

CLXXI.

TORNATA DI LUNEDÌ 23 MARZO 1903

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE

Interpellanze:

Direttissima Roma-Napoli:	
ARLOTTA	6652-61
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6655-62
CELLI	6650-59
DE MARTINO	6645-58
FILI-ASTOLFONE	6651-60
MAZZA	6654-61
Linea Genova-Borgetaro:	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6666
LAGASI	6662-66

Interrogazioni:

Incidente alla stazione di Sparanise (Gaetani di Laurenzana):	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6636
Inchiesta sul disastro ferroviario di Roccasecca:	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6636-37
LIBERTINI GESUALDO	6636
Cascata di Tivoli:	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6637-39
CORTESE (<i>sotto segretario di Stato</i>)	6637
SANTINI	6638
Frane nella provincia di Chieti:	
BALENZANO (<i>ministro</i>)	6639
RICCIO	6639
Divieto di un manifesto per un comizio a favore dell'Università di Trieste:	
BARZILAI	6641
PRESIDENTE	6641
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6640
Studi per le nuove tariffe ecc.:	
ABBRUZZESE	6643
FULCI NICCOLÒ (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6643
Tiro a segno:	
LIBERTINI GESUALDO	6644
OTTOLENGHI (<i>ministro</i>)	6641

La seduta comincia alle 14,5

Del Balzo Girolamo, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che è approvato.

Petizioni.

Del Balzo Girolamo, *segretario*, dà quindi lettura del seguente sunto di petizioni:

6110. Il Consiglio Comunale di Teramo fa voti perchè venga colà istituita una Sezione d'Appello con giurisdizione provinciale.

6111. Il Consiglio Comunale di Terralba (Cagliari) fa voti perchè sia mantenuta agli attuali Tribunali circondariali la compe-

tenza sugli appelli civili e penali dalle sentenze delle Preture mandamentali e venga istituita in Sardegna una Corte di revisione pei giudicati civili.

6112. I Consigli Comunali di Seano Montiferro e Cuglieri (Cagliari) fanno voti perchè sia mantenuta agli attuali Tribunali circondariali la competenza sugli appelli civili e penali dalle sentenze delle Preture Mandamentali.

6113. Il Consiglio Comunale di Talana (Cagliari) fa voti perchè nel disegno di legge pel nuovo ordinamento giudiziario siano introdotte le modificazioni proposte dal Collegio degli avvocati di Cagliari.

6114. Il Prof. Vincenzo Simoncelli Presidente del Comitato antidivorzista di Sora (Caserta) comunica l'ordine del giorno approvato da quel Comitato per la reiezione del disegno di legge sul divorzio.

6115. Il Consiglio Comunale di Pelago (Firenze) esprime il voto che la nuova legge forestale sia modificata nel senso che la libertà sia la regola ed il vincolo forestale l'eccezione.

6116. Il Consiglio Comunale di Verona fa voti perchè nel nuovo progetto sull'ordinamento giudiziario sia mantenuto il giudice collegiale nelle cause penali di competenza del Tribunale, sia mantenuto ai Tribunali Provinciali l'appello da tutte le sentenze civili e penali da Preture Mandamentali e sia istituita in Verona una Sezione di Corte d'Appello.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia: l'onorevole Donati per giorni 4; per motivi di salute: l'onorevole Pansini per giorni 8; per ufficio pubblico: l'onorevole Landucci per giorni 8.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Gaetani Di Laurenzana al ministro dei lavori pubblici « sulle ultime notizie dei feriti per il disastro fra Isoletta-Roccasecca e sul nuovo incidente, alla stazione di Sparanise, al treno partito stamane da Napoli alle otto ».

(L'onorevole Gaetani di Laurenzana non è presente).

Viene l'interrogazione dell'onorevole Libertini Gesualdo allo stesso ministro dei lavori pubblici « per conoscere se alla inchiesta diretta ad accertare le cause del recente disastro ferroviario di Roccasecca abbiano partecipato i funzionari del Regio Ispettorato e quale ne sia stato il rapporto ».

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

Balenzano. *ministro dei lavori pubblici.* Se mi permette la Camera risponderò anzitutto alla interrogazione dell'onorevole Gaetani Di Laurenzana, benchè egli non sia presente, perchè ha avuto la cortesia di rinviare questa sua interrogazione sette od otto volte; e gli dirò che i feriti nel disastro da lui accennato furono quattro e, per fortuna, tutti migliorano.

L'onorevole Libertini domanda se in occasione di questo stesso disastro, l'ispettorato ferroviario abbia partecipato all'inchiesta diretta ad accertarne le cause, e quale ne sia stato il rapporto. Ed io gli rispondo che la mattina immediatamente successiva al disastro il Capo del Circolo governativo ferroviario partì con vari funzionari sociali per il luogo del disastro, per procedere alle prime indagini e prendere i necessari provvedimenti.

In seguito all'intervento dei Capi-servizio sociali e dell'Ispettore del Circolo governativo si effettuò la regolare inchiesta, durata parecchi giorni, dalla quale è risultato che il disastro deve attribuirsi alla rottura dell'asse del tender della seconda locomotiva. L'Ispettorato ha trovato che l'asse rotto non presenta segni visibili esterni i quali denotino cattiva qualità o difetto di materiale; quindi esso attribuisce il fatto ad una disgrazia, come spesso accade in simili casi, nei quali non è possibile determinarne la cagione.

Io quindi non so in quale altro modo dare risposta soddisfacente all'onorevole Libertini fuorchè nell'aggiungere che dopo i risultati dell'inchiesta amministrativa, fatta coll'intervento dell'ispettorato, l'Autorità giudiziaria procede per suo conto; e quindi non ci resta che attendere per vedere se il responso dell'autorità giudiziaria sarà con-

forme alle indagini ed alle risultanze avute dal nostro Ispettorato.

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

Libertini Gesualdo. Ho presentato questa interrogazione perchè a me pare che ormai siamo ad un punto, in cui i disastri ferroviari si succedono e si rassomigliano. La frequenza di tali fatti luttuosi in questi ultimi anni, è notevolissima, e la causa è da trovarsi in circostanze dipendenti dal servizio medesimo.

Nessuno ignora, ed io posso dirlo per constatazione fattane spesso *de visu*, che il materiale viaggiante sulle linee ferroviarie è trascuratissimo ciò che costituisce un pericolo permanente di disastri; nè le società esercenti si preoccupano di migliorarlo nel dubbio della rinnovazione delle attuali convenzioni.

Ringrazio l'onorevole ministro, il quale mi ha dichiarato che il regio ispettorato, facendo il suo dovere, compì la inchiesta per verificare le cause dell'ultimo gravissimo fatto; ma non posso dichiararmi soddisfatto dei risultati, che si sono voluti ricavare da questa inchiesta. Persone, che si trovarono sul posto, mi hanno assicurato che questo disastro è avvenuto per la rottura di un dado, che non è organo di congiunzione (ed io, senza essere tecnico, credo che la rottura di un organo di congiunzione non avrebbe portate quelle tristi conseguenze) per la rottura, dico, di un dado che si è messo attraverso le ruote della seconda locomotiva facendola deviare, producendo l'arresto del treno con tutte le altre conseguenze luttuosissime. Io prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia far esercitare in questi giorni appunto, in cui poco resta per decidere la questione delle convenzioni, la massima sorveglianza sul materiale ferroviario, mediante l'ispettorato, o mediante i direttori di circolo, affinchè la vita del personale e dei cittadini sia garantita. È inutile, onorevole ministro, che le Società cerchino di rimediare al mal fatto facendo dei funerali di prima classe alle povere vittime. Quando una disgrazia è avvenuta, nessuna cosa può far ritornare in vita i poveri morti.

Ripeto quindi la mia vivissima raccomandazione che, specialmente in questi ultimi giorni, che ci separano dalla decisione che prenderà la Camera in ordine all'esercizio ferroviario, si eserciti la più grande e la più oculata sorveglianza, e, occorrendo

si dispongano anche delle visite straordinarie a tutto il materiale.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Io convengo con l'onorevole Libertini quanto alle condizioni del materiale; è questa una imperfezione che tutti deploriamo. Indubbiamente occorre alla vigilia della cessazione del primo periodo delle convenzioni raddoppiare di vigilanza su questo materiale: e può essere sicuro l'onorevole Libertini che a un servizio straordinario sarà provveduto onde determinar bene le condizioni per la consegna. Però fra questo e il disastro, che tutti abbiamo deplorato, non vi è alcun rapporto, imperocchè, salvo che egli creda che io debba avere maggior fiducia nelle persone private, che hanno reso giudizio diverso sulla causa del disastro, io debbo prestar fede al giudizio dell'ispettore, che, andato sul luogo immediatamente, ha determinato una causale del disastro, che non ha nulla da fare con le condizioni del materiale.

Ad ogni modo, onorevole Libertini, è bene che in questa materia diciamo la verità. Noi in Italia crediamo sempre di essere in condizioni peggiori di tutti gli altri paesi; ebbene, in materia di disastri, le statistiche dimostrano che l'Italia si trova in condizioni migliori di tutti gli altri paesi dell'Europa, tranne la Francia; e questo le dobbiamo in gran parte alla abnegazione dei nostri operai e funzionari ferroviari.

Libertini Gesualdo. Siamo d'accordo.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Imperocchè con ferrovie che sono quasi tutte ad un binario solo; con un traffico aumentato nel modo che sappiamo, essi prestano tale opera che abbiamo a deplorare minori disastri di tutti gli altri paesi.

Presidente. Così è esaurita questa interrogazione.

Non essendo presente l'onorevole Bianchi Emilio, decade dalla sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici « sulla grande utilità che per l'Amministrazione ferroviaria e per le popolazioni interessate presenterebbe la istituzione di una fermata a Vicarello, sulla linea Roma-Pisa ».

Segue un'interrogazione dell'onorevole Santini ai ministri dell'istruzione pubblica e dei lavori pubblici « per chieder loro se sia vero, ed a qual prezzo o corrisposta annua, il Governo abbia ceduto ad una società

privata industriale la massima parte delle energie idrauliche della gran cascata di Tivoli, con offesa del pubblico interesse e con ingiuria dell'arte ».

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Anzitutto è bene dichiarare che siccome l'Aniene non è fiume di prima o di seconda categoria, le concessioni per derivazioni di acqua sono di spettanza del prefetto e non del Ministero, salvo il caso di ricorsi: peiorchè qui non abbiano che concessioni fatte dal prefetto della provincia di Roma. In secondo luogo è utile sapere che l'ultima concessione fatta dal prefetto è del 9 gennaio 1902, e da allora non è stata concessa alcun'altra derivazione d'acqua a monte delle cascate di Tivoli; e quella concessione è stata fatta con tali condizioni che tutelano assolutamente ogni ragione estetica delle cascate. L'onorevole Santini poi sa che forse più della grande cascata sono le cascatelle che rappresentano il pregio artistico, e che richiamano l'attenzione dei forestieri. Ebbene il Prefetto ha ultimamente respinto una domanda di derivazione d'acqua, appunto per impedire che fosse danneggiato o comunque menomato il lato estetico delle cascatelle. Ciò mostra che le autorità si preoccupano di conservare le bellezze, delle cascate di Tivoli: e questo Ministero non ha mancato e non mancherà di averne la maggior cura possibile. L'onorevole Santini quindi può stare sicuro che il ministero vigilerà affinché nessuna concessione si faccia da cui possa derivar danno alle cascate e alle cascatelle di Tivoli.

Presidente. L'onorevole Santini ha facoltà di parlare.

Santini. Io veramente attendevo che anche l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica rispondesse.

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

Presidente. Parli.

Cortese, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Dappoichè l'onorevole Santini desidera che io aggiunga qualche parola, quantunque c'entri per pochissima parte, dirò che dopo la convenzione del 1892 abbiamo quella del 1898 della Franco Italiana, ceduta all'ing. Vescovoli. So che allora si domandava appunto una variante in forza della quale veniva diminuito il volume delle acque con danno dell'arte e dei monumenti di Tivoli. Il Ministero, con un sopraluogo tecnico, ha

fatto introdurre una variante in forza della quale veniva impedito che fosse diminuito il volume di acqua delle cascatelle. Successivamente la Società dell'Acqua marcia presentò un progetto, dannoso nel medesimo senso. Il Ministero dell'istruzione pubblica si oppose ed il progetto non fu accettato. Altre notizie non potrei aggiungere.

Presidente. Onorevole Santini, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Santini. Anzitutto debbo constatare che il Ministero non risponde degli atti dei Regi Prefetti. Così ha detto l'onorevole Balenzano.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Non ho detto questo.

Santini. Sì sì che lo à detto dal momento che, rilevando esser l'Aniene fiume di terza categoria non dipendente quindi dal Ministero, il Prefetto può farne quanto che vuole. Ora se non erro i Prefetti dipendono dal Ministero. Del resto non mi sorprendo nè mi dolgo che l'egregio e benemerito prefetto di Roma abbia fatto anche questa. (*Si ride*).

Poi mi piace essere esatto, parlerò come non è mio costume, sulla scorta di appunti matematici, che ho creduto dovere procurarmi.

Recentemente un pittore inglese, stabilito da anni nel convento di Sant'Antonino in Tivoli, che sorge sulle rovine dell'antica villa di Antonino Pio, ha inviato una lettera al « Times » lamentando la disparizione dell'acqua della grande cascata in causa dei lavori che ivi sta eseguendo una Ditta industriale.

Il pittore inglese ha errato nella sua lettera. Ma se la manomissione di quella sovrana bellezza non è tutt'ora stata perpetrata, lo sarà fra breve, e per opera proprio del Re Giorgio Demanio!

