidente, io accetto il suo giudizio e calcolo la mia interpellanza come decaduta. Se gli altri colleghi ripresenteranno le loro, anche io ripresenterò la mia.

Presidente. Ella eserciterà il suo diritto.

È bene che la Camera sia edotta delle disposizioni del regolamento, perchè ogni lunedì accade questo inconveniente: che alcuni deputati pregano il Governo di rimandare lo svolgimento delle loro interpellanze e il Governo crede di potere a ciò consentire, mentre ciò non è ammesso dal regolamento. Se l'interpellante non è pre-

sente l'interpellanza s'intende decaduta; se invece non è presente il ministro, allora l'interpellanza rimane nell'ordine del giorno. Prego la Camera di ascoltare bene che cosa dispone l'articolo del regolamento a questo proposito: « Il lunedì d'ogni settimana è riservato allo svolgimento delle interpellanze secondo l'ordine loro di presentazione, tranne che per deliberazione della Camera e su proposta dell'interpellante sia stabilito un giorno anteriore ».

Il Governo dunque, d'accordo con la Camera, può stabilire lo svolgimento di una interpellanza per un giorno qualunque, tranne che per il lunedì. A me duole di fare osservazioni agli onorevoli ministri: ma io debbo stare al regolamento che deve essere osservato da tutti.

Viene ora la interpellanza dell'onorevole Di San Giuliano, al Governo, « sui provvedimenti che intende adottare e proporre per attenuare la crisi agrumaria ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Giuliano per svolgere la sua interpellanza.

Di San Giuliano. Io vorrei pregare l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro delle finanze, che pare delegato a rispondere dal suo collega di agricoltura, di voler consentire che sia stabilito un giorno per lo svolgimento di questa interpellanza. Le ragioni le dirò in brevi parole. La prima ragione è, lo confesso francamente, che io non credevo venisse oggi la volta della mia interpellanza, e non ho quindi con me i dati necessari; nondimeno se la Camera ed il Governo volessero che io svolgessi oggi questa interpellanza, la svolgerei. Vi è però un'altra ragione meno personale; ed è che si aspettano alcuni studi ed alcune proposte concrete che debbono venire dalla Sicilia; e siccome lo scopo di questa interpellanza è di cercare di giungere d'accordo a risultati che possano giovare ad attenuare realmente la crisi economica, dell'isola mia, e non di farne un'arma politica, così io credo che gioverebbe alla causa il soprassedere oggi e stabilire per lo svolgimento della mia interpellanza quel qualunque giorno che crederà l'onorevole presidente del Consiglio.

Carcano, *ministro delle finanze.* Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Carcano, *ministro delle finanze.* Io mi trovo in condizione simile a quella dell'onorevole interpellante. (*Si ride*). Anche io non ho qui

i dati che ho raccolti, nè tutti i colleghi che con me si occuparono della crisi agrumaria. Tuttavia sono pronto a discutere oggi stesso se si vuole, avendo studiato, com'era mio dovere la questione, sulla quale ebbi pure a riferire nel Consiglio dei ministri. Sono dunque agli ordini della Camera. Ma, anche per la considerazione che non tutti gli studi sono compiuti, non ho difficoltà a consentire nella proposta dell'onorevole interpellante, che cioè venga fissato un altro giorno per un più ampio svolgimento.

Di San Giuliano. Per stabilire il giorno mi rimetto intieramente al Governo, poichè, disgraziatamente, non è questione che possa esser risolta così alla leggera.

Presidente. Si potrebbe stabilire il giorno dopo esaurita la discussione in prima lettura del disegno di legge per la riforma giudiziaria.

Di San Giuliano. Io accetto.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Non si potrebbe stabilire d'accordo un lunedì?

Presidente. È precisamente quello che il regolamento non ammette. Se si vuol lasciare questa interpellanza nelle sedute del lunedì bisognerà inscrivere dopo le altre, altrimenti si pregiudica il diritto dei terzi che hanno interpellanze già iscritte.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Sono storie nuove!

Presidente. Allora non vi è che da modificare il regolamento!

Zanardelli, presidente del Consiglio. Ma che si tratta di applicarlo come si deve!

Presidente. Io debbo attenermi al regolamento ed applicarlo ugualmente per tutti.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Dipende dall'interpretazione!

Presidente. Allora chiederò alla Camera di volerlo interpretare.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Io non mi oppongo alla sua interpretazione; dico che è nuova.

Presidente. Andiamo avanti; qual'è dunque la proposta che si fa?

Di San Giuliano. Io mi rimetto a quello che vorrà il Presidente del Consiglio.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Rimaniamo lo svolgimento di questa interpellanza ad oggi a quindici. O non è possibile neppur questo? (ilarità).

Di San Giuliano. Al secondo lunedì dopo questo? Accetto.

Presidente. Ma se è per un lunedì, qualunque sia, non posso che iscrivere questa interpellanza dopo le altre.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Ma co-

me? Insomma dica Lei quello che si deve fare!

Presidente. Io non posso accettare la iscrizione di questa interpellanza nella seduta di alcun lunedì, se non iscrivendola dopo tutte le altre.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Ma allora non si arriverà mai a svogerla!

Presidente. Facendo altrimenti si pregiudica il diritto di coloro che hanno già presentato interpellanze, ed il mio dovere è di difenderne il diritto.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Allora dica il Presidente quello che si deve fare dal momento che quello che proponiamo noi non è possibile.

Presidente. Io ho fatto già una proposta.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Allora seguiamo quella.

Presidente. Ho già proposto che l'interpellanza fosse svolta all'indomani del giorno in cui avrà termine la discussione in prima lettura del disegno di legge per l'ordinamento giudiziario.

Di San Giuliano. Se l'onorevole presidente del Consiglio lo crede, si potrebbe stabilire otto giorni dopo terminata la discussione in prima lettura del disegno di legge per l'ordinamento giudiziario.

Presidente. Il Governo consente?

Carcano, ministro delle finanze. Sì.

Presidente. Allora, se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà stabilito che questa interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno otto giorni dopo terminata la discussione in prima lettura del disegno di legge per l'ordinamento giudiziario.

(Così rimane stabilito)

Per l'ordine del giorno.

Monti Guarnieri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Monti-Guarnieri. Io farei alla Camera una proposta che mi pare consentanea allo stato in cui essa si trova. Siamo arrivati alla cinquantunesima interpellanza, e non era possibile che i nostri colleghi, oggi assenti, potessero prevedere che oggi si sarebbero svolte cinquanta interpellanze. Se si va avanti così, si esaurirà tutto l'ordine dei giorni...

Voci. Non è ammessa l'assenza.

Monti-Guarnieri.... ledendo il diritto p quei nostri colleghi che sono assenti perchè credevano che oggi le loro interpellanze non si potessero svolgere.

Io quindi propongo alla Camera, e credo che l'onorevole presidente sarà consenziente con me, di rimandare a lunedì prossimo lo svolgimento di tutte le altre interpellanze.

Voci. No! No!

Altre voci. I deputati si presumono tutti presenti.

Monti-Guarnieri. È inutile che stiamo qui ad assistere all'ecatombe di tutte le interpellanze!

Voci. Se noi siamo qui, gli assenti non hanno diritto di conservare nell'ordine del giorno le loro interpellanze.

Cavagnari. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Cavagnari. Se noi adottiamo il sistema di sospendere la seduta tutte le volte che i nostri colleghi interpellanti non sono presenti, questo andrà in consuetudine, e la seduta del lunedì diventerà irrisoria. Se invece i colleghi sapranno che, nonostante la graduatoria (*Si ride*) delle interpellanze, può venire il turno anche delle ultime iscritte nell'ordine del giorno, si troveranno presenti. Quindi mi oppongo alla proposta dell'onorevole Monti-Guarnieri.

Presidente. Onorevole Monti-Guarnieri insiste?

Monti-Guarnieri. No.

Seguita lo svolgimento delle interpellanze.

Presidente. Viene l'interpellanza degli onorevoli Turati, Ferri, Bissolati, Sichel, Costa, Nofri, Noè, Prampolini, Varazzani, Majno, Lollini, Morgari, Ciccotti, Bertesi, Bossi, Pescetti, Todeschini, Chiesa, Berenini e Barbato al Governo « sui provvedimenti che intende prendere per il Brigadiere Centanni in seguito ai risultati del processo di Lucera, e sulle norme che intende far seguire purchè ai funzionari ed agenti della pubblica forza sia tolto il privilegio della sistematica impunità ».

Ma non essendo presente il ministro dell'interno, questa interpellanza non si può svolgere.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole De Amicis al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e come intenda provvedere per preservare da ogni pericolo, specialmente in tempo di notte, il personale ferroviario ed i viaggiatori nel piazzale interno della stazione centrale di Sulmona ».

Non è presente il ministro dei lavori pubblici?

Voci. C'è il sottosegretario di Stato.

Presidente. Onorevole sottosegretario di Stato, risponde lei?

Niccolini, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se c'è l'interpellante, rispondo.

Presidente. È presente l'onorevole De Amicis?

(*Non è presente.*)

Non essendo presente, decade la sua interpellanza.

Viene ora quella dell'onorevole Raccuini al presidente del Consiglio e ai ministri dell'interno, dei lavori pubblici e di agricoltura e commercio « per conoscere quali provvedimenti intendano adottare al fine di attenuare il disagio economico delle popolazioni dell'alta e bassa Sabina, le quali nella miseria, ogni di più acuta, per lo impoverimento delle terre e per la mancanza di qualsiasi naturale risorsa tacquero tuttavia sempre, fiduciose sin qui, che l'attenzione del Governo si sarebbe un giorno, verso le loro sventure, benevolmente rivolta. » Risponde l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno?

Ronchetti, *sottosegretario di Stato per l'interno.* Io sono a disposizione della Camera; basta che ci sia l'interpellante.

Presidente. È presente l'onorevole Raccuini?

Non è presente; decade la sua interpellanza.

Viene ora quella dell'onorevole Rocca Fermo ai ministri della guerra e dell'interno « per sapere se credano obbligo e dovere imprescindibile del Governo di togliere le cause della malaria al sud-ovest della città di Mantova, provenienti dalle acque stagnanti nei fossati e terreni militari ».

Non essendo presente il ministro della guerra, questa interpellanza rimane nell'ordine del giorno.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Medici al ministro di lavori pubblici « circa la potenzialità delle linee di accesso al porto di Genova e dei relativi provvedimenti. » L'onorevole Medici ha facoltà di parlare.

Medici. Onorevoli colleghi; il problema ferroviario del Porto di Genova, in relazione al costante incremento del traffico, è stato molto discusso nel Parlamento e fuori; ma finora, dopo la legge del 2 agosto 1897, che autorizza l'ecuzione di urgenti Opere al Porto e nelle stazioni, non fu presa altra deliberazione che quella dell'allacciamento diretto fra il Porto, le due linee di Giovi con parco Vagoni al Campasso (presso Rivarolo). Quest'opera è stata dal Governo affidata alla

Società Mediterranea ed è tuttora in corso di esecuzione.

Io, come ebbi a manifestare in altre occasioni, sono d'avviso che qualche provvedimento si debba prendere prima dell'apertura del nuovo valico del Sempione, ma credo che si debba provvedere gradatamente con lavori utili, ed in modo che il movimento del Porto di Genova abbia sempre la sua intera esplicazione senza spendere ingenti capitali.

Come possa raggiungersi il doppio scopo, mi propongo di dimostrarlo:

Attualmente per le comunicazioni col Gottardo il Porto di Genova è servito dalle seguenti linee:

1° Genova — Novi — Milano — Chiasso — Bellinzona, Km. 259.

2° Genova — Novi — Alessandria — Luino — Bellinzona, Km. 252.

3° Havvi pure la Genova — Ovada — Acqui — Alessandria — Novara — Luino — Bellinzona. Ma questa risulta più lunga di 17 Km. della linea N. 2 e non troverebbe in condizione di poter essere in concorrenza con le altre linee, qualora dovesse continuarsi l'attuale percorso.

Come si vede, la maggiore convenienza sta sempre pel transito Genova-Alessandria, il quale viene ad avere una minore lunghezza di 8 Km.

Quando sarà aperto il Sempione, le linee che dovranno servire al traffico del porto di Genova saranno:

1° Genova — Novi — Milano — Novara Domodossola — Via Arona, Km. 270.

2° Genova — Novi — Alessandria — Novara — Domodossola, Km. 233.

Risulta da ciò che il transito per Milano non è conveniente, avendosi un maggior percorso di 37 Km. dondela conseguenza che, tanto per accedere al Sempione come per accedere al Gottardo, la più conveniente sia sempre la linea che passa per Alessandria; e questo è tanto vero che il trasporto delle merci da Genova pel Gottardo si effettua per la Linea: Novi — Alessandria — Novara — Luino.

Per la risoluzione di questo problema sono state presentate quattro proposte.

1° Genova-Piacenza.

2° Genova-Gavi-Novì.

3° Genova-Rigoroso-Tortona.

4° Adattamento della Genova-Ovada con nuovo tronco Ovada-Alessandria.

I due primi progetti sono stati studiati dalla Società del Mediterraneo con un preventivo di costo di lire 245 milioni per la

Genova-Piacenza e di lire 108 milioni per la Genova-Gavi-Novì, ivi compresi i raccordi ai due parchi del Campasso e San Bove o a Novì.

Il terzo progetto per Rigoroso-Tortona, è stato studiato dalla Commissione consigliare nominata dalla Giunta Municipale di Genova il 26 marzo 1900 e la spesa di costruzione è dalla stessa preventivata a 103 milioni (1).

Per la Genova Piacenza pare che non sia ancora venuto il suo momento.

Non mi fermo a parlare della Genova-Gavi-Novì, perchè la prefata Commissione Genovese nella sua elaborata relazione fece risultare che quel tracciato presenta uno sviluppo maggiore delle linee esistenti e quindi non soddisferebbe agli interessi del servizio pubblico (2).

Mi limito perciò ad esaminare anche sommariamente le condizioni della terza proposta, chiamata « direttissima ».

Questa linea si staccerebbe dal Porto percorrendo per circa 3 Km. il tracciato in corso d'esecuzione, sboccherebbe al Campasso e, dopo un percorso di 10 Km. nella valle di Polcevera e Secca, entrerebbe alla quota 86,70 sul livello del mare nella grande galleria dell'Appennino della lunghezza 18,600 metri, la quale avrebbe lo sbocco nella valle Scrivia presso Rigoroso, alla quota di 230 sul livello del mare, e quindi scenderebbe a Tortona dopo un percorso complessivo di 58 Km.

Questa proposta della Commissione Genovese presenta dei vantaggi in confronto della Genova-Gavi-Novì, per essere di minore sviluppo, di minor altezza al punto culminante e di minor declività nel profilo. Ciò spiega come questo tracciato sia stato favorito dalla Commissione ed abbia trovato caldi fautori e propugnatori.

Ma se da un lato apparentemente presenta dei vantaggi, dall'altro per attuarlo verrebbero in giuoco incertezze gravi sul costo e sul tempo occorrente per l'esecuzione, incertezze che bastano ad indurre all'abbandono della proposta.

Difatti per l'attuazione di questo progetto occorre perforare una galleria di 18,600 metri attraverso all'Appennino.

Ed è appunto sull'esecuzione di questa galleria che si presenta l'incertezza del costo e del tempo per completarla.

(1) Vedi *Problema ferroviario in relazione del Porto di Genova*, (pag. 98).

(2) Vedi pag. 20, *Nuovi Studi della Commissione Consigliare*.

Invero la lunghezza di questa galleria, come abbiamo visto, è di 18,600 metri, ed è valutata a 3.000 lire al metro, cioè meno di quella del Sempione di 19 Km. appaltata a lire 3,500 al metro. Non si tenne però conto che le condizioni delle due località e delle materie da scavare sono molto diverse, così da rendere inammissibile il confronto.

Al Sempione vi sono grandi corsi d'acqua ai due sbocchi, coi quali si poté creare una grande quantità di forza motrice applicata al funzionamento di potenti meccanismi per la perforazione meccanica e la ventilazione. Oltre a ciò lo scavo è in roccia (gneiss) adatta per la perforazione meccanica in maniera che si possono fare dai 5 ai 6 metri di avanzata al giorno.

Se invece di roccia compatta si dovesse scavare in materie sconvolte, schisti spingenti o argille gonfianti tali da richiedere robuste armature, in questo caso l'esperienza ha dimostrato, che per le lunghe gallerie non si può più fare nessun sicuro assegnamento, nè sul costo, nè sul tempo.

La lunga galleria della direttissima pare che si trovi appunto in queste ultime condizioni da sconsigliare la perforazione meccanica.

Ciò è tanto vero che gli stessi autori del progetto, invece della perforazione meccanica propongono l'esecuzione mediante tre pozzi rispettivamente di 245-250-265 metri di profondità con un nucleo intermedio di 4675 metri da scavare. (1).

Pertanto questa galleria, sia per la materia da perforare sia per metodi proposti, si può ritenere in condizioni eguali a quella della succursale dei Giovi, costruita da poco tempo e che ha costato 4,460 lire al metro lineare.

Valutando lo stesso prezzo per quella che noi stiamo esaminando, possiamo essere sicuri di non scostarsi di molto dal vero. In quanto al tempo per l'esecuzione, se la natura del terreno da scavare si trova favorevole, i tre pozzi con una avanzata di di quaranta centimetri al giorno potranno essere ultimati in 22 mesi.

Pel maggior nucleo di 4675 metri tra i due pozzi intermedi ritenendo che si possa fare un'avanzata media giornaliera di ottantacinque centimetri per parte, occorrerebbero 92 mesi; in complesso mesi 114 e quindi 9 anni e mezzo.

Questo si avvererebbe solo nell'ipotesi

più favorevole. Ma, se nell'apertura dei pozzi o nello scavo della galleria si troveranno terreni cattivi, da richiedere robuste armature, oppure acqua in quantità rilevante, le previsioni del tempo e del costo diventano incalcolabili.

Credo perciò sia stretto dovere del Governo e della Camera di valutare i gravi oneri che porterebbe questo nuovo valico prima di affrontarlo. Questi oneri sarebbero la rilevante spesa di oltre 120 milioni per la costruzione, e la maggiore spesa per mantenere l'esercizio di due linee serventi allo stesso traffico.

Messe perciò in disparte le tre proposte per l'esecuzione di un nuovo valico, non rimane che parlare della quarta.

Con essa si risolve il problema in questione con poca spesa ed in tempo relativamente breve, utilizzando l'attuale linea Genova-Ovada (per la quale il Governo ha già sopportata spesa non lieve) - raccordandola al costruendo parco vagoni al Campasso, con un viadotto da eseguirsi all'estremità della piazza d'armi, verso Rivarolo e completandola col tronco Ovada-Alessandria. Colla costruzione di questo tronco scompare il maggiore percorso che si avrebbe passando per Acqui, come si vedrà in seguito.

In questo modo si aumenterebbe di molto la potenzialità delle linee di accesso al porto, e per di più, in caso di eventuali guasti nelle gallerie dei Giovi e nel tratto comune Ronco-Novati, si supplirebbe ai bisogni senza fermare tutto l'enorme traffico del porto col Piemonte, colla Lombardia e colla Svizzera.

Per l'attuazione di questa proposta il municipio di Alessandria fece compilare il progetto del tronco Ovada-Alessandria ed io ne propugnai col mio collega Giuseppe Frascara ed altri personaggi, quali il senatore Rattazzi, l'accoglimento presso il Governo e poi alla Camera.

Naturalmente esso ha trovato degli oppositori nei fautori di un nuovo valico, i quali dicono che questa linea, per le forti pendenze, per le curve non adeguate ad un grande transito, non può essere di aiuto allo sfollamento del Porto.

Ho però avuto il piacere di trovare delle persone molto più autorevoli di me, che si sono pronunziate in senso favorevole.

In occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici l'onorevole Giusso, allora Ministro, nella tornata del 27 giugno 1901, rispondendo ad un mio collega e buon

(1) Vedi: *Problema ferroviario in relazione al Porto di Genova* (pagina 90).

amico che aveva parlato in favore di un nuovo valico e contro la Genova-Ovada-Alessandria - così si espresse:

« L'Onorevole Raggio domanda che il Ministero nomini una Commissione la quale esamini i progetti presentati dalla Società del Mediterraneo per le linee Genova-Gavi-Novi, Genova-Voghera-Tortona e Genova Piacenza, affinché riferisca circa la preferenza da dare all'una a all'altra linea.

« L'onorevole Raggio fa poi alcuni appunti a proposito di un'altra linea, cioè quella che da Genova dovrebbe andare ad Alessandria per Ovada e crede che sia del tutto da scartare. Io per verità non credo che ciò si possa dire con tanta sicurezza, tenendo conto che questa linea potrebbe costituire un altro valico importante per sbarazzare il Porto di Genova dalle merci che sovrabbondano e anche con piccolissima spesa, ove si volesse solamente fare un nuovo tratto da Ovada ad Alessandria e che potrebbe costare 3 milioni o 3 milioni e mezzo, o con una maggiore spesa, che non sarebbe però, se si vuole, neanche in questo caso gravissima quando si volesse rettificare la linea che da Genova va ad Ovada, la quale nella prima parte ha curve strette e pendenze abbastanza forti ed è (ciò che è più grave), costruita con un solo binario; circostanza questa non adatta a dare a quella linea una grande potenzialità. La spesa per un secondo binario potrebbe essere di dodici o tredici milioni, forse anche meno. E con ciò si otterrebbe il notevole vantaggio di avere un nuovo valico che sarebbe per oltre 2 Km. più breve di entrambi i trafori dei Giovi ecc... (1).

E nella tornata successiva del 28 stesso rispondendo a me che avevo parlato in favore, lo stesso ministro disse:

... « Quello che ho detto ieri ripeto oggi; la linea che si raccomanda, potrebbe essere facilmente fatta dal Governo, ma la necessità di quella linea per ora non la vedo, posto che l'andamento della linea Genova-Ovada-Alessandria, potrebbe essere utilissimo per sbarazzare il porto di Genova... (2).