La cascata grande di Tivoli è uno scaricatoio delle acque dello Aniene creato da Gregorio XVI per impedire i danni che arrecavano a Tivoli le acque del fiume sovrabbondanti agli opifici industriali, cioè alle acque che non potevano essere ricevute da cinque storici canali, che dai più remoti tempi danno vita alle industrie tiburtine. Questi sono i canali di Este, Casacotta, Brizio, Forma, Spada,

Il regime di questi canali da secoli non è stato turbato; un consorzio cura la equa ripartizione delle acque e tutti i tiburtini ne sono gelosi custodi.

Anche gli impianti per il celebre trasporto della forza elettrica a Roma, maraviglioso lavoro di elettrotecnica, una vera

gloria del nostro Guglielmo Mengarini, non hanno fatto che utilizzare le acque di questi canali, senza nulla togliere alla grande cascata ed alle cascatelle.

Quindi il diminuito volume di acqua, che si lamenta ora nella grande cascata, è dovuto alla estrema, straordinaria siccità dell'inverno passato.

Però la Ditta Garuti e Pompilj ha chiesto di utilizzare due metri cubi di acqua della grande cascata, ed il Demanio, pur di prendere un qualunque canone annuo, le ha dato la concessione. E, siccome la grande cascata ha raramente più di due metri cubi di portata, questa concessione ne significa la soppressione!

Non sono valsi i reclami dei Tiburtini, nè le opposizioni fatte a termini di legge dal comune di Tivoli e dagli industriali stessi; il Demanio ha concesso 2 metri cubi, con salto di 50 metri, cioè 1333 cavalli idraulici per un canone di meno che quattromila lire all'anno.

Nè si dica che l'industria, che si vuole ivi impiantare, sarà tale da richiedere questo sacrificio. La Ditta Garuti e Pompilj vuole fare l'elettrolisi dell'acqua, cioè creare l'idrogeno e l'ossigeno, ciò che si può fare ovunque, con qualunque forza, senza andare a distruggere la cascata di Tivoli.

Presidente. Venga alla sua interrogazione!

Santini. Mi pareva che non fosse inutile che io dessi al Governo queste informazioni, delle quali manca. (*Si ride*).

Presidente. Cerchi di restringere.

Santini. Così sarà turbato senza dubbio il regime dell'Aniene, che è acqua demaniale. E le cascate e le cascatelle di Tivoli, celebri in tutta Europa, tantochè voi sapete come si sogliono chiamare, per antonomasia, Tivoli, tutti i luoghi di delizie del mondo, diminuiranno di forza e di splendore, perchè le acque vengono mano mano impoverendo. Tutte le industrie fiorenti che sono sorte...

Presidente. Questa esposizione è inutile.... Venga alla sua interrogazione.

Santini.non dico altro, leggo solamente questo.

Presidente. Leggere non è interrogare. (*Si ride*).

Santini. ...con grandi sacrificii, dovranno ricevere un colpo mortale, e tutto questo perchè una Società milionaria consegua più pingui lucri, mentre neppure il *summum jus*, le assiste ecc. ecc.

Poichè a me ripugna esser tacciato di plagio, mi affretto a dichiarare non esser mie queste auree parole. Del resto la Camera se ne sarà avveduta, che non il è mio, rude e disadorno, ma è lo stile castigato, elevato, poetico, di colui che, pure in sott'ordine, è del Ministero attuale lustro e decoro, di quegli che in Parlamento rappresenta il *Senatus Populusque Tiburtinus*.

Quindi, con le parole del deputato di Tivoli, mi dichiaro insoddisfatto.

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

Presidente. Parli.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Santini, che ha detto di voler riferire cosa che al Ministero dei lavori pubblici è ignota, deve essere cadere in un equivoco, perchè credo che i giornali inglesi, le lettere e telegrammi di un pittore, non possiamo dire cose diverse da quelle che risultano dalla realtà dei fatti. Io ho detto che l'ultima concessione del 9 gennaio 1902 è proprio in favore della ditta Garutti e Pompilj. Dunque io ho parlato precisamente della concessione che è venuta a notizia dell'onorevole Santini.

Quindi senza poesia che tanto abbiamo dovuto ammirare, o diretta o indiretta dell'onorevole Santini...

Santini. Indiretta! Io quando faccio dei versi, li faccio meglio. (*Si ride*).

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*... non vi è che da rettificare un equivoco: invece di parlare della concessione di due metri si deve parlare della concessione di un metro, un salto di 59.

Santini. Io ho detto 50!

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*. L'interessante è questo: che l'ultima concessione fatta è del 9 gennaio 1902 e non so come l'onorevole Santini abbia potuto ricordarsi delle bellezze artistiche di Tivoli dopo un anno e mezzo, e venire a far credere che si tratti di una concessione fatta ieri.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Riccio....

Santini. Domando di parlare per un fatto personale.

Presidente.... che è la seguente....

Santini. Le notizie che ho riferite lo ho appreso adesso e adesso l'ho dette. Del resto, farete sparire anche le cascate di Tivoli.

Presidente.al ministro dei lavori pubblici « sui provvedimenti che intende prendere per riparare alle numerose frane cadute

nella provincia di Chieti e per prevenire pericoli di maggiori danni. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*. Prima della interrogazione dell'on. Riccio, al Ministero non risultavano altre frane in provincia di Chieti all'infuori di quella di un solo comune...

Riccio. Castiglione.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo l'interrogazione dell'on. Riccio ho sentito il bisogno d'interrogare l'ingegnere capo e con dolore ho dovuto rilevare che tra comune, provincia e privati abbiamo a deplorare nella provincia di Chieti danni per un milione e 700 mila lire.

Quali sono gl'intendimenti del Governo?

Sventuratamente le frane avevano richiamata l'attenzione del Ministero principalmente per la Basilicata e per le Calabrie. Non sapevamo che ve ne fossero da deplorare anche nelle altre Provincie. Noi manchiamo ancora di pochi altri elementi di fatto per presentare il disegno di legge alla Camera con cui riparare a questi danni. In quel disegno di legge non potrà non tenersi conto anche dei danni della provincia di Chieti.

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

Riccio. Io sono veramente grato al ministro dei lavori pubblici, per la grande premura messa nell'assumere notizie circa i danni arrecati dalle frane nella provincia, dopo che io presentai la mia interrogazione, e per la buona volontà che manifesta adesso di provvedere. Prendo atto della dichiarazione che egli fa che nel prossimo disegno di legge che provvede alle frane in Basilicata, sarà tenuto conto delle condizioni della Provincia di Chieti. Gli posso assicurare che veramente le condizioni di quella Provincia, per quanto riguarda le ultime frane, sono gravissime. Si può dire che la viabilità in gran parte della Provincia è distrutta, che metà delle strade sono interrotte, che molti Comuni sono danneggiati. Il male, in verità, non è cominciato adesso e forse se si fosse provveduto in tempo non saremmo arrivati a danni tanto considerevoli.

Il ritardo del Genio Civile nell'informare il Governo dei danni avvenuti, dovrebbe rendere avvisato il ministro di una certa lentezza che si verifica negli Uffici del Genio Civile di Chieti.

Come è possibile che i danni siano arrivati, come riconosce l'onorevole ministro, a un milione e mezzo, senza che il Genio civile ne abbia mai informato il Ministero? È possibile che il nostro Genio Civile sia così lento, così inoperoso? Se si fosse provveduto in tempo, probabilmente i danni non sarebbero adesso in tanto serie proporzioni, con pericolo degli abitanti, e necessità di una spesa così forte.

Ora io domando all'onorevole ministro, che ha mostrato molta buona volontà di provvedere ai lavori nella provincia di Chieti sia per ciò che riguarda le frane, sia per ciò che riguarda le strade, perchè egli non obbliga il Genio Civile ad essere più attivo? Sono molti mesi che sono stati richiesti dal Ministero i progetti per le strade, e non sono venuti: so che è stato mandato a Chieti nuovo personale, che sono stati mandati fondi per le strade; ma il Genio Civile non risponde alle premure ministeriali. Nell'inverno passato vennero stanziati 25 milioni per opere pubbliche nel Mezzogiorno, e nella provincia di Chieti non si è potuto appaltare alcun lavoro, in gran parte per l'inerzia del Genio Civile.

Poichè dunque vi è tanta buona volontà da parte del ministro, bisogna che egli compia l'opera: faccia che il Genio Civile sia attivo e compia il dover suo. Malgrado ciò mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Balenzano.

Presidente. L'interrogazione dell'onorevole Pavia al ministro della pubblica istruzione, « sulle notizie di cedimenti di terreni del Palatino, e sui provvedimenti da prendersi decade per l'assenza dell'interrogante. »

Segue quella dell'onorevole Barzilai al ministro dell'interno « sui criteri ai quali si è informata l'autorità nel proibire un manifesto annunciante la riunione in favore della Università di Trieste. »

L'onorevole sotto-segretario per l'interno ha facoltà di parlare.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Nei primi giorni della scorsa settimana, una rappresentanza di studenti dell'università di Roma avvertiva il questore che intendeva di convocare un comizio di cittadini, da tenersi nel Teatro Nazionale, allo scopo di esprimere il voto, in nome dell'Ateneo e di Roma, che si istituisse una università italiana in Trieste.

Trattandosi di un comizio in luogo chiuso, sebbene aperto al pubblico, il questore non doveva che prendere atto della dichiarazione che gli veniva fatta, e così fece.

Nessuna questione adunque fra studenti ed autorità di pubblica sicurezza intorno al comizio.

Ma quella stessa rappresentanza di studenti domandava anche il permesso (e qui ve n'era la necessità) di affiggere un manifesto, per invitare la cittadinanza ed i compagni di studio al comizio; e il questore non credette di concederlo.

Ora l'onorevole Barzilai chiede: perchè mai questo divieto? Da quali criteri il questore di Roma fu guidato nella sua decisione? Non certo, dirà, per il tenore del manifesto, perchè esso era tale da escludere qualunque pericolo di turbamento dell'ordine pubblico, e molto meno conteneva parole che in qualunque maniera potessero ritenersi costitutive di un reato qualsiasi.

Ma noi rispondiamo subito che l'obbligo della licenza per l'affissione di questo come di qualsiasi manifesto è, come è noto, imposto dall'articolo 65 della legge di pubblica sicurezza. Ora quell'articolo non è stato dettato allo scopo d'impedire l'affissione di manifesti che contengano reati di parola o in qualunque forma veri e propri reati contemplati dal codice penale o da altre leggi speciali, ma è stato dettato per ragioni ben diverse.

A prevenire e punire i reati commessi col mezzo della stampa provvede appunto l'editto sulla stampa col prescrivere allo stampatore l'obbligo della presentazione della prima copia dello stampato al Procuratore del Re; col diritto di sequestro; colle azioni penali contro l'autore e complici di quei reati e colle relative prestabilite sanzioni penali.

L'articolo 65 della legge di pubblica sicurezza è più specialmente destinato a impedire l'affissione di stampati che anche senza costituire reati di stampa, per ragioni di opportunità, che come dissi altra volta, variano di tempo in tempo, di luogo in luogo sicchè un determinato manifesto può essere permesso in una determinata località e vietato in un'altra, può essere permesso in un determinato momento e può essere vietato in un altro.

Sichel. E perchè poi?

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Lo dirò più tardi.

E badisi che si è dato e si è potuto dare questa specie di potere discrezionale all'autorità di pubblica sicurezza perchè con esso non si concede il diritto di divieto della pubblicazione, ma solo il divieto di due modi di pubblicazione, l'affissione e la

distribuzione. Tanto è ciò vero che quel manifesto che l'autorità locale di pubblica sicurezza impedisce che sia affisso o distribuito, è poi mandato ai giornali e pubblicato nei giornali.

Ridotta così la questione, ognuno vede che il divieto di quel manifesto da parte del questore, non ebbe e non poteva avere che una limitata efficacia.

Ma, disse interrompendomi l'onorevole Sichel e dirà l'onorevole Barzilai, quale è stata infine la ragione di opportunità che consigliò il Questore al divieto dell'affissione del manifesto degli studenti romani? La ragione fu evidentemente quella di usare riguardi facili a comprendersi. Si giudichi soverchia o non soverchia questa prudenza, certo è che non si volle impedire una manifestazione a difesa della lingua italiana, ma solo si volle limitata una forma di pubblicazione di tale manifestazione. (*Approvazioni e commenti dalla tribuna della stampa*).

Presidente. Avverto le tribune di far silenzio e di non dar segni nè di approvazione nè di disapprovazione, altrimenti le farò sgombrare.

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Del resto l'onorevole interrogante e la Camera non possono dubitare dei sentimenti che animarono e animano il governo italiano nella tutela della lingua nostra. L'onorevole interrogante e la Camera sanno che non solo l'attuale Ministero, ma anche Ministeri precedenti hanno mandato rappresentanze ufficiali a salutare i congressisti della Dante Alighieri, la società che si propone la difesa della nostra lingua dovunque sianvi italiani.

L'onorevole interrogante e la Camera ricordano che qui si è discusso e si è votato il progetto che poi diventò la legge 19 giugno 1902 per la lotteria a favore della Dante Alighieri.

L'onorevole interrogante e la Camera non possono neppure per un momento pensare che mai nell'animo nostro cessi la religione di questa lingua italica che ci ha fatto vivere e onorare fra le nazioni tutte del mondo, illustrata dai nostri sommi scrittori, anche quando politicamente non eravamo esistenti. (*Bravo!-Commenti*).

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

Barzilai. Fu proibito il manifesto e poi, cronologicamente parlando, non è avvenuto il comizio...

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Non ne abbiamo colpa, nè peccato.

Barzilai. Io non farò ricerca dei rapporti che vi possono essere tra l'uno e l'altro fatto, forse si tratta di una quistione di ordine puramente psicologico. Gli Onorevoli Panzacchi e Pinchia per la prima volta forse nella loro carriera politica si sono trovati nella condizione di uomini designati quasi come pericolosi per l'ordine pubblico. (*Si ride*).

Santini. Non ce ne sono più ora.