L'onorevole ministro, il quale aveva fatto rapido esame della questione, è ve-

(1) *Atti Parlamentari*, Tornata del 27 giugno 1901, pag. 5963.

(2) *Atti Parlamentari* 28 giugno 1901 pag. 6088.

nuto a conclusioni diverse da quelle degli oppositori di questa linea.

E la Commissione nominata dal Senato per l'esame del disegno di legge per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, composta dei senatori Boccardo, Rattazzi, Canevari, Pisa e Colombo, nella sua autorevole relazione del 20 gennaio 1903, dopo aver detto che non era in quella sede che si poteva utilmente discutere le varie soluzioni proposte al problema ferroviario, nè accennare alle condizioni comparative della progettata linea Genova-Piacenza, Genova-Rigoroso-Tortona, Genova-Gavi-Novi, veniva a queste conclusioni:

« È proprio con questa prospettiva che l'Italia si prepara a salutare l'apertura del Sempione?

« O non piuttosto saranno da ricercarsi i mezzi di porre in opera senza indugio di sorta per impedire che la merce vada sviata a beneficio di porti stranieri? E fra questi mezzi non sarà egli opportuno, rimandando a più maturi consigli ed a più fiorente finanza la soluzione definitiva, il favorire, come rimedio temporaneo ma efficacissimo, l'idea di spendere pochi milioni (10 o 11 al più) nel miglioramento del tronco Genova-Ovada per poter aumentare il transito di 450 carri al giorno dirigendoli sopra Alessandria? ... »

Dunque, tanto l'onorevole Giusso quanto la Commissione senatoriale hanno giustamente detto che con pochi milioni si poteva utilizzare il tratto Genova-Ovada, apportandovi un miglioramento consistente nel raddoppiare il binario dal bivio Polcevera a Campoligure, e nel costruire il nuovo tronco Ovada-Alessandria. Devesi però tener presente che ove si costruisca questo secondo binario, la potenzialità di detta linea non sarà di 450 carri, come indica la prefata Commissione, ma raggiungerà non meno del doppio.

Viene ad essere perciò importante e necessario il fare conoscere le condizioni della Genova-Ovada anche in rettifica di quanto disse il ministro. Esse sono:

Dal bivio Polcevera presso Rivarolo fino a Campoligure (stazione culmine) a 334 metri sul livello del mare, si ha una salita del 16 per mille sopra una lunghezza di 23 Km. Sono eccettuate le 5 stazioni che hanno i piazzali orizzontali e la Galleria del valico del Turchino lungo 6446 metri già costruita a doppio binario; con una pendenza del 12 per mille.

Da Campoligure a Ovada si ha una lunghezza di 14,212 metri con una pendenza variabile del 12 al 16 per mille.

Le curve hanno tutte un raggio non inferiore a 450 metri.

Quanto alla pendenza del 16 per mille basta considerare che quella della vecchia galleria dei Giovi, è del 35 per mille, sulla ascesa Pontedecimo-Busalla (stazione culmine) a metri 360 sul livello del mare e quella della succursale di Mignanego del 16 per mille, con curve inferiore di 450 metri di raggio.

Dicono che è ad un solo binario. Certamente se fosse stato costruita a doppio binario sarebbe stato molto meglio: ma non è detto che non possa servire, come d'altronde servono altre di grande traffico ed in condizioni peggiori.

La linea della Porretta, per citarne una, ha la pendenza del 26 ‰ con curva di 300 metri di raggio e ognuno di noi sa quanto movimento abbia.

Da ciò risulta evidentemente che fino ad Ovada si possono fare i trasporti in modo da venire in aiuto al Porto.

Oltre Ovada per abbreviare il percorso, come avanti ho detto, occorre abbandonare la linea esistente per Acqui, e costruire il nuovo tronco Ovada-Alessandria, che non presenta difficoltà trattandosi di una piana continua. Anzi molto favorevoli sarebbero le condizioni altimetriche e planimetriche di questo nuovo tronco, poichè dalla quota 196 (Ovada) si discenderebbe fino alla quota 96 all'innesto della linea di Acqui presso la stazione di Alessandria, e le curve non sarebbero inferiori a 600 metri di raggio.

Il nuovo tratto da costruirsi sarebbe della lunghezza di 30 chilometri.

E, poichè da Genova ad Ovada si hanno 44 Km. l'intera linea Genova-Alessandria risulterebbe di 74 Km. invece l'attuale linea Genova-Novi è di Km. 75, quindi risulterebbe un minor percorso di un chilometro in favore di quella.

Con tali dati la linea Genova-Ovada-Alessandria sarebbe in condizioni pressochè uguali a quelle dell'attuale linea succursale dei Giovi ed indubbiamente migliore di quelle della vecchia linea di Busalla. Perciò tutte insieme potrebbero agevolmente dare sfogo al traffico del porto di Genova con l'Italia settentrionale e con l'Europa Centrale.

Quale può essere la spesa, per la costruzione di questo nuovo tronco Ovada-Ales-

sandria e in quanto tempo si può esso costruire?

Si premette che sono solamente due le opere importanti che si richiedono, cioè due ponti, uno sulla Bormida e l'altro sull'Orba, oltre a cinque stazioni.

La perizia unita al progetto redatto per cura del municipio di Alessandria già approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici valuta il costo a circa 115.000 lire al chilometro, per cui per trenta chilometri, da farsi nuovi, la massima spesa sarebbe in cifra tonda di lire 3,500,000, più 200,000 lire per raccordo del parco Vagoni al Campasso; e L. 80.000 circa per praticare due finestre (cunicoli) o impianto di un piccolo ventilatore onde togliere l'inconveniente del fumo nelle gallerie Pre di Me e Duchi, in complesso lire 3,780,000.

Questa cifra rappresenta appena l'interesse del 3.50 ‰ all'anno in confronto del costo delle altre linee progettate di oltre 100 milioni. In altri termini: ove la Genova-Ovada-Alessandria potesse per un solo anno servire allo scopo avrebbe pagato la propria spesa. In quanto al tempo le poche opere da eseguire e la natura del terreno affidano che essa si può ultimare in men di due anni.

Mi consta, è vero, che il municipio di Alessandria ha chiesto al Governo la concessione del tronco Ovada-Alessandria, colla sovvenzione chilometrica di lire 5,000 per 70 anni. Ma, sia per il costo limitato sia perchè si metterebbe un tronco relativamente breve e di abbondante traffico in condizioni di esercizio e di trattamento diverso dalle altre linee dello Stato fra cui verrebbe a trovarsi, al Governo non converrebbe, secondo me, di darne l'esercizio ad una industria privata. Tale concessione invero, risulterebbe d'inciampo al regolare e generale esercizio, compiuto sotto diversa amministrazione, ammenchè nel capitolato di concessione si stabilisce la condizione che esso tronco venisse esercito dalla stessa Società che esercisce le altre linee.

Le pendenze e le curve della Genova-Ovada-Alessandria non presentando, come abbiamo visto, peggiori condizioni delle altre linee, con macchine Sigl in doppia trazione, si possono trainare treni composti da 24 a 25 carri dal porto a Campoligure e 50 con una sola locomotiva da Campoligure Ovada, Alessandria, essendo la linea in continua discesa.

Nell'orario sono segnati 20 treni merci al giorno in salita e 14 in discesa, ma per

abbondanza se ne calcolano solo 18 in salita per cui si possono far passare oltre 440 vagoni al giorno.

Dalla statistica risulta che attualmente non transitano per questa linea che 50 carri al giorno, cioè quelli destinati per le stazioni lungo la linea Genova-Ovada-Asti.

Quindi dai 440 togliendone 50, rimangono 390 carri giornalieri in più per lo sgombramento del Porto di Genova.

Quando il tronco Genova-Ovada-Alessandria per l'aumentato commercio, non desse più sufficiente sfogo, coi 390 carri al giorno, al traffico del Porto di Genova, vi sarebbe ancora una risorsa: e consisterebbe nel raddoppiarne la potenzialità con la costruzione del doppio binario accennata dall'onorevole Giusso e dalla Commissione senatoriale sul tratto Polcevera-Campoligure. Questo lavoro sarebbe di gran vantaggio all'esercizio come già si disse e si può fare più economicamente ed in più breve tempo che qualsiasi nuovo tracciato, poichè il valico principale del Turchino (e cioè della galleria del Turchino, lunga 6416 metri) come fu osservato, è già fatto a doppio binario.

La spesa di questo secondo binario Polcevera-Campoligure non può essere superiore a dieci milioni. Da Campoligure ad Alessandria non è più necessario il secondo binario, perchè, come si disse, la linea è in continua discesa, e quindi si possono trainare treni composti di 50 carri con una sola locomotiva.

La Genova-Ovada-Alessandria, oltre a non essere più lunga delle linee esistenti, ha il vantaggio di avere la sua lunghezza virtuale, minore di quella della vecchia linea dei Giovi.

Pertanto si può utilizzare in due modi, sia per far passare almeno una parte dei carri diretti dal Porto ad Alessandria ed oltre, rappresentante i quattro decimi del movimento totale del Porto, sia per istradare i treni diretti con destinazione ad Alessandria ed oltre, liberando così in parte le linee dei Giovi.

È noto infatti come i ritardi cui vanno soggetti i treni viaggiatori e essenzialmente i grandi diretti internazionali inceppino assai la marcia regolare dei treni merci sulle due linee dei Giovi, essendo questi vincolati ai primi.

Se di tali treni si potesse sbarazzare una delle linee dei Giovi, si verrebbe ad aumentare sensibilmente la potenzialità in treni merci, sia perchè in luogo dei treni diretti si potrebbero effettuare dei treni

merci, sia per la completa libertà di movimento lasciata a questi ultimi.

Ora i treni diretti per Alessandria sono sei con cinque sussidiari: al posto loro si potrebbero fare certo dieci treni merci, e forse anche più, i quali, per esempio, sulla linea succursale, rappresenterebbero una maggiore potenzialità di 280 carri.

Sulla Genova-Ovada-Alessandria, oltre i treni in discorso, si potranno sempre far passare ancora 10 o 12 treni merci che rappresenterebbero altri 240 a 290 carri.

Volendo poi fare un rapporto fra le spese di trazione occorrenti per trasportare un carro a Campoligure piuttosto che a Bussalla, paragonando le ore di locomotiva richieste dall'uno e dall'altro lavoro ed il combustibile consumato, risulterebbe da calcoli fatti, una economia di impiego di locomotiva dal 8 al 9 % verso Campoligure, sia in tempo impiegato sia in consumo di combustibile, in confronto del transito via Bussalla.

Le economie avanti indicate confermano la convenienza di far passare su questa linea i treni viaggiatori diretti ed i treni merci con destinazione di Alessandria ed altrove, cioè pel servizio di Novara-Gottardo-Sempione-Torino.

Quindi impiegando nella ferrovia Genova-Ovada-Alessandria una minima spesa, il Governo potrebbe dare una somma maggiore per ampliare parzialmente le stazioni delle linee dei Giovi e quelle di Alessandria e Milano.

Quest'ultima pel continuo aumento del traffico del porto e delle linee affluenti è sovente ingombra di merci da doverne sospendere la spedizione per Milano.

Sono perciò più che necessari lavori di ampliamento e collegamento diretto dei raccordi delle linee Venete con la linea di circconvallazione verso Rogoredo, per evitare il transito dei treni merci dalla Centrale e Porta Sempione per accedere allo scalo di Porta Romana.

Potrebbe inoltre il Governo concorrere nella spesa per l'ampliamento delle calate del Porto, a fine di aumentare la potenzialità ferroviaria ormai insufficiente; e rendere più facili ed economici i carichi e gli scarichi in modo da non obbligare, come ora le merci ed i carri ad una sosta forzata ed alla conseguente sospensione delle spedizioni.

Quale può essere la potenzialità delle linee di accesso al Porto col completamento della linea Genova-Ovada-Alessandria?

Si fa notare che prima dell'impianto della ventilazione artificiale col sistema Saccardo della linea succursale dei Giovi, durante venti ore di esercizio giornaliero, non potevansi far risalire che 34 treni merci a doppia trazione composti di 24-25 carri per treno, complessivamente 830 carri al giorno.

La potenzialità della linea Pontedecimo-Busalla era inferiore ai 450 vagoni al giorno. Ciò perchè fino al momento dell'impianto del ventilatore Saccardo, nella succursale col sistema di via libera telegrafica tra Mignanego e Ronco non poteva trovarsi più di un treno nella galleria, e nel tratto Pontedecimo-Busalla, oltre al ventilatore Saccardo non era costruito un binario di salvamento presso lo sbocco sud della galleria. Ora con l'impianto del ventilatore Saccardo, è stato possibile di dividere la lunga galleria di Mignanego in due sezioni col piazzamento del posto di blocco a metà, e nel tronco Pontedecimo-Busalla, si possono esercitare con tre sezioni di via libera, dei movimenti dei treni merci in salita. Le prove di esperienza fatte nei giorni 25-26-27 aprile 1902 in presenza di alti funzionari del Governo e della Società del Mediterraneo pel funzionamento del posto di blocco hanno dato ottimi risultati.

Il giorno 27 aprile in tre ore attraversarono dodici treni merci a doppia trazione con 320 carri complessivamente senza nessun inconveniente, quantunque quel giorno il vento fosse contrario.

La particolarità delle esperienze si trovano descritte in una relazione autentica:

« Sulla visibilità dei segnali e sul funzionamento del posto di blocco per i treni in salita a metà della galleria ».

Essa conclude in questi termini:

« I risultati sopra descritti provano in modo decisivo come mercè il sistema di ventilazione artificiale della galleria di Ronco, ideato dal comm. Saccardo, e cioè coll'azione del ventilatore aspirante a Mignanego combinata con quella dei ventilatori della finestra di Busalla, sia possibile l'esercizio il più intensivo per i treni in salita dal posto di blocco a metà della galleria, assicurando sempre ai medesimi la perfetta visibilità dei segnali fissi e mantenendo ottime le condizioni di respirabilità della galleria ».

Da ciò si può con sicurezza affermare:

Che per la succursale si possono far salire 51 treni merci a doppia trazione composti in media di 24-25 carri, e così in complesso carri 1250 al giorno.

Che per la vecchia linea di Busalla si possono in media far salire 36 treni merci in tripla trazione composti di 19-0 carri, in complesso 684 carri al giorno (1).

La potenzialità della Genova-Ovada-Alessandria, come abbiamo visto, essendo di 440 carri al giorno, riepilogando si avrebbe il seguente risultato e cioè:

1. Per la succursale carri	1250
2. » linea Busalla	684 (2)
3. Per Genova-Ovada-Alessandria	440
assieme carri	2374

Ritenendo solo 300 giorni lavorativi in un anno la potenzialità complessiva annua sarebbe di 712.200 carri.

Questa potenzialità con l'applicazione delle locomotive, serie 4201-4500 (in parte già ordinate) viene ad essere considerevolmente aumentata. Con le nuove macchine sulla succursale dei Giovi in doppia trazione si possono far salire 50 treni merci composti di 29 carri, in complesso 1450 al giorno, cioè 200 di più dei previsti per questa linea e circa 100 dalla Genova-Ovada.

Qual'è stato il movimento marittimo e ferroviario del Porto nell'ultimo decennio e quale potrà essere fra dieci anni?

Dalla statistica risulta che:

Nel 1892 il movimento del Porto è stato di 3,750,287 tonnellate di merci, delle quali 2,837,836 sono state sbarcate e 912,451 imbarcate. Si sono caricati 226,187 carri e scaricati 57,275 (3) complessivamente 283,462.

Nel 1897 il movimento è stato di 4,537,955 tonnellate delle quali 3,938,366 sbarcate e 599,589 imbarcate; si sono caricati 279,247 carri e scaricati 57,956, in complesso 337,203.

Nel 1902 il movimento è stato di tonnellate 5,194,875 delle quali 4,525,800 sbarcate e 669,025 imbarcate, e si sono caricati 308.961 carri e scaricati 67,750, complessivamente 376,711. Risulta da ciò che l'incremento medio del Porto nel decennio scorso del 1892 al 1902 è stato di 144,459 tonnellate all'anno.

Ritenendo che lo sviluppo del movimento commerciale e industriale del paese continui per l'avvenire in modo da raddoppiare coll'aumento di traffico che darà l'apertura all'esercizio del valico del Sempione, l'incremento medio del decennio scorso portandolo in cifra tonda a 300,000 tonnellate

(1) Nell'orario i treni merci segnati sono 56 per la succursale e 36 per Busalla.

(2) Vedi *Relazione del Regio Ispettorato Capo del Circolo di Genova*, pagina 30.

(3) Un carro porta poco più di dieci tonnellate di merci.

all'anno - ciò che sarebbe da augurarsi che si verificasse - il movimento del porto fra dieci anni salirebbe (nel 1912) a 8,194,875 tonnellate (la relazione Gadda ne prevedeva 6,365,000 per l'anno 1913).

Tenendo le stesse proporzioni delle merci sbarcate ed imbarcate, traducendo poi la cifra in carri, si avrebbe un risultato in cifra tonda di 500,000 carri che dovrebbero partire dal Porto carichi.

Il 20 per cento delle merci caricate al Porto sono destinate alle riviere di levante, ponente e Sanpierdarena. Cosicché da 500,000 carri togliendo il 20 per cento ne rimangono 400,000, a cui vanno aggiunte le merci provenienti dalle riviere, destinate oltre gli appennini, circa 50,000 carri. Sono così 450,000 carri che si dovrebbero far salire da Genova per le linee dei Giovi-Novì e Ovada-Alessandria, nel 1912. La potenzialità complessiva di queste linee, come abbiamo visto, essendo di 712,200 carri si avrebbe perciò alla fine del decennio, ossia nel 1912, ancora un margine di 262,200 carri, oltre la maggiore potenzialità che si può avere coll'applicazione delle nuove macchine come avanti si disse. E questo risultato si ottiene con una spesa di 3,780,000 lire e in due anni di tempo.

Vediamo ora quale sia la potenzialità presente degli impianti ferroviari del Porto, e quale sarà dopo il compimento dei lavori in corso di esecuzione o già approvati.

L'egregio signor Ispettore Capo del Regio Ispettorato del Circolo di Genova, nella sua pregevole relazione sul servizio ferroviario nel Porto di Genova, in data 20 maggio 1900, dopo aver analizzato la capacità della fronte dei binari di deposito e di formazione dei treni, a pagina 23 dice:

« Complessivamente la potenzialità degli impianti ferroviari del porto risulta di 1665 carri dei quali 1330 rappresentano quelli che possono essere caricati e 535 quelli che possono essere simultaneamente scaricati durante un giorno di lavoro. Ben inteso che i dati esposti nel prospetto (Allegato F) sono stati determinati nelle supposizioni che il carico sia fatto simultaneamente in tutte le calate e fra tutti gli sporgenti, piazzali e scali. »

A pagina 24 dice:

« Si comprende anche che il movimento sopra indicato è da considerarsi come un massimo che in pratica si raggiunge raramente: giacché per conseguire su ciascun impianto un movimento pari alla sua po-

« tenzialità, è necessaria una uniforme intensità di traffico per le diverse qualità di merce che in effetto non si verifica mai.

« I massimi giornalieri si verificano dopo uno o più giorni di festa o di pioggia, nei quali è stato sospeso il lavoro, per cui gli scali si trovano in condizione di esercizio eccezionalmente favorevole: così per esempio si ricordano i seguenti massimi: il 30 giugno 1896 carri caricati, 1378, scaricati 208, movimento complessivo 1586 dopo due giorni consecutivi di festa, il 2 aprile 1900 carri caricati 1365 scaricati 196 complessivamente 1561 dopo due giorni di pioggia ».

E più avanti, dopo aver descritto gli impianti ed i lavori in corso di esecuzione, il prefato Ispettore dice:

« In complesso dunque con i lavori approvati ed in parte in corso di esecuzione, la capacità dei binari di carico e scarico aumenterà di circa 478 carri ».

Pertanto, prosegue a pagina 26:

« La potenzialità massima degli impianti ferroviari del Porto, che attualmente, come si è visto, è di 1665 carri, ad opera compiuta, sarà di circa 1898 carri, dei quali, tenuto conto del probabile incremento delle merci in arrivo, saranno 395 i carri di scarico e 1600 quelli che potranno essere caricati. »

Da quanto ha esposto il Regio Ispettore Capo del Circolo di Genova nella sua relazione, risulta che la massima potenzialità ferroviaria del Porto, dopo il compimento dei lavori in corso di esecuzione o già approvati, potrà essere di 1600 carri al giorno, quando cioè il carico sia fatto simultaneamente in tutta la calata e fra tutti gli sporgenti piazzali e scali, ossia dopo qualche giorno di festa o di pioggia.

Ciò equivale a dire che la potenzialità media giornaliera non è di 1600 carri, ma molto inferiore; poichè, in pratica, non è possibile regolare un esercizio simultaneo costante su tutte le calate.

Per convincersi basta dare un'occhiata ai prospetti riassuntivi del servizio ferroviario del Porto » compilati per cura del municipio di Genova dal 1890 a tutto il 1902, dai quali risulta che il massimo movimento mensile dei carri finora caricati e scaricati nei diversi scali, è stato nel mese di gennaio 1902, caricati 29,381, e scaricati 5,684, movimento complessivo 35,073.

È da ritenersi che questo mese rappresenta la massima potenzialità, perchè coi carri che giornalmente caricavano non riu-

scivano a spazzare interamente le merci delle calate.

Pertanto la massima potenzialità pratica dei carri che si possono caricare coi presenti impianti ferroviari, si può ritenere in cifra tonda di mille al giorno e facendo la stessa proporzione, di milleduecento quando saranno eseguiti i lavori in corso o già approvati.

Da ciò risulta chiaramente che non è la potenzialità delle linee di accesso al Porto che manca, ma sibbene mancano gli impianti ferroviari del Porto da dove ha origine quasi tutto il traffico che attraversa gli Appennini.

Così stando le cose si può ancora dire che sia necessario un nuovo sbocco nella Valle Scrivia per lo sfollamento delle merci dal Porto?

Evidentemente no.