Barzilai. Evidentemente hanno cominciato a pensarci su, a guardarsi l'un l'altro sospettosamente e forse hanno finito per arrestarsi da se medesimi sul pericoloso declivio per il quale si trovavano.

Ma l'onorevole Ronchetti, il quale sa che nella teoria della colpa si puniscono le responsabilità immediate ed anche le mediate, forse può sentire nella sua coscienza qualche parte di responsabilità anche per il non avvenuto comizio.

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. No, no.

Barzilai. Ad ogni modo egli deve rispondere della proibizione del manifesto e di questo intratterrò brevemente la Camera per dimostrare all'egregio amico personale l'onorevole Ronchetti.

Santini. Anche politico. (*Si ride*).

Ronchetti, sotto segretario di Stato per l'interno. Nel culto della lingua italiana. (*Si ride*).

Barzilai. Non giudichi troppo, onorevole Santini.

Presidente. Non interrompa, onorevole Santini.

Continui nella sua interrogazione, onorevole Barzilai.

Barzilai. Prima di ogni altra cosa dunque mi si consenta proprio di dare cognizione alla Camera del testo di questo manifesto senza di che ogni ragionamento potrebbe sembrare fuori di proposito.

Il manifesto, dettato da una penna ultra ortodossa, era questo:

« Nel momento in cui, auspice la parola alata di Enrico Panzacchi e di Emilio Pinchia, (forse perchè troppo alata è volata via) noi ci prepariamo ad affrettare il voto ardente della capitale d'Italia a che almeno la dolce lingua di Dante sia rispettata nelle terre italiane soggette all'Austria, rendendo giustizia all'antico voto di quelle popolazioni con l'istituzione di una università italiana a Trieste, sentiamo il dovere di fare caldo appello ai cuori ed agli intelletti di quanti amano il patriottismo e la grandezza dell'italica coltura ».

« E siamo certi che Roma, eterna ani-

ma della latina civiltà, risponderà come Ella solo può e sa alla iniziativa degli studenti dell'Ateneo, mostrandosi in questa manifestazione ancora una volta degna delle sue tradizioni e della sua missione civile ».

« Questo l'augurio, questa la vivida speranza dei giovani ».

Una voce dall' Estrema Sinistra. È enorme.

Barzilai. Ora onorevole Ronchetti, ella dice che vi è un articolo 65 il quale consente all' autorità di pubblica sicurezza di dare o non dare il permesso per l'affissione di un manifesto. Evidentemente ella non vorrà ammettermi che si tratta di una facoltà insindacabile, assoluta, da esercitarsi anche ad arbitrio di questa autorità; evidentemente vi sono degli stampati, anche all'infuori degli estremi di reato, che possono ritenersi per ragioni di qualsiasi natura non tali da potersi affiggere, ma evidentemente vi deve essere un criterio di applicazione. Devono essere ragioni per quanto vaghe di ordine pubblico, ragioni di pubblica decenza, insomma qualche cosa che possa in qualche modo spiegare, giustificare un atto limitativo di una delle forme di libertà consentite dallo Statuto ai cittadini.

Ora egli crede di avere risposto quando ha detto che vi è differenza fra manifesto e pubblicazione. No, ella ha fatto acutamente, come è di consueto, un tentativo di scherma per non rispondere, ma le posso dir questo, che se il questore ha la facoltà di non permettere, il ministro deve rispondere alla Camera perchè non ha permesso, e deve quindi dire quali sono queste ragioni di opportunità delle quali, in forza di una formula vaga si è servito il signor questore. Ella non ha detto niente di questo, non solo, ma ella ha escluso quella solo che poteva essere (fino ad un certo punto, e guardando le cose con occhiali molto curiosi) la ragione della proibizione. Ella ha detto che il Governo ha mandato dei rappresentanti ufficiali alla Dante Alighieri, che si è associato alle manifestazioni pubbliche per la tutela della lingua italiana. Ed allora perchè questa inutile violazione di una delle pubbliche libertà, onorevole Ronchetti? Perchè se mi avesse ella parlato di ragioni di politica internazionale, avesse affacciato il pericolo che l' Austria-Ungheria si allarmasse, allora le avrei risposto: ma l' Austria-Ungheria è facile che legga più i giornali che i manifesti. È più facile che abbia notizia dei discorsi, che non vada per le cantonate a vedere cosa ha firmato il comitato A, o il comitato B.

Ella non ha addotto questa spiegazione e non ne ha addotto un'altra che altra volta recò a questo riguardo. Perchè un'altra volta disse che il Governo, permettendo i manifesti, assume una certa responsabilità del contenuto. Si è guardato bene dal ripeterlo, perchè non gli si dicesse che in questo caso, con questa teorica, di tutte le *reclam* professionali o dei generi migliori o delle specialità più accreditate, il Governo andava ad assumere una responsabilità. Quindi in sostanza non ha detto questo e non ha detto altro: non ha detto nulla. E non dir nulla riguardo ad un fatto, sia pur piccolo, ma caratteristico come questo, pare a me assolutamente troppo poco. E per questo non posso che dichiararmi assolutamente insoddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, e debbo pregarlo di guardarsi dal lasciare andare la pubblica sicurezza con giustificazioni come quella che ha fatta in quest'Aula oggi, per la via, così, di proibizioni completamente fantastiche, non appoggiate a nessuna ragione effettiva di pubblico pericolo. Poichè in questo caso la interruzione dell'amico personale Santini relativa alla nostra amicizia politica...

Santini. Per essere triestino, Ella è troppo freddo e troppo mellifluo.

Presidente. Onorevole Santini, non interrompa.

Barzilai. Onorevole presidente, l'onorevole Santini ha ragione. Noi non abbiamo la vigoria che egli ha nell'attacco, ma io posso assicurare l'onorevole Santini che senza bisogno di attacchi feroci, senza bisogno di parole più o meno offensive nel giorno che, per poco o per molto, il Ministero derogasse dalla linea che ha creduto annunziare e seguire fino ad un certo punto nei riguardi della pubblica libertà, noi senza gridare e senza interrompere, voteremo contro.

Santini. Ha derogato tante volte e non ve ne siete accorti. (*Approvazioni*).

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

Non essendo presente l'onorevole interrogante, s'intendono ritirate le interrogazioni dell'onorevole Morgari al ministro di grazia e giustizia: « a fine di conoscere i motivi per cui l'ex segretario comunale Cellario è detenuto da trenta mesi senza processo nelle carceri di Mondovi. » e al ministro dei lavori pubblici: « per sapere se e quando sarà provvisto ad una razionale e definitiva sistemazione del porto di Civitavecchia. »

L'onorevole sottosegretario di Stato per

l'agricoltura ha facoltà di rispondere alla interrogazione dell'onorevole Abruzzese: « per sapere se gli studi fatti dalla Commissione incaricata di esaminare le nuove tariffe, saranno pubblicate prima di stipularsi i trattati denunciati ».

Fulci Niccolò, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Brevissima risposta darò all'onorevole Abbruzzese dopo quanto ho potuto dire giorni fa, rispondendo ad una interrogazione affatto analoga. Debbo annunziargli che non ho nulla da aggiungere a quella mia risposta.

Ella comprende, onorevole Abbruzzese, che la sua interrogazione è d'indole così delicata ch'io, posso dirle che non ho più nulla da aggiungere, ma potrei anche dire che allo stato potrei non rispondere alla sua domanda.

Io la prego di volermi scusare se debbo darle questa risposta forse un po' troppo secca, ma Ella comprenderà che da questo banco io non posso aggiungere una parola di più a quanto già ebbi a dire poco tempo fa.

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

Abbruzzese. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e commercio della sua per quanto riserbata risposta.

Dalle sue parole evidentemente si rileva come il Governo non stimi opportuno di pubblicare gli studi fatti dalla Commissione per le tariffe, e pur non dividendo in questa questione il pensiero del Governo rispetto i suoi intendimenti, sicuro che esso vorrà tutelare nel miglior modo possibile gli interessi tutti della nazione. Si avverte facilmente come io intendo parlare in special modo degli interessi agricoli.

Comprendo che attualmente sul mondo intero pesa un'aria di forte protezionismo agricolo e che le battaglie che i nostri negozianti dovranno sostenere saranno gagliarde; ma non per questo dovremo perdere la coscienza di noi stessi e della nostra forza dinanzi a esse.

Vi sono talune voci, e per dirne una, citerò il petrolio, la di cui tariffa modificata, mentre ci porterebbe un grande vantaggio all'interno, potrebbe anche procurarci delle serie concessioni nel campo agricolo dell'estero.

Molto dipenderà dagli uomini che saranno chiamati a negoziare, poichè i bisogni delle popolazioni, più che dalle gazzette, si apprendano col vivere in mezzo ad esse

e col partecipare alle loro difficoltà. Noi Italiani, per quanto riflette l'agricoltura, pur troppo manchiamo completamente di organizzazione interna e di capitali; perciò a parità di trattamento restiamo battuti nelle lotte commerciali. Rivolgo quindi speciale preghiera al Governo affinché, nei trattati da stipularsi, cerchi di armonizzare le possibili concessioni da ottenere dall'estero con quello che il Governo intende fare a profitto dell'agricoltura all'interno.

Le tariffe del 1887 furono modellate su quelle discusse ed approvate dalla Camera nel 1885; eguale discussione avrei oggi io desiderata, ma il Governo per prudenza opina diversamente, ed io mi auguro che esso vorrà stabilire l'equilibrio tra gli interessi agricoli e quelli industriali della nazione. Ed avrei desiderata la discussione perchè l'ignoto e le fosche previsioni lasciano i produttori ed i commercianti in uno stato d'incertezza oltremodo dannoso.

È funesto il ricordo della rottura improvvisa delle relazioni commerciali colla Francia, poichè fu proprio l'improvviso che produsse una crisi i di cui effetti furono tanto dolorosi e disastrosi per il mezzogiorno. Se si conoscessero prima i limiti estremi nei quali il Governo intende contenersi nella stipulazione dei trattati denunciati, facilmente si potrebbero orientare i produttori e gli esportatori di prodotti agricoli, imperocchè il subitaneo disorientamento porta la paralisi che toglie la calma e la possibilità di dare nuovi indirizzi ai nostri prodotti per accedere ad altri mercati.

Chiedo scusa all'onorevole Fulci se con queste mie interrogazioni turbo la sua calma; ma ho voluto così rivolgere modestamente alcune modestissime preghiere al Governo, dappoichè, onorevole Fulci, il Mezzogiorno è satollo e minaccia di crepare per continui aiuti verbali che da ogni parte gli si prodigano, ed ho paura che esso abbia a restare ancora e lungamente meditando *l'usque tandem*. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Viene ora una interrogazione dell'onorevole Albertelli al ministro della pubblica istruzione « sulle comunicazioni ufficiose del 16 corrente relative alla vendita dei libri fatta al Ministero dall'editore Bettei di Parma, ed anche allo scopo di sentire se e quali provvedimenti intenda di prendere in confronto di quei funzionari che abbiano per avventura dimenticati i doveri della correttezza nell'esercizio del loro mandato. »

Onorevole sotto segretario di Stato, ella è pronto a rispondere a questa interrogazione?

Cortese, sotto segretario di Stato per la pubblica istruzione. Sissigno, e, ma l'onorevole Albertelli non è presente.

Presidente. Non è presente: vuol dire che la interrogazione decade.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Libertini Gesualdo ai ministri della guerra e dell'interno « per sapere quando sarà presentato il promesso disegno di legge per la sistemazione definitiva del tiro a segno, oggi specialmente che per la nuova legge sul reclutamento verrà ad essere ridotta la ferma sotto le armi per alcune categorie ».

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di parlare.

Ottolenghi, ministro della guerra. Ebbi già l'onore di accennare alla Camera che stava studiando questo disegno di legge, il quale è quasi ultimato. Se non che, il risultato degli studi a cui sono venuto è questo, che senza denaro non si ottiene nessun risultato. (Si ride). Stabilito questo principio e tenuto presente che a noi mancano 800 e più poligoni mandamentali per poter divulgare, diffondere e popolarizzare il tiro a segno, io mi domando come si può provvedere.

Una voce a sinistra. Con la tassa militare.

Ottolenghi, ministro della guerra. Evidentemente vi sono due modi: uno, sarebbe di attingere al bilancio della guerra; locchè è assolutamente impossibile per le ragioni che ho avuto già occasione di esporre; l'altro; sarebbe quello di ottenere un assegno speciale all'infuori del bilancio della guerra. Si noti come si tratti non di una istituzione militare, ma di una istituzione civile speciale, alla quale devesi provvedere con mezzi speciali. In conseguenza dichiaro che sono pronto a presentare senza ritardo il richiesto disegno di legge, perchè è già compilato, ma se non si potesse fare assegnamento sui fondi necessari, sarebbe una presentazione perfettamente oziosa e che metterebbe la Camera in condizione di discutere a vuoto perchè mancherebbero i mezzi di attuazione.

Detto ciò io non ho altro da aggiungere.

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

Libertini Gesualdo. Onorevole ministro, una delle ragioni per le quali l'istituzione nobilissima del tiro a segno non ha potuto svilupparsi in Italia, come sarebbe stato conveniente, è appunto quella alla quale ha accennato nella sua risposta, cioè la mancanza

di poligoni, perchè tuttora abbiamo centri importanti in tutta Italia, i quali, per non avere i poligoni, non hanno potuto profittare dell'istituzione del tiro a segno.

Ciò essendo faccio considerare, a Lei, onorevole ministro, che una grandissima parte delle popolazioni italiane si trova nella condizione di non potere usufruire di quelle facilitazioni, quali sarebbero l'esenzione dal servizio, il ritardo pel volontariato ecc., che sono accordate dalla legge sul reclutamento e questo credo che non sia giusto. Del resto poi credo che questo sia il momento di dare maggior sviluppo a questa istituzione veramente nobile, poichè, approvata che sarà la nuova legge sul reclutamento, la permanenza degli iscritti sotto le armi sarà diminuita e se noi vogliamo avere davvero della gente preparata per tutte le evenienze, non credo che ci resti altro mezzo se non che di sviluppare quanto più è possibile l'istituzione del tiro a segno, dove non s'impara soltanto a tirare al bersaglio, ma dove s'impartiscono tutte quelle istruzioni, come l'onorevole ministro della guerra sa, che addestrano il soldato.