Ecco perchè più avanti ho detto che invece di spendere forti somme in nuovi valichi, non necessari, era meglio utilizzarle ad ampliare alcune stazioni e gli impianti ferroviari nel Porto in modo da ovviare i lamentati inconvenienti.

In questo caso, secondo il mio modesto modo di vedere, vengono tutelati i veri interessi di Genova, che sono pure interessi nazionali, e viene evitato il pericolo che il commercio prenda altre vie e riesca a vantaggio dei porti esteri.

Un altro fatto che milita in favore della Genova-Ovada-Alessandria e che merita di essere ricordato è che dal fiume Orba con poca spesa si può trarre della forza motrice per l'impianto della trazione elettrica a condizioni favorevoli per l'esercizio. A questo riguardo la Commissione nominata dalla Giunta Municipale di Genova il 12 dicembre 1901, allo scopo di risolvere quesiti relativi all'esercizio ferroviario attraverso l'Appennino e composta di competenti personaggi, quali sono i signori senatori Colombo, Tortarolo, e l'ingegnere H. Dietler — vice presidente dell'esercizio della ferrovia del Gottardo, al quesito V riguardante l'esercizio a trazione elettrica, nella sua relazione del 7 giugno 1902 (pag. 92), rispondeva:

« Occorrerebbe una potenza media nelle « 24 ore di 1758 kw. ai cerchioni di 2930 « kw. all'origine della linea primaria di « distribuzione e di 3447 kw o 4690 HP. « sull'asse delle turbine, ammessi i coeffi- « cienti precedentemente indicati.

« Bisognerebbe adunque assicurarsi una « forza media continua di 4700 cavalli in

« condizioni tali da poter disporre in dati « momenti di una forza che sia tre volte « o almeno due volte e mezzo maggiore.

« Questa forza si potrebbe facilmente « ottenere colla elasticità necessaria, dalle « due derivazioni dell'Orba e a Voltri e « Ovada, che distano soltanto 15 e 30 Km. « circa dall'origine della linea e sono ca- « paci tra l'uno e l'altra di dare una forza « media continua di 7 mila cavalli.

« Il costo della forza, ecc.

. e conchiude a pag. 93:

« Queste condizioni si possono trovare « per esempio nel valico dell'Appennino « sulla linea Genova-Ovada, il quale ha un « traffico di proporzioni limitate, bensì, ma « della stessa natura di quelle dei valichi « vicini, la spesa di un simile esperi- « mento non dovrebbe essere molto, grande « ma in ogni modo si tratta di una que- « stione d'indole tecnica ed economica, « alla quale si connette insieme all'inte- « resse del porto di Genova, che è pure un « grande interesse nazionale, un altro inte- « resse nazionale, di capitale importanza, « qual'è quello della graduale sostituzione « anche nel servizio della trazione, e sin « dove è possibile e conveniente della forza « idraulica al vapore; quindi qualunque « spesa fatta allo scopo di assicurarsi in « questa possibilità e di questa convenienza, « sarebbe sempre ampiamente giustificata ».

Da quanto venni sin qui esponendo, mi pare di avere chiaramente dimostrato non rimaner dubbio sulla prevalenza della Genova-Ovada-Alessandria in confronto degli altri progetti.

Spendere oltre centoventi milioni per costruire nuove ferrovie, dove si può provvedere ai bisogni con le linee esistenti, mentre molte regioni d'Italia ne sono prive ed aspettano da tanti anni questa facile e sicura via di comunicazione, sarebbe un errore grave, che Camera e Governo commetterebbero. Ed io nutro fiducia che lo si saprà evitare.

In altre occasioni già sostenni la convenienza di utilizzare la linea Genova-Ovada completandola sino ad Alessandria. Volli ora ritornare sullo stesso argomento allo scopo di meglio mettere in evidenza l'inutilità di una spesa ingente e la possibilità di provvedere altrimenti ai bisogni del traffico del Porto di Genova. (*Approvazioni*).

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

Niccolini, *sotto-segretario di Stato per i lavori*

pubblici. Il problema trattato nell'interpellanza svolta dall'onorevole Medici è assai grave, come l'onorevole interpellante stesso potrà comprendere. Io non credo di doverlo seguire in tutte le cifre che egli ha esposto perchè certamente dovrei trattenerne troppo a lungo la Camera, soltanto ricorderò all'onorevole Medici come quest'argomento sia già stato trattato, ed abbastanza largamente, in occasione della discussione che ebbe luogo al Senato, relativa al disegno di legge sull'autonomia del Porto di Genova. Certo è che il Governo non può non preoccuparsi, e seriamente preoccuparsi, delle condizioni nelle quali versa il Porto di Genova, perchè a tutti sta immensamente a cuore che quel porto, il più importante d'Italia, trovi, nei suoi traffici, quello svolgimento a cui certamente ha diritto. L'onorevole Medici non può ignorare come sia intendimento del ministro dei lavori pubblici di fare studiare seriamente il problema al quale l'onorevole Medici stesso s'interessa, da una Commissione composta d'uomini competentissimi che dovranno occuparsi di discutere a quale delle linee da lui indicate, sia necessario dare la preferenza per poter risolvere il problema, così importante per il porto di Genova. L'onorevole Medici, nella sua accurata rivista, ha accennato a quattro progetti: il primo, Genova-Piacenza, il secondo, Gavi-Novì; il terzo Genova-Rigoroso-Tortona, e finalmente il quarto, Genova-Ovada-Alessandria. Nel passare in rivista i diversi progetti, egli ha fatto una critica abbastanza viva, direi, contro i primi tre ed in parte darò anche ragione all'onorevole interpellante, il quale trova che l'esecuzione di quei tre progetti sarebbe molto costosa. Io non pronunzierò un giudizio al riguardo, in attesa che la Commissione la quale sarà preposta a studiare con molta serenità e con molta accuratezza il problema difficilissimo faccia conoscere le sue proposte, L'onorevole Medici circa il quarto progetto ha esposto cifre che debbo ritenere esattissime giacchè egli stesso ha dichiarato che quella linea è stata studiata con molta cura ed amore da lui e dal collega onorevole Frascara: quindi non mi fo lecito di obiettare nulla in proposito....

Medici. Posso garantirle.... assicuro l'onorevole sotto-segretario di Stato e la Camera che non costa di più.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici... egli dunque ha dimostrato che con pochi milioni, cioè con 3,700,000 lire circa si aumenterebbe la potenzialità del Porto

di Genova di circa 400 carri al giorno: ed anche per questa parte non voglio contestare l'esattezza delle previsioni dell'onorevole Medici quantunque tali dati non siano del tutto conformi a quelli che ha l'amministrazione dei lavori pubblici. Ad ogni modo non entro a discutere i particolari, poichè l'onorevole Medici, il quale, ripeto, ha fatto studi speciali sulla detta linea, mi assicura che le cifre sono esatte.

Egli però stia certo che da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici si rivolgerà tutta la maggior cura perchè al porto di Genova possa essere assicurato in un tempo relativamente breve quel movimento giornaliero di carri che gli è necessario perchè certamente, occorre che vi siano inoltrati sollecitamente anche i carri vuoti per provvedere allo scarico delle navi. Ripeto ancora che la Commissione, la quale deve studiare i mezzi per risolvere l'importante problema, si metterà al lavoro al più presto e noi prenderemo in considerazione le risoluzioni che essa potrà prendere.

Non per questo l'amministrazione dei lavori pubblici non terrà presente anche la linea caldamente raccomandata dall'onorevole Medici, poichè ritengo che quella linea potrà essere ritenuta come sussidiaria per lo sfollamento dei carri carichi provenienti dal Porto di Genova: ritenga però l'onorevole interpellante che nel tempo stesso (e ciò ho già dichiarato in Senato) molto si deve fare per mettere in condizioni assai migliori alcune delle stazioni più importanti il cui movimento è connesso a quello del Porto di Genova e fra queste stazioni della massima importanza è quella di Milano, che oggi in gran parte inceppa tanto l'inoltro dei vagoni carichi, quanto il ritorno dei vagoni vuoti.

Lo stesso avviene per Alessandria e per altre stazioni. Però con i lavori che già in parte sono in corso ed in parte dovranno iniziarsi a Genova, è certo che si accrescerà la potenzialità delle linee di accesso al Porto di Genova e si avrà la possibilità di portare il movimento giornaliero dei carri a circa 1500, sicchè avremo innanzi a noi il tempo occorrente per attendere il responso di quella Commissione la quale, tra le linee accennate dall'onorevole Medici, dovrà scegliere quella che crederà migliore e più vantaggiosa per assicurare l'avvenire di quell'importantissimo Porto.

Spero che con queste mie dichiarazioni avrò soddisfatto l'onorevole Medici. Ripeto che anche la linea che l'onorevole Medici

ha così calorosamente raccomandata è una di quelle che potrà agevolare il traffico del Porto di Genova.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Medici per dichiarare se, sia o no, soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Medici. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici delle spiegazioni che mi ha date: debbo però fare un'osservazione. Egli ha detto che dai rapporti avuti, la potenzialità delle linee gli pare un pò esagerata. Sa perchè sembra esagerata? Perchè la trazione si fa con una macchina sola mentre si potrebbe fare con due, e si fa con una macchina sola perchè nelle gallerie Pre di Mè e Duchì lunga 670 metri la prima e 700 la seconda, per la loro orientazione non esce il fumo e quindi i macchinisti dicono che non possono andare a doppia trazione. Queste gallerie sono a mezza costa: facendo o una finestra, o un camino, o l'impianto di un piccolo ventilatore in ognuna si toglierebbe subito l'inconveniente del fumo che si lamenta. E la spesa quale sarebbe? Con quaranta mila lire circa per ogni galleria il Governo se la caverebbe. Volete d'altra parte lasciare quella linea in tali condizioni? Io l'ho già detto più volte, ma è come predicare al deserto. Se si farà quello che si è praticato in altri casi analoghi, si vedrà che la potenzialità, da me accennata, risponde al vero. Il solo inconveniente, ripeto, che si presenta su tale linea, è quello di non poter fare la doppia trazione. Raccomando quindi all'onorevole sottosegretario di Stato di studiare questo importante argomento, e non ho altro da dire.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza presentata dall'onorevole Medici.

Poichè in principio di seduta l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi non era presente, una interpellanza dell'onorevole De Martino a lui diretta è rimasta iscritta nell'ordine del giorno. Ora che l'onorevole ministro è presente si potrebbe esaurire questa interpellanza.

Leggo l'interpellanza: « Sui servizi marittimi del Golfo di Napoli e sulle nuove richieste della Società Napoletana di Navigazione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino per svolgere la sua interpellanza.

De Martino. Onorevoli colleghi ed onorevole ministro, se un esempio si dovesse

cercare del falso indirizzo del Governo nelle cose della provincia di Napoli non si avrebbe a far altro che rifare la storia della Navigazione del Golfo di Napoli. Una Società nata senza capitali, con vapori in condizioni di poca navigabilità, tariffe mutate a capriccio: queste furono le condizioni della Compagnia così detta Manzi che per anni ed anni ha esercitato la Navigazione del Golfo. E certo l'onorevole ministro a questa mia affermazione non vorrà contraddire. Ma io aggiungo un'altra cosa ed è che durante anni ed anni le condizioni della navigazione del golfo erano perfettamente note e palesi al Governo, che la Capitaneria del porto mandava rapporti sopra rapporti al Ministero di marina e nulla si faceva. I rapporti erano messi a dormire benchè si trattasse non solo della comodità dei viaggiatori ma di un vero pericolo per le loro vite. È noto infatti, tra gli altri e molteplici esempi, che un vapore carico di trecento viaggiatori era pronto per partire quando inaspettatamente si disse che era occorso un guasto alla macchina. Fu fatta un'inchiesta e fu accertato che non si trattava di un guasto alla macchina, ma di una falla in carena e che se il vapore fosse partito sarebbe calato a picco coi trecento viaggiatori. Orbene con una società in queste condizioni che cosa doveva fare il Governo?

Doveva semplicemente applicare le convenzioni marittime. Infatti all'articolo 12 di queste convenzioni è stabilito che « qualora alcuni o tutti i piroscafi fossero durante la concessione del servizio dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di stazzatura non inferiore a quelli esistenti. » Si sarebbe dovuto dunque dichiarare decaduta la compagnia applicando semplicemente le convenzioni. Invece cosa si pensò di fare? Per opera di malaugurate ingerenze di deputati, di consiglieri provinciali e di altre persone che avevano costituito in quella società una vera e propria agenzia elettorale, si pensò di fare opera presso il Governo, non secondo quello che il più semplice dovere avrebbe consigliato, cioè perchiedere la severa applicazione delle convenzioni marittime, ma invece si architettò fra Governo, comune e provincia di accrescere il sussidio annuale da 60 mila lire annue a 140 o 150. Quale la ragione più recondita di ciò, tenuta nascosta per un certo tempo, ma poi divenuta palese? La ragione di questo aumento di sussidio era questa: che la compagnia voleva vendere il suo contratto, ed aveva già aperto ne-

goziati con la Ditta Cook, per costituire una nuova compagnia, e pretendeva un milione per prezzo della cessione della concessione. E il milione lo voleva far pagare allo stato, al comune e alla provincia che si impegnavano a paghe 80 mila lire l'anno per dieci anni, il che forma appunto ottocento mila lire. Contro questa convenzione insorse l'opinione pubblica di tutta la città di Napoli, ed insorse soprattutto col chiedere che si regolasse un servizio che presentava veri pericoli. Venne una commissione presieduta dal comandante di vascello Del Bruno, il quale verificò che i vapori erano non navigabili e richiese che invece di aumentare il sussidio si fosse applicata la convenzione e dichiarata la decadenza delle concessione. L'inchiesta poi fatta dal senatore Saredo ed i processi di Napoli rivelarono fatti gravissimi sulle ragioni di questo contratto che io non mi perito di chiamare poco corretto. Ed a ragione di verità debbo dire che i ministri delle poste, tanto l'onorevole marchese Di San Giuliano quanto l'onorevole Pascolato, riconobbero la giustizia delle osservazioni che io, come deputato di Napoli, credetti mio dovere di coscienza di far loro, e non dettero corso alla convenzione immaginata. E con questo si chiude il primo periodo della storia di questa famosa Società di navigazione. Ma quando la Società stessa, dopo infiniti tentativi, poté cedere ad altra Società la sua concessione, e la poté cedere ad una Società tedesca nella quale sono intervenuti rispettabili capitalisti napoletani, si sarebbe dovuto credere che venuta una Società forte, con capitali sufficienti, avesse inteso di esercitare la navigazione puramente e semplicemente in base alla convenzione e non si fosse rivolta altrimenti al Governo per domandare un aumento di sussidio. Invece, a mia grande meraviglia, la Società ora si rivolge nuovamente al Governo e chiede che dia vita a quella convenzione malaugurata, nella quale Comune, Stato e provincia venivano a duplicare il sussidio annuale previsto dalla convenzione stessa.

Qui conviene chiedersi: ma sono mutate le condizioni? Quale ragione intrinseca esiste per raddoppiare il sussidio annuale? La convenzione marittima, per quello che riflette i due nuovi vapori che la Società s'impegnava a costruire, ha un articolo tassativo che stabilisce che, qualora la Società debba e possa costruire i sud-

detti due vapori, abbia un sussidio annuale di cinque mila lire per ogni nuovo vapore e quindi per due vapori dieci mila lire. Invece con la convenzione proposta si vorrebbe che il Governo desse, per sola sua parte, dieci mila lire.

In quanto a restaurare il materiale vecchio questo era in obbligo della Società, perchè, se avesse continuato a far navigare i vapori in condizioni da minacciare la vita dei cittadini, naturalmente avrebbe dovuto applicarsi quel tale articolo 12 e la Società avrebbe dovuto compiere il suo dovere. Ma sa il Governo qual'è la condizione di questo materiale così detto rinnovato? Io non avrei che a citare gli anni di questi vapori che navigano nel golfo di Napoli: dei soli vapori che sono ancora in condizioni da navigare, uno ha 47 anni di vita, un altro 37, un altro 30, un altro 23 ed il più giovane 15. Questo è il famoso materiale che si dice rinnovato; ma si rinnovi come si voglia, sarà sempre un materiale vecchio ed inservibile. L'aumento del sussidio non è, dunque, giustificato dalle convenzioni marittime che provvedono sia alla eventualità di nuove costruzioni, sia a quella del rinnovamento del materiale.

C'è allora da chiedere: perchè aumentare il sussidio? E qui la ragione è palese; la compagnia tedesca ha pagato un milione alla Società cessionaria e vuole recuperarlo dallo Stato, dal Comune e dalla Provincia. Ed io dico: tutto questo è corretto?

Si dice che i due nuovi vapori avranno una velocità maggiore. Ma io domando di nuovo all'onorevole Ministro: per una velocità di uno o due miglia di più (poichè solo di ciò si tratta) a due vapori è mai giustificabile che lo Stato paghi, insieme col Comune e con la Provincia, ottantamila lire di sussidio, cioè il doppio di quello che dovrebbe pagare in base alla convenzione marittima? E qui bisogna ancora che io alzi un velo che forse l'onorevole ministro non ha avuto occasione di alzare. Crede egli che la navigazione del golfo sia davvero un cattivo affare? Sa egli perchè dalla compagnia tedesca oggi si chiede l'aumento del sussidio e perchè ha preso in mano il servizio postale? La ragione è una ed è semplice: dalla città di Napoli all'isola di Capri ogni anno vanno e vengono molti forestieri, un minimo di 41 mila ed un massimo forse di 60 mila. Con la tariffa stabilita di dieci lire a viaggiatore si ha un introito, per questa sola linea, di mezzo milione all'anno. Questo è il monopolio che la società tedesca

vuole assicurare a sè. Ed è tanto vero ed esatto l'enorme affare che questa Società fa, che, nello stato presente delle cose, essa trova il suo tornaconto a far venire un vapore da Amburgo, fargli traversare gran parte dell'Oceano e tutto il Mediterraneo, soltanto per esercitare, per cinque o sei mesi, il servizio fra Napoli e Capri.

Onorevole Ministro, si persuada che l'affare è buono e che la ragione di questa richiesta della Società non è che quella di accaparrarsi il servizio libero fra Napoli e Capri, creare un monopolio e impedire che altra Società possa, nel 1908, concorrere per ottenere il servizio della navigazione nel golfo di Napoli. Ed io ricordo che nel 1902 la Società tedesca, come primo suo atto per accaparrare appunto il monopolio e distruggere la concorrenza, raddoppiò le tariffe dei viaggiatori nel seguente modo: prima classe andata da 1,70 a 4,50, e andata e ritorno da 3,20 a 7,50; in seconda classe andata da 1,30 a 3,10, e andata e ritorno da 1,80 a 4,45. **Ma** si produsse allora una vera sollevazione. Quella gente che per necessità è obbligata, visto che mancano ancora ferrovie ed altri mezzi di comunicazione, a percorrere coi vapori la distanza che separa Napoli da Sorrento, fece una vera ordinata e civile sollevazione. Esempio raro nelle provincie napoletane; si costituì spontaneamente una Società di vapori, una vera cooperativa e tale fu il sentimento di ribellione contro i soprusi della società tedesca che corsero a sottoscrivere azioni semplici marinari, impiegandovi le povere economie dei loro lunghi e lontani viaggi. Sui vapori delle nuove compagnie ciascuno si crede padrone e chiama il vapore: il mio vapore, e presta, occorrendo, l'opera sua gratuitamente. Nel consiglio di amministrazione non si chiedono nemmeno gettoni di presenza o altro, è una vera e propria cooperativa spontanea e libera. Infatti l'iniziativa di questa buona gente che raccoglie gratuitamente insieme armatori e semplici marinai, operai e proprietari facoltosi, è riuscita, con azioni di cinquanta lire l'una, a raccogliere mezzo milione e comprare due ottimi e veloci vapori che hanno chiamati coi nomi augusti di Iolanda e di Mafalda, sembrando loro in tal modo di poter esser salvi da ogni insidia. Invece lo credereste? Le autorità locali fecero subito il viso dell'armi alla nuova società e ai suoi vapori, che sono infinitamente superiori alle vecchie carcasse, di cui ho parlato; si volle impedire di navigare; ricorrendo perfino

alla sottigliezza di trovare che le ancore non erano di una determinata forma. Debbo dire però, per la verità che a questa guerra fatta alla nuova Società, mossa dal direttore della Società tedesca, che forse usa ed abusa di essere stato in un'alta posizione nella Regia marina, rimane estraneo il Ministero stesso della marina, perchè esso, intervenendo direttamente, ha dovuto riconoscere che i vapori erano ottimi e navigabilissimi e che gli impedimenti che loro si faceano non erano per nulla giustificati.

Ora, onorevole ministro, questa Società viene forse oggi a chiedere qualche cosa al Governo? Non chiede nulla, si è costituita, ha raccolto mezzo milione, spera di raccogliere una somma maggiore e spera anche, in dato momento, cioè nel 1908, di concorrere per il servizio della navigazione del golfo, e si rivolge allo Stato soltanto perchè le si dia libertà di navigare, libertà di vivere e null'altro. Ebbene, voi, ministro liberale e che avete il sentimento della democrazia, verrete a farvi il paladino di una società tedesca che viene a chiedere aumenti di sussidi, protezioni e monopolio contro l'iniziativa libera dei poveri marinari e dei bravi armatori della penisola sorrentina che nulla chiedono? Veramente non lo posso credere, e penso che il dovere vostro sia un solo. Avete la convenzione marittima, applicatela. Essa stabilisce ciò che si deve dare alla società ove costruisca dei nuovi vapori; essa stabilisce penalità che dovete infliggerle qualora non adempia ai suoi doveri. Se i suoi vapori non fossero navigabili, voi dovete pronunziare la decadenza della società. O forse, solo perchè essa ha cambiato di nome, è diventata una compagnia principalmente tedesca, la volete liberare dagli obblighi sanciti dalla convenzione, ed invece di obbligarla a mantenerli verrete a dire che bisogna raddoppiare il sussidio in modo che si distrugga la concorrenza e si prepari per il 1908 la soffocazione di quella libertà che sola può affidare per una buona navigazione nel golfo di Napoli?