Però io credo che questa istituzione, tanto importante, non debba trovare i suoi limiti nella solita questione del bilancio. Io comprendo quello che ha detto l'onorevole ministro che cioè dal bilancio della guerra è impossibile sperare qualunque agevolezza, ma di fronte ad una questione così importante per la nazione e trattandosi di colmare una lacuna che si risolve in una ingiustizia, non pare non si debba esitare a presentare un disegno di legge ed a chiedere i fondi necessari, perchè io sono certo che la Camera senza distinzione di settori non li negherà.

Un'altra cosa poi che bisognerebbe definire in modo assoluto è quella del passaggio continuo che si è verificato di questa istituzione dal Ministero della guerra a quello dell'interno. Spero, e sono persuaso che l'onorevole ministro, nel progetto annunciato avrà pensato anche a definire questa situazione in modo soddisfacente.

Mi auguro così che il tiro a segno, che è tenuto in tanta considerazione presso tutte le altre nazioni, che ne intendono l'importanza, possa anche tra noi efficacemente funzionare e svilupparsi.

Svolgimento di interpellanze.

Presidente. Così sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno.

Passeremo alle interpellanze. La prima è dell'onorevole D'Andrea, al ministro dell'interno, ma il ministro dell'interno non

ò venire qui essendo occupato nell'altro no del Parlamento, quindi questa inter-
lanza dev'essere rimandata.

Segue una interpellanza dell'onorevole
Martino diretta al ministro dei lavori
pubblici, alla quale si collegano altre quattro
interpellanze, cioè quelle degli onorevoli
li, Fili Astolfone, Arlotta, e Mazza. Ono-
le ministro dei lavori pubblici, intende
di rispondere a tutte cinque queste
interpellanze?

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sì,
on presidente.

Presidente. Sta bene. Procederemo per
linee. Quella dell'onorevole De Martino è
la seguente: « per sapere se, approvata dal
Parlamento del Regno la legge per le ferrovie
supplementari, il ministro dei lavori pub-
blici creda di bandire una gara internazio-
nale per la concessione della direttissima
tra Napoli ovvero in quale altra forma
intenda di dare sollecita esecuzione al prov-
vedimento legislativo ».

L'onorevole De Martino ha facoltà di
rispondere a questa interpellanza.

De Martino. Onorevoli colleghi, io non
posso di essere lontano dal vero affermando,
fino alla legge del 1902 sulle ferrovie
supplementari, lo Stato ha mancato nel
modo più formale ad impegni solennemen-
tosi e con leggi e con deliberazioni,
la direttissima Roma-Napoli. Sono tren-
t'anni che la Camera ha avuto occasione
di occuparsi di questa ferrovia. Dal 1873,
quando la prima volta fu portata davanti
al Parlamento la questione di una doppia
linea che congiungesse la città di Napoli
a Roma, sei volte il Parlamento con leggi
e con ordini del giorno si è formalmente
pronunciato in favore di una seconda linea
littoranea.

Nel 1879, nel 1882, nel 1883, nel 1885,
1888, e finalmente nel 1902, leggi della
Camera ed ordini del giorno sono stati
emanati che contenevano, non solo deliberazioni
in principio, ma veri e propri termini pe-
ri per la costruzione della linea stessa.
Tutto è fuori di luogo che io ricordi come
nel 1879 la Camera votasse che, « con leg-
ge speciale da presentarsi entro tre anni,
va essere provveduto alla costruzione
tra Roma e Napoli di una diretta ferrovia,
la quale potranno coordinarsi le linee dal
Terracina a Terracina, e da Sparanise a Gaer-
mo per la costruzione di queste, quan-
do disposto nell'articolo 5. »

Uguali poi la legge del 1882, con scopo
determinato e bene preciso. Infatti il
ministro di allora ebbe a dichiarare:

1° Che la legge era, la realizzazione di
un impegno già assunto;

2° Che la linea da costruirsi dovesse
essere affatto indipendente da quella esi-
stente;

3° Che, ammessa la inclusione della nuo-
va linea fra l'attuale ed il mare, non potesse
con la legge determinarsi alcun punto ob-
bligatorio, precipua condizione della linea
dovendo essere quella di costituire la più
breve comunicazione fra Napoli e Roma.

Finalmente, la legge del 1888, all'arti-
colo 7, si esprimeva in questi termini: « L'in-
tera linea da Roma a Napoli dovrà essere
aperta all'esercizio, entro il 31 dicembre
1898. »

La Camera vede, dunque, che se mai im-
pegno fu preso, nel modo il più chiaro e il
più preciso, esso è quello che affidava la
città di Napoli della sua comunicazione di-
retta con la Capitale.

Questi ricordi non ho voluto qui ri-
chiamare per muovere all'onorevole mini-
stro che regge il dicastero dei lavori pubblici
un rimprovero; ho voluto richiamarli, perchè
l'onorevole ministro veda quale e quanta
sia la sua responsabilità (responsabilità di
Governo), per gli obblighi contenuti nella
legge del 1902, ed i termini ivi stabiliti
per la concessione della linea littoranea. E
non potendo menomamente mettere in dub-
bio la ferma intenzione del ministro di
attuare quanto è disposto dalla legge del
1902, intendo piuttosto di chiedergli (e de-
sidero ottenere da lui formali ed esplicite
dichiarazioni) in qual modo egli pensi di
provvedere alla esecuzione di quelle di-
sposizioni.

E qui mi corre l'obbligo di dire una
parola di sincera lode alla Commissione
reale che, per incarico del ministro dei la-
vori pubblici, ha studiato la questione della
ferrovia direttissima sotto l'aspetto finan-
ziario, economico e tecnico; e anzi voi mi
concederete di riassumere brevemente i ri-
sultati di quello studio, perchè e dalle in-
dagini fatte e dalle proposte concrete alle
quali la Commissione reale è venuta, pos-
siamo, con fede, sperare d'essere entrati
sopra un terreno di pratica attuazione.

La Commissione reale valuta, dunque,
le spese della direttissima Roma-Napoli in
92.379.000 mila lire, e calcola un introito
lordo di 8.600.000 lire; dalle quali deducen-
do le spese di esercizio, calcolate nel 40 per
cento, si ha già un introito netto di oltre 5
milioni. La Commissione, quindi, sul cal-
colo presunto di questo introito netto, fa al

ministro dei lavori pubblici proposte concrete che sono così esposte:

«Ciò premesso, non è però presumibile che un capitale ingente, come quello necessario alla costruzione della direttissima, si adatti a ricercare il suo premio soltanto nell'alea della speculazione, e quindi non appare si possa escludere di assegnare una sovvenzione da parte dello Stato, il quale però si riserberebbe in compenso una parte dei prodotti. E qui potrebbero seguirsi due sistemi: una sovvenzione esigua, e quindi una esigua compartecipazione da parte dello Stato, ovvero una sovvenzione lauta, e quindi una lauta compartecipazione. Se si intendesse rimanere nell'ambito della legge, la sovvenzione non potrebbe eccedere le lire 6,000 a chilometro e sarebbe, complessivamente per 202 chilometri, 1,218,000 lire all'anno, ma la compartecipazione dello Stato si limiterebbe alla parte del prodotto netto eccedente l'interesse riserbato al capitale d'impianto. Se invece la sovvenzione si elevasse al doppio, cioè a lire 12,000 al chilometro con uno speciale provvedimento legislativo, si avrebbe complessivamente l'onere di lire 2,436,000, ma lo Stato potrebbe avere in compenso la compartecipazione al prodotto netto nella sua integrità.

« Quindi comparativamente si ha il seguente raffronto:

« Lo Stato col primo sistema si obbliga in misura minore, ma in compenso la gestione rimane per esso passiva nel suo risultato finale sin quando il prodotto netto si sia molto accresciuto: invece col secondo sistema esso si obbliga per una somma maggiore ma da ultimo riesce in guadagno di una somma, che cresce col crescere del prodotto e che si può ritenere sicura, se si ammette che i prodotti realizzabili non sieno, in qualunque più sfavorevole ipotesi, molto inferiori a quelli qui preveduti.

« L'esercente ha col primo sistema minor premio garantito (1,20 per cento), ma in complesso ritrae un maggior utile probabile; col secondo sistema, invece, l'esercente ritrae un utile complessivo minore, ma la differenza è largamente compensata dal maggior premio garantito.

« Il primo sistema rientra nei limiti delle leggi attuali: però offre minori probabilità che in una gara internazionale si presentino sulla base di esso offerte numerose e serie, tenuto conto delle condizioni dei mercati monetari inglesi ed americani per i quali un minimo premio garantito è anteposto ad

una lauta promessa aleatoria; epperò Commissione crede preferibile il s

E conchiude:

« Non alla Commissione compete le modalità di un contratto che il Governo di stipulare. Essa si limiterà a porre che la direttissima sia concessa all'industria privata per la costruzione un lungo periodo di esercizio—e che la direttissima si abbia un concessione speciale il quale non abbia in altri concorrenti ostacoli a stimolare nell'ampio le energie produttive della vita dalla strada ferrata — che, e per la direttissima sia bandita un'asta internazionale, per effetto della quale naturalmente eliminati quei concorrenti non offrano garanzie assolute al pubblico denaro e di tutore della pubblica ». »

Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi dire quale dei due sistemi proposti dalla Commissione è una sua emanazione, egli credente conveniente; e se creda altresì di accettare la proposta fatta dalla Commissione bandire una gara internazionale valga ad attirare il capitale occorre assicurare la costruzione della linea.

Ed ora due parole in merito della Commissione, di cui non posso che stanza lodare la coscienza con la quale ha studiato il problema. Essa si è proposta scopi: in primo luogo, la rapidità delle comunicazioni, imperochè col suo sistema essa verrebbe ad assicurare il servizio Roma e Napoli in poco più di un mezzo e quindi il risparmio di tempo sarebbe rilevantisimo; in secondo luogo, in ciò a parer mio fa cosa ancora più opportuna, essa propone di ribassare le tariffe del 25 per cento per le comunicazioni rapide e buoni trasporti devono assicurare non solo la concorrenza esistente (che senza ribassare le tariffe potrebbe resistere alla concorrenza che a quella che si verrebbe ad ottenere un largo provento ed un traffico maggiore).

E poichè la Commissione non credo inutile, anche da un punto di vista più generale, di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcuni dati statistici forniti dalla stessa Commissione, valgono a dimostrare il maggior utile ottenuto con la diminuzione delle tariffe di molte linee non solo d'Italia

tero. In Austria le tariffe, che già del 16 giugno 1890, erano inferiori alle italiane, con un ribasso del 20 per cento, determinarono in tre anni, dal 90 all'92, un aumento del numero dei viaggiatori di 36 milioni circa, a 36 milioni circa. In Italia, dove ha avuto luogo la più radicale riforma, da 6 milioni e rotti nel 90 si salì a 20 milioni circa nel 92. Anche le riduzioni accordate nel 92 furono in due anni l'aumento da 220 milioni circa, di viaggiatori. Queste considerazioni facciamo poi talia veniamo a questa conclusione, giacché il ribasso delle tariffe nella capitale del 40 per cento, su alcune piccole linee di scarso traffico, si è avuto per effetto un introito di 3.413 lire con quelle ordinarie, mentre con le tariffe ordinarie si sono avute solo 2.019 lire a chilometro, vale a dire che si è avuto un aumento medio del 60 per cento.

Intendo che questa questione delle tariffe avrà altra sede di discussione e di argomento lo spero di serio esame in una delle Camere e del Governo; giacché a me premeva soltanto di dimostrare la diminuzione nelle tariffe sulla nuova linea che si andrebbe a costruire da Roma a Napoli, non solo avrebbe il vantaggio di dare un largo provento, secondo il calcolo della Commissione reale, alla nuova linea, applicata alla linea attualmente in servizio, verrebbe a compensare quelle perdite da molti si affacciano come la principale ragione per non costruire la diretta. Da molti, infatti, si ritiene che la linea littoranea andrebbe a diminuire sensibilmente il prodotto della linea attuale e che, in fondo, lo Stato, per la partecipazione che ha sugli utili, con le convenzioni ferroviarie, verrebbe a perdere da una parte quello, più anzi di quello che potrebbe acquistare dall'altra. Ma anche, se questo ragionamento è giusto, fatto nelle condizioni attuali della linea coi prezzi delle tariffe attuali, non è vero quando, stabilita la concorrenza delle due linee e portato in conseguenza l'aumento rilevante di tariffe sulla linea attuale, si avrà tale aumento nel traffico, conosciuto movimento tra la Capitale e Napoli, cioè fra i due maggiori centri di popolazione del Regno, che ogni linea verrà compensata e che il provento potrà essere remuneratore e per l'una e per l'altra linea.

Ma da un altro punto io credo di richia-

mare l'attenzione del ministro ed è sulla necessità di una seconda linea ferroviaria tra Roma e Napoli in ragione delle condizioni attuali della linea Roma-Napoli. Già recenti fatti hanno fatto nascere il dubbio che la linea attuale, per le sue pendenze e per le sue curve, non possa assolutamente rispondere al movimento che ogni giorno si fa più intenso fra Roma e Napoli.

E sotto questo aspetto non credo inutile di leggere alla Camera alcune considerazioni della Commissione; imperocché, essendo essa composta di uomini di non dubbia autorità tecnica, il suo parere è di molta importanza.