Io vi prego di considerare la cosa anche sotto un'altro punto di vista. Dopo che lo Stato ha concorso a restaurare le finanze del comune di Napoli e mentre la provincia non è riuscita ancora a mettersi sulla via di una amministrazione più sicura, ed ha un *deficit* normale nel suo bilancio di circa 300.000 lire è giusto che comune e provincia debbano dare un sussidio alla

compagnia di navigazione per i servizi postali mentre non vi sono obbligati da alcuna legge?

Io vi prego di riflettere alle cose che vi sono venute esponendo, tanto più che l'opera mia si limita ad una sola cosa, a chiedere al Governo il semplice rispetto e la rigida applicazione della convenzione marittima e della legge, a chiedere che sieno salvaguardati i diritti di coloro i quali vogliono lottare sul terreno della libera concorrenza.

Riassumo la mia breve interpellanza col chiedere al Governo: perchè avete mandato una Commissione tecnica a Napoli?

L'avete mandata per vedere se la convenzione era esattamente applicata, se i ristauri alle navi erano sinceramente fatti, e se pur essendo fatte le navi possono navigare? In tal caso io vi applaudirò; se invece avete mandato la Commissione per trovar motivo e giustificazione per un aumento di sussidi io non potrei approvarvi. Vi chiedo che vogliate formalmente dichiarare se volete osservare rigorosamente la legge e la convenzione o se è vostra intenzione di presentare al Parlamento una legge che modifichi le convenzioni marittime accrescendo i sussidi alla compagnia, sussidi che essa e per ragioni economiche e per ragioni finanziarie non ha diritto di domandare. Non ho altro da dire. (*Bene!*).

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

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole De Martino, nella sua interpellanza, ha esordito così: che se si voleva giudicare del falso indirizzo del Governo per le cose di Napoli bisognava guardare alla navigazione del porto di quella città. Ma l'onorevole De Martino, nell'accennare a tutti gli inconvenienti, che ha enumerato, di una Società senza capitale, di tariffe messe a capriccio, di navi non navigabili, di rapporti messi a dormire, di un Governo che non applica le disposizioni disciplinari, di deputati che intercedono presso il Governo per sostenere questo stato di cose, ha dimenticato soltanto che egli ha parlato di un tempo che è passato, non solo passato prossimo, ma passato remoto..

De Martino. L'ho dichiarato.

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. ...ed ha dimenticato che assolutamente nè io, nè il mio antecessore abbiamo avuto parte in tutte le trattative con la Società Manzi (poichè egli l'ha nominata). Io debbo anzitutto rendere giustizia alla opera del mio

antecessore, perchè l'onorevole Pascolato, reggendo il Ministero delle poste e dei telegrafi, ha precisamente applicato l'art. 58 che l'onorevole De Martino invocava: e quando io gli succedetti non feci altro che mantenere il provvedimento già da lui preso. Venne dal mio antecessore, dall'onorevole Pascolato, dato ordine alla Società che se non provvedeva piroscafi atti ad eseguire il servizio, egli avrebbe dichiarato la Società decaduta dal contratto. Ed io mantenni quest'ordine. La Società Manzi, non avendo i piroscafi nelle condizioni volute, ne prese tre a nolo dalla Navigazione generale e frattanto mise in cantiere i suoi piroscafi vecchi per parecchi mesi. Il servizio è stato quindi disimpegnato dai vapori della Navigazione generale italiana. E ciò, bisogna dirlo, anteriormente all'inchiesta Saredo, la quale, per tutto ciò che riguarda gli atti del Ministero delle poste e telegrafi non ebbe nulla ad osservare. Non ebbe nulla ad eccepire, perchè l'applicazione dell'art. 12 delle convenzioni dall'onorevole Pascolato era stata fatta severamente, e da me integralmente mantenuta.

Ella, onorevole De Martino, ha detto, che fra Governo, Provincia e Comune è stato concluso un accordo il quale si è svolto anteriormente ancora all'onorevole Pascolato ed all'onorevole Di San Giuliano, e quindi evidentemente prima che io assumessi la direzione del Ministero delle poste. E sta appunto in tale accordo il nodo della questione: questo è veramente il *punctum saliens* che si deve decidere. Questo patto fra Società, Governo, Provincia e Comune costituisce un vincolo giuridico? Se costituisce un vincolo giuridico è evidente che la questione è per se stessa risolta, poichè il Governo non può mancare ai suoi impegni, qualunque sia la loro natura. Quando questi impegni sono giuridicamente formulati, è palese che esiste un contratto, a cui il Governo non può venir meno. O questi impegni non sono d'indole giuridica; questi rapporti, passati tra la Società, il Governo, la Provincia ed il Comune non sono impegnativi legalmente, giudiziariamente, ed allora resta la seconda questione, e cioè se essi non lo siano moralmente. Perchè, comprenderanno l'onorevole De Martino e la Camera, che non si può da un Governo, il quale si rispetti, dichiarare ad una Società: fate questo o quest'altro miglioramento e quando l'avrete compiuto vi corrisponderò un compenso. Allorchè poi la Società abbia adempiuto l'impegno preso sarebbe strano che il

Governo si ritirasse e dicesse: sta bene, ma io non ho più nulla a vedere con quello che avete fatto, poichè gli impegni non sono stati presi antecedentemente, ed io me ne lavo le mani.

La questione quindi, come fu posta dall'onorevole De Martino, è posta bene, ma egli ha sorvolato un po' troppo sopra questi rapporti intervenuti fra Governo, Comune, Provincia e Società.

Egli ha detto: voi, Governo, non avete dato corso alla convenzione, ed io ho risposto che non si è dato corso alla convenzione cioè non si è rescisso il contratto, perchè l'antica società, non avendo piroscafi propri per eseguire il servizio, li aveva presi in affitto dalla Navigazione generale italiana, dalla quale furono ritirati, quando assunse l'esercizio la nuova Società con piroscafi propri migliorati.

L'onorevole De Martino ha osservato che questo materiale è vecchio, perchè un piroscavo ha 47 anni, un altro 23 ed un altro 15. Sarà verissimo, ma Ella dimentica in questo caso, che il giudizio sulla bontà dei piroscafi e sulla loro capacità a tenere il mare, non compete al mio ministero, che rimane assolutamente estraneo, ma viene pronunziato da una Commissione tecnica del Ministero della marina, alla quale il Ministero delle poste e dei telegrafi deve per la convenzione deferire il giudizio. Ora questa Commissione si è pronunziata in modo totalmente diverso da quello manifestato dall'onorevole De Martino, perchè ha dichiarato che i piroscafi che la Società ha messo in mare sono idonei ed adatti al servizio.

Ma, deferente al parere di questa Commissione del Ministero della marina per ciò che concerne il materiale, io volli conoscere come questo servizio procedesse ed all'uopo ho nominata un'altra Commissione, composta di un funzionario superiore del Ministero dell'interno, di uno del Ministero delle poste e dei telegrafi e di un ufficiale superiore della marina. Orbene questa Commissione ha fatto un rapporto elogiando il modo come funziona la nuova Società.

Per parte mia quindi non ho alcuna eccezione da sollevare sul presente servizio, sia per quanto mi risulta dal rapporto della Commissione tecnica della regia marina riguardo al materiale, sia per quanto è riferito nel rapporto dell'altra Commissione rispetto al servizio ed al funzionamento della Società.

Ella mi ha parlato di una Società tedesca. Io non conosco questa Società poichè pel Governo si tratta della continuazione di

una Società che disimpegna un servizio in base alla convenzione del 1893. Io conosco solo dei capitalisti napoletani, meridionali, che sono venuti a parlarmi nell'interesse di Napoli, e non ho mai avuto a conferire con stranieri a questo riguardo. E questo Ella, onorevole De Martino, dovrebbe saperlo meglio di me, perchè ad accompagnare questi messi della città di Napoli, quando vennero a conferire con me, c'era anche lei insieme con l'ammiraglio Corsi.

De Martino. Precisamente, ma per far cessare il servizio della Compagnia Manzi, e sostituire un servizio migliore, non per patrocinare interessi tedeschi.

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Ella venne in compagnia dell'ammiraglio Corsi che è tanta parte di questa Società.

De Martino. Risponderò dopo. (*Interruzione del deputato Di Sant'Onofrio*).

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Io posso assicurare anche l'interrottore onorevole Di Sant'Onofrio che non mi sono preoccupato nè di Società tedesca, nè di Società francese, ma mi sono preoccupato di una cosa sola, che questa nuova Società fosse costituita da capitalisti meridionali, napoletani e che provvedesse lavoro agli operai di Napoli. Questa fu la mia sola preoccupazione, e lo stesso onorevole De Martino ne può far fede.

Se ho spiegato dello zelo, l'ho fatto unicamente perchè Napoli alimentasse se stessa. Ha detto l'onorevole De Martino: si è costituita una società cooperativa che voi combattete....

De Martino. Non ho detto voi: ho parlato delle autorità locali e delle ingerenze....

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Onorevole De Martino, sia completo aggiungendo ancora questo: Le autorità a cui ella fa cenno sono assolutamente estranee al mio Ministero, per cui io non ho nulla a che fare, nulla di che preoccuparmi di questa società cooperativa la quale è nata dopo la trasformazione della vecchia società Manzi. Io non poteva quindi tener conto dei due interessi perchè una era nata e l'altra non era ancora sorta. Io non ho nessuna difficoltà di dichiarare che per parte mia auguro a questa società di vivere e di migliorare; per parte del mio Ministero è lasciata ampia libertà di navigare ed io non metterò ad essa nessun inciampo in omaggio ai miei principi di libertà....

De Martino. Ma neppure il monopolio.

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi.

Neppure il monopolio, perchè come mi sono precedentemente espresso, quando venne affidato alla nuova società il servizio di navigazione del golfo di Napoli, la società della penisola Sorrentina non era ancora nata e io non potevo preoccuparmi di interessi che dovevano ancora nascere. Io mi riassumo brevemente: gli impegni che sono sorti fra Società, Comune e Provincia non sono stati presi durante la mia amministrazione, ma è mio obbligo di coscienza di esaminare quanto e come questi impegni leghino giuridicamente l'azione del Governo. Io perciò ho sottoposto il quesito tanto al Consiglio di Stato quanto all'avvocatura erariale per averne il loro parere. Quando quelle autorità consulenti mi avranno risposto io saprò fino a quando e come il Governo sia impegnato legalmente in questa materia. Resterà ancora la seconda questione dell'impegno morale, da risolversi dopo che sarà definita la prima di carattere tassativo.

Di una cosa sola posso assicurare l'onorevole De Martino che, se c'è in me una preoccupazione, è questa: che un buon servizio sia finalmente garantito al golfo di Napoli, a quel golfo incantevole così visitato da numerosi forastieri; una sola preoccupazione ho ed è che non si ripetano più gli inconvenienti segnalati per il passato, che ogni buon italiano non abbia più il dolore di arrossire per certi articoli pubblicati sopra giornali stranieri, sul *Times* in specie, in cui si accusavano gli amministratori di questa Società di essere sfruttatori del golfo di Napoli. Sono accuse tali, creda onorevole De Martino, che addolorano tutti, ma specialmente chi si trova a capo di una amministrazione come quella che mi è affidata.