La Commissione dice che « la necessità di una nuova comunicazione è convalidata anche dal fatto che l'attuale linea Roma-Napoli per Ceprano attraversa in diversi punti diversi torrenti che ne rendono sempre compromessa la libera funzione. L'interruzione verificatasi nel 1901 per lo straripamento del Sacco non è fatto nuovo, perchè altre interruzioni ebbe la linea in passato. Ed anche le maggiori cure che si dispongano per dare riparo ai danni sofferti, non possono essere affidamento sicuro che i danni in avvenire rimangano evitati, perchè la minaccia di questi è insita nella natura stessa delle regioni attraversate e ne consegue il pericolo che la linea unica intercedente fra queste due città popolate possa con la sua accidentale interruzione determinare la sospensione dei rapporti con la Capitale e con il resto dello Stato di tutto il Mezzogiorno italiano ». E qui l'onorevole ministro mi permetta incidentalmente di chiedergli quali siano le ragioni per cui quei ponti costruiti allora in legno non siano ancora stati sostituiti da solidi ponti in muratura.

Arlotta. Dopo 15 mesi!

De Martino. La questione è semplice, la linea attuale Roma-Napoli non è linea che possa rispondere più oltre nelle condizioni presenti alle necessità di servizio quando debba essere l'unica comunicazione fra le due città; nuove spese sarebbero necessarie per diminuirne le pendenze e le curve, per rassicurare e consolidare lo stato della linea stessa. Ed io credo che quindi s'imponga, anche sotto questo aspetto, la nuova linea littoranea. Ma se poi noi consideriamo, volgendo semplicemente lo sguardo ad una carta geografica, tutte le linee che dal settentrione discendono verso la città di Roma e quelle che da Roma si protendono verso il Mez-

zogiorno, ci sarà facile persuaderci che questa unica comunicazione non solo è di danno al commercio, ma può essere anche un pericolo, in tempo di guerra, alle operazioni militari. E l'aspetto militare in questa questione è di principalissima importanza. Potrei ricordare all'onorevole ministro come la maggior parte delle forze siano scaglionate per necessità di difesa nell'Alta Italia e come una piccolissima parte dell'esercito sia concentrata nel Mezzogiorno. Ora in tempo di guerra è evidente che una dislocazione di forze potrebbe diventare necessità impellente e urgente e che, i mezzi di comunicazione essendo interrotti, l'Italia meridionale si troverebbe senza difesa.

Del resto, questo non è solo parere mio, ma è parere di illustri militari, e fu ufficialmente espresso anche dal ministro della guerra, che dichiarò necessaria la linea litoranea purchè fosse costruita in modo da non essere sottoposta al fuoco di una squadra; ed il progetto della Commissione appunto provvede ampiamente ad eliminare questa difficoltà.

Tre obiezioni però si presentano contro la costruzione di una linea Roma-Napoli litoranea. Ed io intendo brevemente di dire il mio pensiero sopra ciascuna di esse. La prima, è il danno che verrebbe al provento della linea attuale; ma credo già di avere ampiamente risposto a quest'obiezione sulla quale poi la Commissione ha dato esauriente spiegazione.

Una seconda obiezione è stata sollevata da molti nel senso che esista o possa esistere un antagonismo fra la costruzione di una linea ferroviaria direttissima e lo sviluppo industriale della città di Napoli. Io veramente non so comprendere come un tale antagonismo possa esistere, perchè non so immaginare che lo sviluppo industriale della città di Napoli, tutte le volte che avvenga, possa non ricevere beneficio da questa maggiore via di comunicazione, la quale appunto potrebbe aprire nuovi sbocchi ai prodotti delle nuove industrie. Ed a me pare che, se poi uno sviluppo industriale dovesse tardare, non sia il caso di negare a quel movimento economico (che effettivamente la nuova linea produrrà non solo tra i due grandi centri di popolazione, ma lungo la linea, destinata a percorrere contrade tra le più ubertose d'Italia) il suo naturale sviluppo fino al giorno in cui altre produzioni potrebbero risvegliarsi nella città di Napoli. Io non vedo dunque l'antagonismo e meglio

di me non lo vide il presidente del Consiglio, onorevole Zanardelli, quando, svolgimento della mozione dell'onorevole Luzzatti, ebbe, con parole così patriottiche e così calde di affetto per la città di Napoli, a dichiarare quali erano i propositi da risolvere in beneficio della città, mettendo in rilievo la conciliazione completa fra lo sviluppo industriale e lo sviluppo più celeri e più frequenti di comunicazioni. E posso dire che le dichiarazioni fatte allora dall'onorevole Zanardelli costituiscono per noi napoletani la *magna carta* dei desideri per il risorgimento di Napoli. Il Governo di portare sul terreno di una pratica attuazione quelle idee espresse dall'onorevole presidente del Consiglio con franchezza e sincerità d'animo. E se ciò avverte il Governo avrà la riconoscenza di tutto il popolo napoletano.

La terza obiezione, ed è forse la più grave, si muove da alcuni sulla quantità di forza idraulica necessaria per il servizio della ferrovia Roma-Napoli. Si dubita che essi che il Volturno possa nel tempo dare la forza motrice indispensabile per lo sviluppo industriale della città di Napoli. E qui io intendo di muovere alcuni quesiti precisi all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In primo luogo, io gli domanderò se egli ritiene, allo stato degli studi tecnici, che sia detta l'ultima parola in favore della trazione elettrica; in secondo luogo, se crede che, soprattutto sotto l'aspetto economico, la trazione elettrica si possa vantaggiosamente sostituire alla trazione a vapore.

Questi dubbi sui progressi attuali dell'elettrotecnica, cioè che essi siano tali da garantire oggi un servizio sicuro per una linea della lunghezza della Roma-Napoli, cioè di oltre 200 chilometri, si avvanzano pel fatto di recenti esperimenti, sui quali non pare che ogni difficoltà sia rimasta.

Ora poichè la linea, sia con un sistema sia con l'altro, incontrerebbe la stessa difficoltà e si potrebbe attuare nello stesso modo, chiedo all'onorevole ministro se non vorrà sperimentare prima, per alcuni chilometri, la trazione a vapore, lasciando che gli esperimenti della elettrotecnica arrivino, e arriveranno sicuramente, a quel progresso al quale oggi non sono ancora giunti.

È un dubbio che io muovo e nulla chiedo all'onorevole ministro, ma confido che vorrà darmi precise risposte in prop-

E domando ancora se egli pensi che è necessario, dato che si debba costruire la ferrovia elettrica, di prendere tutto il volume disponibile delle forze del Volturno, o se la forza necessaria possa esser prodotta anche da altre derivazioni. E a questo proposito, anche per calmare molti giusti timori, io credo opportuno di dire alla Camera quali siano le forze idrauliche esistenti fra Roma e Napoli.

Da un quadro che possiedo e dalla cui autenticità e serietà non v'è da dubitare, risulta che dall'Aniene possono essere ricavati 10,600 cavalli, dal Liri 17 mila cavalli, dal Volturno, nei suoi vari salti, tre 70 mila cavalli così distribuiti: alla confluenza Vandra e Lete 10 mila cavalli, la confluenza del Lete e Scafa Nuova di Avignano 8 mila cavalli, al Calore e Ponte Anibale 7 mila cavalli, e finalmente a Capolturno 30 mila cavalli e nella valle del Rapido e S. Elia-Rivo-Rocchetta 16 mila cavalli.

Dunque fra Roma e Napoli c'è una forza idraulica di 98 mila cavalli. Io credo che l'elenco di queste forze idrauliche debba dissipare i dubbi sollevati da molti, che cioè l'utilizzazione delle forze idrauliche fra Roma e Napoli non possa ugualmente soddisfare alle necessità di Terra di Lavoro, a quelle della direttissima e a quelle dello sviluppo industriale della città di Napoli.

Ad ogni modo, l'onorevole ministro, poichè questa è una questione assai delicata, vorrà farmi come egli pensa di risolvere il problema della direttissima, garantendo allo sviluppo industriale della città di Napoli la forza necessaria perchè quando sieno decretate le proposte della Commissione, non si trovi il Governo nella condizione di avere già disposto di forze, delle quali la Commissione stessa potrebbe far bisogno.

È un problema che va studiato e risolto con armonia di criteri e d'intenti, e armonici sono gli interessi dello sviluppo industriale e delle comunicazioni più ce-
fra Roma e Napoli.

Concludo queste brevi osservazioni facendo notare all'onorevole ministro che le varie opposizioni alla soluzione di questa fatta e sospirata questione della direttissima vengono non tanto dai dubbi che io sono stato esponendo e sui quali ho richiamato l'attenzione della Camera e che possono facilmente essere risolti, quanto dalle opposizioni delle attuali Società ferroviarie, quali sono contrarie a qualunque svi-

luppo che porti con sè diminuzione di tariffe ed aumento delle vie di comunicazione.

Noi siamo, del resto, alla vigilia della disdetta delle convenzioni ferroviarie, sulla quale avrò occasione prossimamente di parlare: ma intanto io richiamo l'attenzione del ministro perchè sieno eliminate le opposizioni delle Società attuali, o di qualunque altra combinazione che possa farsi, e sia risolta prontamente e definitivamente la costruzione della linea littoranea tra Roma e Napoli. E gli pongo precisa questa domanda: con la legge del 1902 egli ha avuto un anno di tempo per risolvere con concessione all'industria privata il problema della ferrovia Roma-Napoli; ma evidentemente il Parlamento non ha pensato di dargli questo limite di tempo solo per far guadagnare un anno al Governo e non concludere nulla. Ora qual'è il suo pensiero chiaro e preciso? Io ho troppa stima ed amicizia per l'onorevole Balenzano per dubitare che egli aspetti che trascorra l'anno senza aver nulla concluso. Quindi gli domando: se fu il progetto della commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici, sotto l'aspetto tecnico, economico e finanziario, per qual ragione ai richiedenti di concessioni si nega di dare il progetto stesso come emanazione ufficiale del ministro dei lavori pubblici? Ma, se poi quel progetto non risponde o in tutto o in parte al suo pensiero, e se non crede di bandire una gara internazionale, gli domando di dire francamente in quale altro modo intenda provvedere. Il desiderio mio e dei miei colleghi è uno solo: che cioè dopo trenta anni di tante rinnovate promesse, di tanti impegni legislativi e di tante amare delusioni si venga ad una soluzione che soddisfi non solo il legittimo desiderio, ma uno dei più vitali interessi della città che mi onoro di rappresentare.

Presidente. Viene ora la volta dell'onorevole Celli al quale do facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se nella redazione dei progetti per le ferrovie complementari, e in specie della direttissima Roma-Napoli, si è tenuto conto dell'articolo 6 della legge 2 novembre 1901, e se nell'appalto dei nuovi lavori ferroviari in zone di malaria si metteranno delle clausole atte ad assicurare l'applicazione degli articoli 3 e 5 della stessa legge a tutela della salute dei lavoratori.

Celli. Lo scopo della mia interpellanza è tutt'affatto diverso da quello che si è prefisso l'onorevole De Martino. Non posso però non ominiare come egli ha cominciato, cioè con l'affermare che in materia ferroviaria lo Stato ha mancato agli impegni non solo verso Napoli, ma verso parecchie altre regioni. Io spero, onorevole ministro, che degli altri impegni Ella vorrà ricordarsi. Faccio dunque per altre ferrovie lo stesso augurio che ha fatto l'onorevole De Martino per la Roma-Napoli.

Non voglio ritornare sull'ultima discussione ferroviaria che non fu certo una bella pagina del nostro Parlamento. Una discussione strozzata, ingiustizie commesse, queste furono le note caratteristiche di quella discussione. Ma spero, lo ripeto, che il Governo riparerà al malfatto. Ed entro subito nel mio argomento.

Non discuto se la direttissima Roma-Napoli sia necessaria o sia utile, o sia più utile per Roma o per Napoli. Ma io dico che se si farà, e temo che pur troppo che si farà, almeno si faccia in modo che non nuoccia alla pubblica salute e a quella dei lavoratori, nè durante la costruzione, nè a costruzione finita.

Questa linea purtroppo (tranne nei tunnel dove entra) attraversa tutte regioni di malaria, grave o gravissima, come l'Agro Romano, le Paludi Pontine, il piano di Fondi e la valle del Volturno. Quindi io temo che qui potrà di nuovo succedere quello che è successo in tante altre ferrovie poste in regioni di malaria, specialmente nel Mezzogiorno d'Italia, cioè che si faccia uso ed anche abuso di quelle cosiddette cave di prestito, che sono veri fomenti di malaria.

Nella costruzione di alcune linee calabresi, per esempio, è avvenuto questo, che anche là dove la malaria non c'era, è stata creata da queste cave di prestito, e le popolazioni anche ora, dopo tanti anni da che le ferrovie sono costruite, reclamano per i danni, certe volte terribili, della malaria venuti dalla costruzione di quelle linee. In altri luoghi la malaria si è accresciuta, e posso citare alcune regioni del Lazio, dove per la cattiva costruzione delle linee, si è acuitizzata questa epidemia.

Dell'apertura delle cave di prestito, anche dove se ne può fare a meno, la colpa certe volte è degli autori dei progetti, molte volte è degli impresari che, per ingordigia di guadagno, per non prendere la terra di ripporto a qualche distanza, fanno degli scavi in vicinanza della linea, e poi li abbandonano in balia dei ristagni di acqua.

Quando discutemmo l'ultima legge sulle bonifiche, ricordo che il nostro collega De Seta chiese che si estendesse a tutta Italia l'obbligo di riempire le cave di prestito che noi avevamo posto in un articolo della legge pel solo ambito dell'Agro Romano. Orbene, sa l'onorevole De Seta che quell'articolo di legge finora non è stato potuto applicare neppure per l'Agro Romano?

De Seta. Sempre così.

Celli. Anche qui conviene sempre applicare la massima del prevenire invece di quella del reprimere, perchè il reprimere molte volte assai difficile. Prego quindi l'onorevole ministro di volermi dare assicurazioni categoriche che nel progetto definitivo verrà tassativamente stabilito che non si lascino aprire cave di prestito, e dove non se ne possa assolutamente fare a meno, vengano poi prosciugate o ricolmate.

Il mio vicino e collega Mazza ha letto la relazione del progetto della direttissima e mi assicura che non vi si parla affatto una così importante questione igienica e tanto può modificare il progetto e la esecuzione dei lavori ferroviari.

Mi auguro pertanto che nel progetto definitivo si tenga conto di ciò che oggi già sanzionato per legge, cioè che non aprano cave di prestito, e che dove è assolutamente e proprio necessario di aprirle si colmino o si risanino poi a costruzione finita.

Sopra un altro punto richiamo l'attenzione del ministro, ed è sulla necessità imporre nei capitolati di appalto quelle condizioni che sono oramai obbligatorie per legge, per difendere dalla malaria i lavoratori durante la costruzione delle ferrovie. Essi hanno diritto all'assistenza sanitaria gratuita, al chinino gratuito ed anche ad abitazione protetta. Ora io chiedo all'onorevole ministro che, dovendosi appaltare la direttissima, si applichi rigorosamente la legge del 2 novembre 1901; altrimenti avverrà quello che è avvenuto nella costruzione di alcune linee della Calabria, dove si è assistito a questo spettacolo doloroso, che dalle montagne venivano giù giovani sani e robusti e dopo pochi giorni erano rovinati dalle febbri e venivano rimandati; e così via via fin termine della costruzione di quelle ferrovie che sono state costruite, si può dire, a sangue della povera gente.

L'onorevole ministro, poco tempo fa, è venuto a visitare i lavori del Sempione, ed avrebbe dubbiamente visto quali provvedimenti sono stati presi per la tutela della salute e

operai. Io perciò spero che non meno scrupolosamente nella costruzione di questa ferrovia direttissima Roma-Napoli, sarà tutelata dalla malaria la salute dei lavoratori, specialmente ora che noi la possiamo garantire, e il non farlo sarebbe colpa imperdonabile da parte del Governo.

Io dunque non domando che l'applicazione delle leggi esistenti; ma siccome noi se le leggi le facciamo, non sempre le facciamo applicare, non farà meraviglia che io abbia mosso questa interpellanza che ha una portata la quale va al di là della costruzione della Roma-Napoli, e si riferisce a tutte le costruzioni ferroviarie future. E dopo ciò aspetto la risposta categorica del ministro dei lavori pubblici su questi due punti: primo, che non si aprano cave di prestito e che, se sono necessarie, sia posto l'obbligo di risanarle prima che la ferrovia sia aperta; secondo, che durante l'esecuzione dei lavori, sia tutelata la salute dei lavoratori. *(Benel)*.

Presidente. Passiamo all'interpellanza dell'onorevole Fili-Astolfone al ministro dei lavori pubblici «circa gli intendimenti del Governo per dare esecuzione alla legge 4 dicembre 1902 sulle ferrovie complementari della Sicilia e della direttissima Roma-Napoli: per le quali sarebbero pervenute al Governo proposte dalla società Sicula, dirette a meglio regolare le comunicazioni ferroviarie fra la Sicilia e la Capitale».

L'onorevole Fili, Astolfone ha facoltà di svolgere questa sua interpellanza.

Fili-Astolfone. Io non pensava di dover tornare sull'argomento delle ferrovie. E veramente se si dovesse stare alle disposizioni della legge, io non dovrei parlare, poichè l'interpellanza parrebbe alquanto inopportuna. Ma è naturale che noi ci preoccupiamo dell'argomento, per l'esperienza e le delusioni di parecchi anni nei quali noi abbiamo assistito ad una inesecuzione di leggi fatte dal Parlamento la quale ha reso diffidenti e scettiche le popolazioni nell'opera del Parlamento e del potere esecutivo. Quindi non sarà mai superfluo, onorevole ministro, che noi richiamiamo l'attenzione del Governo sopra un argomento che per noi è vitalissimo. Io, per esempio, non sono dell'opinione del mio amico personale onorevole Celli il quale dice che la discussione dell'ultima legge è una brutta pagina.

Celli. Sicuro!

Fili-Astolfone. Onorevole Celli, se la vostra Sant'Arcangelo-Fabriano ebbe la di-

sgrazia di non potere entrare, voi non potete assolutamente stigmatizzare questa legge per questa sola circostanza; non fate ancora il malaugurio perchè abbiamo già avuto troppi guai.

Celli. Si commise un'ingiustizia!

Fili-Astolfone. Ma lasciamo stare, e si sperda la profezia. Ora io ricorderò questo solo, che alle popolazioni fu promesso dal Governo e dai deputati che hanno sostenuto quella legge e votata, che gli impegni questa volta non sarebbero venuti meno. Se no, onorevole ministro, noi avremmo esitato a sacrificare agli interessi di quelle popolazioni in primo luogo il tipo della ferrovia ordinaria per un tipo ridotto; ed in secondo luogo altri vantaggi che noi credevamo di poter ottenere più sollecitamente con quella legge. La considerazione che quel tipo poteva meglio rispondere alle esigenze del traffico locale e che un maggior numero di popolazioni sarebbero state bonificate da quella ferrovia, ci fece rinunciare alla discussione; ma gli impegni che abbiamo preso di fronte a quelle popolazioni ormai non debbono avere altre dilazioni.

Per questi impegni, per non mancare di lealtà verso i nostri rappresentati, abbiamo creduto di presentare l'interpellanza odierna, rilevando un primo ritardo che non era preveduto, nell'approvazione da parte del Senato, ritardo che ha fatto perdere sei mesi; così i due anni che si lasciavano per compimento delle costruzioni diverranno invece due anni e mezzo a contare dall'approvazione della legge. E poichè nessun fatto esterno è ancora intervenuto a manifestarci le intenzioni del Governo relativamente alle concessioni, così noi non possiamo tenerci tranquilli.

Conseguentemente le popolazioni, le quali si attendevano che immediatamente si fosse messo mano all'esecuzione delle opere, non avendo finora veduto nulla, cominciano a dubitare, ed è naturale, e premono sui deputati i quali non possono che rivolgersi al Governo per chiarire la situazione.

Ora io ho udito leggere dall'onorevole De Martino una relazione, la quale sarà forse il portato delle conclusioni della Commissione reale, ed io l'invidio, perchè non ho avuto la fortuna di sapere quali siano state le conclusioni della Commissione sulle complementari.

De Seta. Le abbiamo avute in Commissione.

Fili-Astolfone. Non per le complementari. onorevole De Seta, ma le ebbimo nella commissione per la direttissima Roma-Napoli,

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sono quelle della Commissione reale nominata dall'onorevole Giusso precedentemente alla discussione della legge. (*Commenti. Interruzioni*).

Fili-Astolfone. Stà bene, ma per la direttissima.

Ad ogni modo in questo stato di incertezza, ripeto, è parso a noi opportuno di rivolgerci all'onorevole ministro.

Io non parlo del merito delle linee che si dovrebbero costruire; ma è evidente che noi desideriamo che il Governo si dia premura di pensare da ora al modo di provvedere all'esecuzione di questa legge, cioè o con le concessioni o con la costruzione diretta per conto dello Stato, perchè queste sono le due vie indicate dalla legge: se fra due anni non avrà stabilito una concessione a società privata, lo Stato dovrà costruire così la direttissima come le altre complementari.

Quindi noi appoggiamo vivamente il voto che si dia opera innanzi tutto alla costruzione della direttissima Roma-Napoli prima che scada l'anno in conformità all'articolo della legge, perchè ciò sarà per noi un principio di esecuzione che ci affiderà per le complementari della Sicilia ed anche delle Calabrie.

Ora io non ho bisogno di dimostrare la utilità della direttissima per la comunicazione con la Sicilia, poichè questa dimostrazione fu fatta quando si discusse la legge. Dirò soltanto che quanto più si abbreviano queste comunicazioni della capitale con la Sicilia, tanto più noi siamo interessati a caldeggiare l'esecuzione della legge.

Ora a noi preme sapere se l'onorevole ministro abbia avuto offerte per le complementari della Sicilia, e se e quali trattative abbia colla Sicula ad altre imprese private, poichè le proposte, che sono state annunziate, rappresenterebbero per noi una promessa ed una speranza: è se fosse vero che la Sicula abbia presentato al Governo offerte non solamente di assumere la costruzione delle complementari di Sicilia, ma anche quella della direttissima Roma-Napoli col relativo esercizio, e della linea calabrese rinnovando le convenzioni, questa proposta per noi avrebbe il vantaggio d'una unità di indirizzo e potrebbe regolare molto meglio d'oggi le comunicazioni dell'isola con la capitale.

Ma, ripeto, io non so che cosa ci sia di vero in tutto questo. Il concetto meriterebbe la maggiore considerazione e noi lo caldeggia-

mo, perchè se la proposta della Sicula meritasse accoglimento potremmo almeno aver la speranza che la costruzione della rete complementare potrebbe avere più sollecita esecuzione. Ma purtroppo nessun fatto concreto accenna a questa possibilità; ed è perciò che io in questo punto mi permetto di chiedere alla cortesia dell'onorevole ministro di volermi dire quali siano gli intendimenti del Governo per provvedere nel termine stabilito dalla legge alla costruzione delle complementari per la Sicilia; se il Governo abbia fatto procedere o abbia autorizzato gli studi opportuni in seguito all'ultima legge per le complementari; se gli siano pervenute o dalla Società o da altre Società proposte di assumere la costruzione di quelle ferrovie; e se sembri possibile l'accettazione di simili proposte.

Io, come ho già detto prima, ho appreso queste notizie dai giornali, ma non sono per nulla edotto di quanto possa esservi di vero. So che il Governo ha dichiarato che studia con amore la cosa che per lui costituisce un impegno d'onore assoluto ed impreteribile: io sarei quindi confortato se in ordine a queste domande potrò avere assicurazioni precise dell'onorevole ministro in modo di assicurare Parlamento e popolazioni che ormai è tempo di uscire dalle parole e venire ai fatti. (*Bene!*).

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Arlotta al ministro dei lavori pubblici, « per sapere in qual modo intendasi provvedere alla costruzione della ferrovia direttissima Roma-Napoli, in esecuzione della legge sulle complementari. »

L'onorevole Arlotta ha facoltà di parlare.

Arlotta. Onorevoli colleghi: antico e convinto fautore della linea direttissima Roma-Napoli, io ho veduto con vero compiacimento altri colleghi prendere la iniziativa di queste interpellanze. Ma la mia soddisfazione è stata grandissima soprattutto quando ho veduto che ad interpellare non erano soltanto deputati napolitani, ma anche deputati di altre regioni del Mezzogiorno della Sicilia e della stessa Capitale, i quali hanno creduto per questo oggetto di unire i loro sforzi a quelli dei rappresentanti della città di Napoli, al fine di conoscere quali siano gli intendimenti del Governo circa l'esecuzione della linea suddetta.

Fu testè rammentata la storia legislativa della direttissima Roma-Napoli, ed in vero è una storia sorprendente, poichè be sette voti parlamentari ci furono dal 187

al 1902, cioè a dire in uno spazio di trenta anni, voti concernenti tutti quella linea. E dei sette voti, sei furono consacrati in articoli di leggi votati da due rami del Parlamento. Ora non potendosi dubitare della sincerità dei Governi che si sono succeduti, perchè intorno a questa linea hanno categoricamente espresso il loro parere favorevole i principali uomini di Governo, da De Vincenzi a Baccarini, da Depretis a Zanardelli: non volendo, dico, dubitare della buona fede di questi uomini di Governo, bisogna credere che qualche fatto estraneo abbia impedito l'esecuzione di questa legge. E questo fatto estraneo io lo trovo nel pregiudizio inveterato che si trattasse di una questione d'indole locale, mentre era invece una vera questione d'indole nazionale quella della quale si trattava. Infatti, o signori, e se si volesse considerare la direttissima Roma-Napoli come un semplice accorciamento di tempo fra le due città, evidentemente ciò sarebbe di un interesse minimo, perchè facile sarebbe di rispondere che non vale la pena di spendere una cifra certamente ragguardevole quale è quella che può costare un paio di centinaia di chilometri di costruzione ferroviaria, per giungere due ore prima da Roma a Napoli o viceversa. Ma invece se la nuova linea considerasi sotto il suo vero aspetto, e come la considerava nel tanto citato discorso l'onorevole Presidente del Consiglio Zanardelli, cioè a dire come il primo anello di una comunicazione ferroviaria rapidissima da Napoli a Roma-Firenze-Milano-Sempione-Gottardo, si vedrà tutta l'importanza che una simile linea ha per l'intera nazione.

Signori, non dimentichiamo che una gran parte del commercio marittimo internazionale, specialmente una gran parte del transito dei forestieri, mette capo nel nostro paese approdando a Napoli ed attraversando l'intera Italia.

Noi abbiamo gli approdi dalle Indie, dall'Australia, dalla Cina, dal Giappone e da tutti i paesi che stanno al di là dell'Istmo di Suez, e questi approdi sono determinati da due fattori: dalle comunicazioni postali e dalle comunicazioni dei passeggeri. Ora noi non dobbiamo trascurare il fatto che questo immenso transito umano attraverso l'Italia ci è invidiato da altri paesi; e soprattutto la Francia dalla quale non trascura nulla perchè questo transito, invece di venire nei porti italiani, vada a far capo a Marsiglia.