Presidente. L'onorevole De Martino ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta ricevuta.

De Martino Poche parole di replica all'onorevole ministro.

Innanzi tutto tengo a chiarire evidentemente un equivoco. Io ho potuto recarmi dal ministro delle poste e dei telegrafi per lamentare la condizione della navigazione del golfo quale io ho testè riferito alla Camera ed ho potuto in quella circostanza condurre con me (e poichè egli lo ha citato lo cito anch'io) l'ammiraglio Corsi ed anche persone rispettabilissime della città di Napoli. Ma avendo fatto io una pratica puramente e semplicemente negativa, nel senso che fosse provveduto al danno pub-

blico di una pessima navigazione, mentre è noto ad ognuno che io non partecipo ad affari, certo non potevo assumere responsabilità di capitalisti o di banchieri quando essi poi credettero loro tornaconto di patrocinare una Società di là da venire, la quale società io combatto non in quanto essa fa un buon servizio, ma in quanto vuole creare un monopolio, e impedire quella libertà che è l'essenza della vita di un popolo civile e che noi soprattutto a Napoli non dobbiamo combattere.

Quando poi l'onorevole ministro mi dice che egli non sa che la Società sia tedesca, in verità io capisco che ci sono delle cose che ufficialmente bisogna dire, ma alle quali però nessuno crede, perchè anche le pietre della città di Napoli sanno che il capitale di quella società è per la maggior parte, per una parte stragrande addirittura, capitale tedesco, e che il capitale napoletano non è che una riempitura, un bollo che si vuol dare di nazionalità. E ne vuole una prova? Ma vada a Napoli, poichè siamo in primavera e le giornate sono bellissime, vada un po' con la sua signora nell'isola di Capri, s'imbarchi sul vapore della cosiddetta Società napoletana, troverà un vapore tedesco con bandiera tedesca, con capitale tedesco, con domestici tedeschi e berrà molta birra tedesca, e se non si rassegna a tutto ciò io non so se il mio amico Galimberti potrà andare all'isola di Capri. (*Si ride — Commenti*)

Dunque lasciamo andare quelle che sono le forme, la sostanza è quella che ho detto, ed io sono abituato ad affermare quello che so. E vengo alla questione essenziale ed ho finito.

L'onorevole Galimberti, al quale non ho fatto nessun rimprovero per gli atti dei suoi predecessori e al quale mi sono rivolto e mi rivolgo e perchè fido nel suo carattere e perchè la causa che io sostengo è onesta e buona, l'onorevole Galimberti mi parla ora d'impegni legali. Intendiamoci un pò, impegni legali per accrescere il sussidio stabilito dalle Convenzioni marittime? Ma possono esservi impegni legali per un atto che dipende dal Parlamento? E non è forse il Parlamento, al quale naturalmente dovrebbe rivolgersi, se del caso, l'onorevole ministro con una proposta di legge, libero di dire se creda utile o no che si raddoppi il sussidio alla navigazione del golfo?

Ma entriamo anche più addentro: le deliberazioni del Comune e della Provincia sono deliberazioni condizionate all'aumen-

to del sussidio del Governo; dunque non sono deliberazioni perfette per sè stesse.

C'è di più: la deliberazione del Comune non fu approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa.

Ora come si può parlare d'impegni legali? L'impegno legale sarebbe la promessa, se c'è stata, del suo predecessore di presentare un disegno di legge. E sopra questa base si costruisce tutta una macchina, tutto un monumento di impegni legali, per i quali lo Stato è obbligato (se non è tradotto in giudizio) secondo l'onorevole ministro ad aumentare il sussidio annuale, cosa che dipende dalla volontà del Parlamento? Evidentemente io era tanto persuaso che impegni legali non esistevano e non potevano esistere, che, come ebbi a dire privatamente al mio amico onorevole Galimberti, sono stato lietissimo che egli abbia consultato l'avvocatura erariale ed il Consiglio di Stato.

La sola questione che io faccio è questa: dato che impegni legali non esistano, dato che il ministro non rivendichi a se questa famosa Convenzione (perchè se egli la rivendicasse, non avrebbe chiesto al Consiglio di Stato e all'avvocatura erariale se ne poteva sciogliere ed evidentemente avrebbe integrato il proposito dei suoi predecessori presentando senz'altro al Parlamento la legge) dato dunque che l'onorevole Galimberti sia persuaso che la Convenzione non sia convenzione ratificabile, rimane il dubbio se vi sia impegno morale. Io credo che impegni morali non possano esservene quando l'onere non è dovuto, e del Parlamento non si può in alcun modo, per volontà di un ministro o di un altro, vincolare la libertà.

Ora io ho fede appunto che il ministro, dopo che avrà avuto i pareri dei corpi consultivi a cui si è rivolto, voglia ben riflettere prima di presentare al Parlamento una Convenzione dalla quale allora acquisterebbe la responsabilità che oggi non ha.

Presidente. Questa interpellanza è così esaurita.

Ci sarebbe ora nell'ordine del giorno una interpellanza dell'onorevole Triepi pure diretta al ministro delle poste e telegrafi « sulla deficienza del servizio telegrafico in Calabria. »

L'onorevole ministro è pronto a rispondere a questa interpellanza?

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Sì, sì.

Triepi. Possiamo rimandarla ad un altro lunedì.

Presidente. Ma, onorevole Triepi, sono due anni che c'è questa interpellanza nell'ordine del giorno!

Triepi. Il ministro non ha mai potuto esserci; come avrei potuto svolgerla?

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. No, onorevole Triepi, faccio un'errata corrige. Io mi sono trovato presente tre o quattro volte e lei non c'era.

Triepi. E quante volte ci sono stato io e mancava lei, onorevole Galimberti? (*Conversazioni generali*)

Galimberti, ministro delle poste e dei telegrafi. Del resto la interpellanza riguarda ancora i tempi di Musolino. (*Si ride*) Per cui, onorevole Triepi, ella potrebbe anche rinunciarvi, o altrimenti la svolga subito.

Triepi. Ora non posso, perchè nemmeno ho i dati necessari: rimandiamola ad altra seduta. Mi son trovato presente tante altre volte!

Presidente. Il ministro è vero che non era presente in principio di seduta, ma nemmeno lei c'era. (*Si ride*)

Triepi. Ma ci sono stato altre volte e lei lo sa. Del resto lasciamola pure cadere la interpellanza: vuol dire che la ripresenterò.

Presidente. Ma sì, facciamo in questo modo. (*Commenti - Conversazioni*)

Il seguito della discussione sulle interpellanze è rimandato a lunedì.

Comunicazioni.

Presidente. Annunzio alla Camera che è stata presentata dall'onorevole Sinibaldi una proposta di modificazione al regolamento che sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni presentate oggi.

Podestà, segretario, legge.

Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sulle deploratevoli condizioni di pubblica sicurezza nel comune di Carlentini e sulla necessità d'istituire colà un ufficio definitivo di delegazione.

Pasquale Libertini,

I sottoscritti interrogano l'onorevole ministro di agricoltura intorno alla sorte serbata agli impiegati giornalieri del censimento

Mazza, Barzilai,

Lollini, Santini,

Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze per chiedergli se sia vero che alla

vigilia dell'asta del chinino annunciata dal sotto-segretario di Stato nella tornata del 16 febbraio 1900, il Governo abbia commesso nuove e grandi ordinazioni alla farmacia militare centrale di Torino.

Santini.

Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro di grazia e giustizia per apprendere quali provvedimenti intenda adottare a favore di Ignazio Pasquini condannato in base ad errore giudiziario che emerge ora anche dalle stesse pubbliche leali dichiarazioni di chi, per debito d'ufficio, sostenne l'accusa.

Cottafavi.

Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se si sono compiuti o si fanno studi, per modificare le tariffe del 1887, in previsione dei nuovi trattati commerciali a stipularsi.

Abbruzzese.

Il sottoscritto interroga il ministro degli esteri sull'arresto del dottor Giuseppe Saporiti eseguito in modo brutale a Cape-Town dalle autorità inglesi per esercizio abusivo della medicina, quantunque regolarmente munito della laurea in medicina e chirurgia italiana.

Bossi.

Il sottoscritto interroga il ministro degli affari esteri per chiedergli quale azione diplomatica abbia svolto, od intenda di svolgere, presso il Gabinetto inglese per l'arresto arbitrario di un medico italiano nella città del Capo di Buona Speranza.

Santini.

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interpellanza.

Podestà, segretario, legge.

Il sottoscritto interpella l'onorevole Ministro per gli affari esteri sulle risultanze della inchiesta Pestalozza - Di Monale nella Colonia del Benadir.

Gustavo Chiesi.

Il sottoscritto interpella l'onorevole ministro degli affari esteri circa ai procedimenti che intende adottare di fronte alla Società concessionaria del Benadir.

Cottafavi.

Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro guardasigilli sulle condizioni, divenute ancora peggiori, del clero palatino di S. Nicola di Bari; e sulla necessità di un'inchiesta per accertare la verità dei fatti circa l'andamento amministrativo e gerarchico di quella Chiesa e delle altre palatine di Puglia.

De Cesare.

Il sottoscritto interpella l'onorevole ministro degli esteri sui risultati dell'inchiesta affidata al Comandante di Monale e al Console Pestalozza in ordine alla schiavitù nel Benadir.

Mel.

Interpello i ministri degli affari esteri e della marina per sapere se, nell'interesse degli emigranti, non credano sufficiente l'esperimento fatto dalla legge 31 gennaio 1901 sull'emigrazione per modificare l'articolo 11, sostituendo, ai medici militari di marina, un corpo di medici civili.

Bossi.

Presidente. Gli onorevoli ministri risponderanno poi se e quando intendono accettare lo svolgimento di queste interpellanze.

La seduta termina alle ore 17,50.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Modificazioni al testo unico delle leggi sulla leva di mare del 16 dicembre 1888, n. 5860 e aggiunta di un articolo alla legge 27 giugno 1901 modificante il detto testo. (89)

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 1,222,438.21 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1901-902, concernenti spese facoltative. (219)

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 31,354,22 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1901 e 1902. (226)

3. Seguito della prima lettura del disegno di legge:

Ordinamento giudiziario.

Discussione dei disegni di legge:

4. Sulle case popolari. (134).

5. Della riforma agraria. (147)

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

7. Modificazioni al libro I, titolo V, capo X, del Codice Civile, relative al divorzio. (182).

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

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

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

11. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862 sulle Camere di Commercio. (103)

12. Tassa di bollo sulle ricevute di stipendio rilasciate dagli impiegati governa-

tivi e delle pubbliche amministrazioni a l'Istituto nazionale per gli orfani degli impiegati. (263)

13. Modificazioni alla legge 6 marzo 1898 n. 59, relativa all'avanzamento nei corpi militari della Regia Marina e alla legge del 29 gennaio 1885. (212)

14. Abrogazione dell'articolo 68 della legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel R. Esercito modificata con leggi 6 marzo 1898, n. 50, 3 e 21 luglio 1902 nn. 247 e 303. (282)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia

C. Colombo, Tipografo della Camera dei Deputati.