Ora, o signori, non è più tempo d'indugiare nell'esecuzione di questo problema, che, come diceva testè, ha tutto il carattere di un problema nazionale non di un meschino interesse locale. Ma anche a volerlo considerare come un problema di ordine puramente interno, come può sfuggire all'onorevole ministro dei lavori pubblici il fatto che mentre fra l'Italia settentrionale e la capitale ci sono ben quattro linee di comunicazione che si trovano enumerate in quella relazione più volte citata, e precisamente la Pisa-Civitavecchia-Roma, l'Empoli-Chiusi, l'Aquila-Roma, la Rimini-Ancona-Castellammare Adriatico, fra Roma e tutto il Mezzogiorno d'Italia, non esclusa la Calabria e la Sicilia, non c'è che una sola comunicazione di pratica ed efficace utilità pel versante Tirreno, giacchè non possono considerarsi comunicazioni veramente utili a tutte queste regioni la Sulmona-Benevento e molto meno la linea adriatica per Ancona Foggia-Bari?

E le condizioni attuali della linea Roma-Napoli le abbiamo udite descrivere più volte. Malgrado tutto il buon volere di coloro che sono preposti all'esercizio della linea stessa, essa è insufficiente ad un traffico che diventa sempre più intenso. Abbiamo visto che una piena del Sacco, di questo torrente che di tanto in tanto ci beneficia con i suoi straripamenti e che alcuni anni or sono (cosa strana!) quasi non esisteva, e che si è venuto formando con lo sboscamento, credo, delle montagne circconvicine; una piena, dicevo, di questo torrente non arginato, mal regolato nel suo corso, basta ad interrompere tutte le comunicazioni tra Roma ed il Mezzogiorno d'Italia.

Anzi in proposito debbo ricordare quei famosi ponti di legname, che nel 1901 furono costruiti in fretta e furia, e che oggi, dopo ben diciotto mesi, si trovano ancora nello stesso stato; in modo che, se un acquazzone si verificasse in quella zona, noi saremmo tagliati fuori come lo fummo allora.

Ma io prevedo la risposta dell'onorevole ministro. La legge del 1902 per le complementari, ha riconfermato l'obbligo del Governo di provvedere alla direttissima, ed ha assegnato una cifra di sussidio chilometrico. Però, è ben sicuro l'onorevole ministro che quella cifra, segnata nella legge del 1902, possa bastare all'esercizio di una linea, quale sarà la direttissima Roma-Napoli? È ben sicuro che possa bastare, con un servizio a trazione elettrica che rappresenta l'ultimo desideratum delle ferrovie moderne?

Io mi auguro che la risposta sia affermativa, o per meglio dire, che egli abbia la prova che possa essere sufficiente; ma francamente ne dubito. Mi sembra difficile che con la cifra di 8 mila lire assegnate nell'ultima legge delle complementari, si possa esercitare una linea a trazione elettrica della importanza di quella tra Napoli e Roma. Ed allora, poichè il ministro è vincolato da un periodo di tempo solennemente affermato in quella legge, crede egli di far decorrere tutto quel periodo di tempo, prima di venire a presentare proposte concrete alla Camera? O non crede egli preferibile di avvalersi del tempo che ancora rimane a decorrere dell'anno accordato dalla legge del dicembre 1902, per provvedere in modo definitivo a sperimentare la concorrenza nazionale e straniera per la costruzione di questa linea? Bandisca un concorso, pubblici un capitolato d'appalto, faccia ciò che meglio gli pare e piace; noi non vogliamo additargli alcuna via speciale; a noi basta che una buona volta si passi dal periodo degli studi e delle proposte astratte, al periodo della esecuzione concreta.

Molto opportunamente ricordava l'onorevole collega Fili Astolfone che le popolazioni per dono ogni fede nell'opera del Parlamento e del Governo, quando vedono ripetersi promesse legislative non seguite da alcun fatto. La personalità del mio onorevole amico, il ministro Balenzano, mi affida che nulla può essere più lontano dai suoi intendimenti che continuare in questo sistema già durato troppo. Io quindi nutro fiducia che egli, con una parola esplicita, vorrà rassicurare il Parlamento ed il paese, che ormai il periodo delle promesse è finito, e che quello dei fatti si avvicina. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Mazza: « sullo stato della questione relativa alla direttissima Roma-Napoli. « L'onorevole Mazza ha facoltà di svolgerla.

Mazza. Onorevoli colleghi; l'onorevole De Martino ha ricordato sinteticamente i precedenti legislativi, che si riferiscono alla questione presente. Io non amo ripetere ciò che egli ha detto: ma voi mi consentirete, prima di venire alle mie conclusioni, che io accenni brevemente alle parole che i vari disegni di leggi, trasformati poi in leggi, hanno avuto per commento. Quando, nel 1873, poco dopo l'occupazione di Roma, quando si sognava (ed in gran parte, pur troppo, il sogno è rimasto tale) che Roma avrebbe dovuto rapidamente essere congiunta ai grandi

centri d'Italia, e che da Roma avrebbesi potuto iniziare l'energia nuova della nazione rinnovellata, nel 1873, dico, fu primo l'onorevole deputato Bresciamorra a presentare un ordine del giorno il quale suonava così: « La Camera invita il Ministero a studiare la questione della costruzione della ferrovia fra Napoli e Roma, per Gaeta, ed ove ne sia il caso, a presentare un progetto di legge, come ha fatto per la ferrovia Tiberina ». L'onorevole ministro dei lavori pubblici, il senatore De Vincenzi, si opponeva a quest'ordine del giorno; ma nonostante la sua opposizione, la Camera l'approvava. L'onorevole De Vincenzi, peraltro, opponendosi, dichiarava pure « la linea Roma-Napoli, per Gaeta, è linea d'interesse generale, e meritevole di specialissime cure. » A seguito di questa decisione della Camera italiana, il Ministero Depretis, nella seduta del 29 luglio 1879, proponeva allo articolo 34 della legge queste parole: « Per ravvicinare alla capitale la Sicilia e le Province meridionali, è assolutamente necessaria la linea diretta Roma-Gaeta-Napoli, che rappresenta un'economia di 50 chilometri di meno, e che non ha le condizioni difficili di quella attuale ». Si disponeva nell'articolo 34 « che con legge speciale, da presentarsi entro tre anni, (ed eravamo, ripeto, nel 1879) sarà provveduto alla costruzione della diretta comunicazione ferroviaria fra Roma e Napoli ». Ma i tre anni passarono senza che la legge fosse proposta. Finalmente, il 5 luglio 1882, il ministro Baccarini, dichiarava « di non fare alcuna relazione al suo progetto di legge: giacchè essa legge è l'adempimento dell'obbligo chiaramente assunto con l'articolo 34 della legge del 1879 ».

Ancora una volta, la legge rimase non attuata; e nuovamente l'onorevole Depretis il 27 aprile 1885, riparlava dell'argomento alla Camera, e pronunciava queste memorabili parole; memorabili perchè attestano dell'assoluta ed irrevocabile importanza del disegno di legge per l'attuazione della ferrovia Roma-Napoli, e perchè attestano (ed è doloroso il dirlo) del poco affidamento che spesso danno le parole di promessa degli onorevoli ministri.

Diceva l'onorevole Depretis: « quanto alla sollecitudine del Governo per la direttissima Roma - Napoli prego di credere che è cosa questa che non può essere messa in dubbio. Essa è così fermamente stabilita che quando (o signori, non esito a dichiararlo) l'esecuzione di quest'opera dovesse subire un ri-

tardo appena di una mediocre importanza, dichiaro che basterebbe questo ritardo per impedirmi di rimanere in questo posto ».

(*Commenti, ilarità*).

Voce. Infatti se ne è andato!

Altra voce. Quando è morto.

Mazza. L'onorevole Depretis moriva presidente del Consiglio circa tre anni dopo, ed era sempre rimasto ministro: ma la linea Roma - Napoli attende ancora la sua attuazione.

Ancora. Il 25 luglio 1888 a proposito dei contratti per la costruzione delle ferrovie secondarie, si diceva:

« L'intera linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio (come ha già detto l'onorevole De Martino) entro il 31 dicembre 1898 ». Ma nel 1903, nonché cominciati i lavori, si discutono ancora gli studi del progetto.

Ora, onorevoli colleghi, a me sarebbe sembrato di trascurare un mio sacro dovere se non avessi unita la mia parola, quale rappresentante di Roma, alle parole così opportunamente ora pronunziate dagli interpellanti che rappresentano Napoli e le Province meridionali, perchè io credo che questa sia una delle maggiori e più importanti questioni che agitano tutto l'ordinamento ferroviario italiano, e che la Roma-Napoli non sia destinata a riavvicinare soltanto le due maggiori città d'Italia, ma sia anche destinata a riavvicinare tutto il Nord d'Italia con tutto il Sud, a cominciare dalla Sicilia. Infatti, se si sapranno ben coordinare gli orari per modo che anche i battelli che partono per Palermo possano trovare le coincidenze a Napoli con la nuova linea, è evidente che anche la Sicilia ne otterà grandi vantaggi; e quel che con tanto entusiasmo nell'estate dell'anno scorso applaudite dalla Camera, pronunziate dal nostro presidente del Consiglio, con le quali egli esprimeva il voto che non lontano sia il giorno per cui da Napoli a Milano sia possibile andare nel breve periodo di nove ore, sarebbero in gran parte coronate dal fatto compiuto.

Dopo i discorsi così precisi, e specialmente dopo la lunga esposizione fatta dal mio amico personale l'onorevole De Martino, intorno all'opportunità di questa linea; dopo la discussione annosa che ha importato questa questione nella Camera italiana, mi sembrerebbe una mancanza di riguardo ai colleghi se io mi intrattenessi ad illustrare questa questione con un palmare e lucida verità. Dirò soltanto che gli studi che si sono recentemente fatti sul Mezzogiorno, ed accenno specialmente sul bel libro del Nitti, hanno dimostrato come

il Mezzogiorno d'Italia non sia privo di energie ed anzi abbia tutta l'attitudine per redimersi economicamente. Basterebbe notare come la popolazione di Napoli si sia accresciuta in un trentennio di un terzo, e come le società anonime, che ivi ora sviluppano la loro attività, mentre nel 1891 avevano un capitale di 8,500,000 lire, nel 1900 ne avessero uno di 48.100.000 lire. Basterebbe notare queste cifre per dimostrare come veramente nel Mezzogiorno d'Italia, vengano svolgendosi energie nuove le quali hanno soltanto bisogno di essere disciplinate, coordinate ed aiutata dalle opere pubbliche, che le rendano proficue non solo localmente, ma alla nazione. Ora dal 1902 ad oggi certo il ministro dei lavori pubblici, che è anche meridionale, ha dimostrato buona volontà e propositi fermi di riuscire alla risoluzione del grave problema. Però non è inopportuno che la questione sia tornata alla Camera, perchè l'opera sua sia incitata maggiormente. E poichè egli si è dato cura di costituire una Commissione reale per lo studio della linea e la commissione ha compiuto così lodevolmente il suo compito, io vorrei, ed è perciò che mi sono unito ai colleghi nella interpellanza, che egli precisamente affidasse gli interpellanti e la Camera intorno alla attuazione del grande progetto. La legge del 1902 consente due anni di tempo alle iniziative private, dopo di che il Governo è impegnato ad assumere la costruzione delle linee nuove. Io spero e confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darci notizie precise intorno alla possibilità della presentazione di qualche progetto da parte di società private, e dove questo egli non fosse in grado di fare, spero e confido che vorrà affidarci con la sua parola dell'ineluttabile proposito del Governo di costruire immediatamente la linea, non appena i due anni, stabiliti dalla legge, siano decorsi.

Voci. Un anno!

Mazza. Mi correggo e ringrazio della interruzione... non appena l'anno sia decorso. E poichè pochi mesi mancano al compimento di quest'anno, certa cosa è che l'onorevole ministro avrà preparata una risposta concreta la quale soddisfi gli interpellanti e la Camera. (*Bene!*)

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

Balzano *ministro dei lavori pubblici.* Onorevoli signori: udimmo con quanta eloquenza gli onorevoli De Martino, Arlotta e Mazza descrissero la necessità della costruzione della Roma-Napoli: ma in verità avrei desiderato che essi non fossero tornati circa una que-

stione la quale a me pare sia superiore e fuori di ogni discussione. Quando, or fa un anno, abbiamo discusso la legge per le ferrovie complementari, all'onorevole Celli, che si doleva che per la direttissima si accordasse un termine più breve che per le altre complementari, io ricordai tutte le leggi, che oggi sono state rammentate dall'onorevole De Martino e dall'onorevole Mazza, le quali davano alla direttissima una posizione privilegiata rispetto a tutte le altre complementari. Essi quindi vengono oggi a risolvere una questione che ormai è risolta, perchè la Camera, coll'aver accordato un solo anno di tempo per provvedere alla costruzione della direttissima, dimostrò effettivamente che quella linea aveva una condizione di privilegio rispetto a tutte le altre complementari.

Per il che mi permetta l'amico mio De Martino che io non mi dia pensiero delle obiezioni che egli crede che si possano fare contro la costruzione della direttissima Roma-Napoli; perchè se di esse poteva discutersi un anno fa, oggi non sono più possibili nè hanno ragione di essere: la Roma-Napoli è legge dello Stato.

L'onorevole De Martino ben diceva che da quando la legge diviene esecutiva, comincia la responsabilità del Ministero. (*Interruzioni — Commenti*).

Cominciamo a vedere quello che dice la legge: e mi rivolgo all'onorevole Mazza con è più facile intendermi, perchè egli riconosce che, decorso il termine dell'anno, comincia l'azione del Governo.

Una voce. No, entro.

Balenzano (*ministro dei lavori pubblici*). La legge all'articolo 7 dice:

« Decorso un anno (e non entro l'anno come ritiene l'onorevole Arlotta) dalla pubblicazione della presente legge, per la direttissima Roma-Napoli, e decorsi due anni per le altre linee complementari, senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge ».

Bisogna dunque aspettare l'anno; soltanto allora le doglianze degli onorevoli interpellanti si comprenderanno. Anche un giorno solo dopo decorso l'anno, potranno dire: ma come? fate decorrere un giorno senza che proponiate qualche cosa!

Ma dal 13 dicembre sono decorsi appena tre mesi; e come si viene a dire che le popolazioni perdono ogni fede vedendo che non si dà applicazione alla legge, se è la legge

quella che mi obbliga ad aspettare il 14 dicembre 1893 per presentare apposite proposte di legge? Però non creda l'onorevole Arlotta che io pensi di dover rimanere inerte davanti e questo articolo e, con le mani in mano per tutto quest'anno, senza far nulla per la più pronta possibile attuazione della legge. Ho cercato di dare la maggior possibile pubblicità anche all'estero, specialmente nei giornali commerciali e ferroviari, alla legge, al fine di avere il massimo numero di proposte dalla industria privata, sia per la direttissima, sia per le altre complementari, e poter così in termine più breve conseguire lo scopo della legge.

E quando viene l'onorevole De Martino a dirci: delle due proposte della Commissione reale cioè di una sovvenzione annua (che egli credeva ancora che fosse di 6,000, mentre la legge del 1902 l'aumenta ad 8,000), o le 12,000 lire con la partecipazione agli utili, quale voi preferite, io non posso dare che una risposta: il ministro non ha diritto di preferire nulla in presenza della legge che ammette soltanto la sovvenzione fino a lire 8,000 a chilometro.

E qui il mio amico Arlotta disse: può assicurarmi il ministro che con 8,000 lire ci sarà chi assuma la costruzione di questa strada? Scusi onorevole Arlotta: l'onorevole De Martino meritamente rese lode ai risultati della Reale Commissione, e quella Commissione tecnicamente disse che forse con 6,000 lire si poteva fare la concessione. Ora se quella Commissione competente credeva che con 6,000 lire si potesse fare la concessione, io debbo credere molto più probabilmente che lo si possa con 8,000 lire. Non riusciremo ad avere domande in detti limiti? E allora incomincia l'obbligo dello Stato di dover provvedere con altre proposte, non esclusa quella dell'aumento della sovvenzione.

Le nostre previsioni confermate da una Commissione autorevole, come quella di cui parlò l'onorevole De Martino, ammettono che anche con meno di 8,000 lire possa farsi la concessione. Bisogna quindi augurarsi che entro i limiti stabiliti dalla legge sia possibile avere domande di concessione.

D'altronde, onorevoli amici, non diffidiamo. Che cosa è avvenuto dopo la pubblicazione della legge, dalla quale sono decorsi appena tre mesi? Non dirò di una domanda molto generica, nè di proposte vaghe di società esistenti, di cui una fu accennata dall'onorevole Fili-Astolfone. Ho qui due domande formali, una della ditta Parisi ed un'altra della ditta Brown Boveri le quali

mi hanno domandato l'autorizzazione di fare sul luogo gli studi. Noi li abbiamo autorizzati, ed una di queste Ditte li ha già cominciati. Lasciate un po' il tempo al tempo. Io comprendo benissimo che i miei amici abbiano quell'ansietà, che ho anch'io, di poter vedere al più presto attuato quello che era nostro sogno e che, voi dovete riconoscerlo, è entrato nel campo della realtà per effetto della legge del 1902. Io confido che questa legge sarà pur sufficiente: ma se nol fosse e si dovesse ricorrere a leggi speciali, si provvederà. Ma io raccomando ai miei colleghi questa considerazione. Indiscutibilmente bisognerebbe essere insensati per non comprendere, per una infinità di ragioni, l'utilità di questa linea direttissima. Ma se non date tempo al tempo, e se volete che il termine di legge sia abbreviato, come potrebbe il Governo negare l'abbreviazione di termine per le altre complementari, alcune delle quali, come quelle calabresi e quelle della Basilicata, rappresentano più che una utilità una necessità? Ed allora che cosa si farebbe? Abbiamo creduto nel dicembre 1902 di risolvere questo annoso problema delle ferrovie complementari; ed ora, dopo tre mesi, lo vogliamo riaprire per continuare a discutere se questa legge debba aver vigore, se i termini che voi allora, con larghissimo suffragio di voti, quasi all'unanimità avete stabiliti, debbano essere mantenuti?

Dunque Governo, Parlamento, e tutti, perchè c'è il tornaconto di tutti, abbiamo interesse che questa legge sia attuata; ma l'attuazione deve esser fatta nei termini e con le forme volute dalla legge stessa. Ed io posso promettere una cosa sola: di dare ancora maggiore pubblicità alla legge in avviso, al fine di potere ammettere il numero delle domande di concessione. Non credo però di dovere indire un'asta per la direttissima, come vorrebbe l'onorevole De Martino. Egli che partecipò già alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, ben sa che in materia di concessioni non fu mai sperimentato il sistema delle gare: e converrà che tal sistema mal si adatterebbe ad esse.

Nelle concessioni troppi e troppo svariati sono gli elementi dei quali deve tenersi conto; e mentre riuscirebbe quasi impossibile valutarli e confrontarli in modo da dare in una misura precisa, matematica, semplice il criterio della superiorità di una domanda sulle altre, mi pare che si verrebbe a snaturare il concetto e l'indole delle concessioni.

D'altra parte, le domande di autorizzazioni che si hanno, e quelle che si afferma che saranno presentate, costituiscono, per la serietà delle Ditte interessate, un affidamento che senza variazioni la legge sortirà l'effetto desiderato.

Se escludo la proposta della gara, posso promettere di venire dinanzi alla Camera ad esporre tutte le domande che si avranno, e dimostrare le ragioni per le quali il Governo darà ad una la preferenza sulle altre. (*Bravo!*)

All'onorevole Celli posso dare la notizia che è stata fatta una domanda per la concessione della Fabriano-Sant'Arcangelo. Questo gli dovrebbe fare intendere che la legge non fu nè così cattiva nè così iniqua già cominciamo ad avere una domanda di concessione della linea stessa.

Celli. Speriamo che la domanda sia attendibile.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Questo non posso affermarlo. Avete aspettato trenta anni, e noi siamo arrivati al punto che c'è della gente che viene a fare concrete proposte e a offrire cauzioni, dunque al problema abbiamo ben provveduto.

Ma l'onorevole Celli oggi non si occupa più della Fabriano-Sant'Arcangelo, e si occupa invece della pubblica sanità domandandomi se avrò cura degli operai in modo da introdurre nel capitolato della direttissima tutto quello che la legge prescrive per la salvezza della vita e per la salute degli operai stessi. L'onorevole Celli non ignora che le leggi generali dello Stato sono applicabili in tutti i contratti anche quando ivi non si enunciano; cosicchè non occorre che negli appalti si faccia menzione degli obblighi della legge di pubblica sanità.

Ma per soddisfare l'onorevole Celli, che è uno dei colleghi che mi riesce più difficile a contentare, gli dò parola che in tutti i capitolati farò richiamo di quelle disposizioni di legge, per quanto gli avvocati me ne possano fare un addebito, perchè le leggi generali non debbono essere ricordate nei capitoli speciali.

Dopo tutto ciò, non mi resta che pregare con tutta l'anima i colleghi di volere aver la pazienza che è necessaria in ogni cosa e specialmente in materia come questa.

L'onorevole De Martino mi ha fatto alcune interrogazioni intorno alle forze idrauliche e agli intendimenti del Governo nella possibile collisione fra l'industria napoletana e la direttissima. Onorevole De Mar-

tino, non vi può essere conflitto possibile. V'è tanta forza idraulica da poter contentare le possibili esigenze dell'industrie napoletane, per le quali e lei ed io facciamo i più caldi auguri, ed i bisogni della direttissima nel caso che questa dovesse esercitarsi con trazione elettrica.

Ma egli mi domanda se posso assicurarlo che, anche dal lato dell'economia, le ferrovie elettriche sieno preferibili a quella trazione a vapore. Io posso dirgli che abbiamo varie ferrovie elettriche in Lombardia che, per ora, pur dopo una lotta non breve, danno risultati buoni: pure vi è ancora una lotta tra la preferenza da darsi all'uno o all'altro sistema, ed io ho avuto recentemente una proposta di costruire la direttissima Roma-Napoli non a trazione elettrica sibbene a vapore, ma con tale sistema che tra Roma e Napoli non si impiegherà più di un'ora e 40 minuti.

Come vede, trattasi di questione tecnica; lasciamola a coloro che vorranno intraprendere quell'opera i quali indubbiamente penseranno ai loro interessi, proponendo il sistema che meglio risponda alle esigenze del traffico.

Ma l'onorevole Fili-Astolfone, ancora con formamolto cortese, voleva sapere da me severamente la Sicula aveva proposte già fatte da fare. Onorevole Fili Astolfone: se vuole alludere a proposte formali che obbligano, che vincolano, dichiaro che non ne esistono. Però la società Sicula ha dimostrato la sua buona intenzione di voler costruire le ferrovie sicule; però subordina la costruzione all'esercizio anche delle antiche linee. La Sicula pare che non avrebbe difficoltà di costruire la direttissima Roma-Napoli, come non ne avrebbe la Mediterranea; e dobbiamo aspettare che ci presentino proposte formali.

Detto ciò, confido che l'onorevole Arlotta almeno in questa occasione, non potrà dire che il nostro contegno sia tale che le popolazioni non abbiano fede nelle nostre promesse.

Arlotta. Non l'ho detto.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Davanti alle popolazioni abbiamo il diritto e il dovere di dire: leggete la legge 13 dicembre 1902; essa per un anno vuole che si debbano aspettare le proposte dell'iniziativa privata: ed io le aspetterò incitandole con tutti quei mezzi che sono consentiti ad un Governo. Ma io non posso presentare disegni di legge unicamente per una ferrovia anziché per un'altra, fintanto che dura il termine stabilito dalla legge del 1902, perchè

mi parrebbe di venir meno al rispetto che debbo ad una legge da voi sanzionata. (*Bravo!*)

Presidente. L'onorevole De Martino ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta del ministro.

De Martino. Innanzi tutto ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le dichiarazioni da lui fatte. L'onorevole ministro mi permetterà però che io gli risponda per quanto io ho detto circa il lunghissimo periodo che ha preceduto la legge del 1902, e nel quale, malgrado leggi votate dalla Camera, malgrado ordini del giorno nulla fu fatto. Ora, me lo conceda, le popolazioni le quali non possono giudicare l'azione del Governo in un momento piuttosto che in un altro, ma la giudicano nel suo complesso, quelle popolazioni alla fine avrebbero duri conti da chiedere al Governo per aver fallito alle promesse non solo, ma agli impegni legislativi.

Certo l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha avuto ragione dicendo che, in base alla legge del 1902 votata da noi nel giugno e non votata poi dal Senato che nel novembre o dicembre, credo, dell'anno scorso, il termine voluto dal Parlamento perchè il Governo presenti apposito disegno di legge alla Camera non potrà, come termine perentorio ed imperativo rispetto al Governo, cominciare a decorrere se non dopo l'anno. Ma io non so vedere la ragione per la quale, se il ministro acquistasse la convinzione che, sulla base votata con la legge del 1902, proposte concrete non potessero essere fatte e le concessioni effettivamente date, non potesse presentare una legge anche prima che fosse trascorso il termine dell'anno. Ad ogni modo l'onorevole ministro ci dichiara, su ciò non vi era ombra di dubbio che, essendo stato il proponente della legge del 1902, dovesse dichiararlo, che egli considera un solenne impegno del Parlamento e del Governo, e che con quella buona fede di cui nessuno di noi può muovere il menomo dubbio, egli eseguirà la legge.

Ma in qual modo? Qui mi permetto, onorevole ministro, di essere molto franco: l'onorevole ministro si è sorpreso che io, essendo stato alcuni anni fa appunto sottosegretario di Stato ai lavori pubblici, abbia parlato di bandire una gara internazionale per la concessione all'industria privata di una ferrovia.

Ma se appunto il ministro ha dichiarato, lodandolo, di accettare tecnicamente il progetto della Commissione Reale, e tecnicamente e finanziariamente egli pensa che questa sia

la base sulla quale le offerte debbono essere presentate, io gli posso rispondere che la Commissione conchiude proponendo appunto una gara internazionale.

Ma lasciando pure stare la gara internazionale, io affermo che al Ministero dei lavori pubblici, ed io ne sono pratico, succede appunto il contrario di quello che vuole il ministro. Egli dice: io ho fatto noto il desiderio del Governo di avere molte offerte, è stato ciò pubblicato nei giornali, abbiamo invitato le compagnie a venire. Orbene: sa l'onorevole ministro in che modo una povera Società (dico povera non per i milioni che rappresenta, ma per il modo che è trattata), è ricevuta al Ministero? Peggio di un cane arrabbiato.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Da chi?

De Martino. Glielo dico subito onorevole ministro: dall' Ispettorato delle ferrovie. E poichè Ella crede che la relazione della Commissione Reale sia la piattaforma cui le proposte devono essere presentate....

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Ne ho date cento copie in 12 giorni.

De Martino. Onorevole Ministro, le posso dir questo: che quando si è presentato all' Ispettorato il rappresentante di una Compagnia tedesca e le posso dire anche il nome, il marchese Centurioni, (e questo mi è stato assicurato da persone degne di fede) ed ha richiesto su quali basi si doveva fare la proposta al Governo, gli si è risposto dopo molto tempo e dopo ripetute domande che non gli si poteva dir nulla; che se voleva, poteva vedere i piani, ma vederli semplicemente al Ministero e null' altro. Allora egli ha risposto, e con ragione, che questo non è affare da studiarsi sopra un libro che tutti hanno nelle mani da lungo tempo, ma occorre sapere se il Ministero fa suo il progetto tecnicamente e finanziariamente, e se questa è la base sulla quale le varie Società debbono fare le loro offerte. Anzi in questo senso, onorevole ministro, io intendo la gara internazionale: cioè che il Governo abbia un'idea chiara di quello che tecnicamente vuole, quale sia la linea, quale il sistema di trazione da seguire e lo dichiarare ai possibili concorrenti. Il ministro ci dice di aver fatto annunziare anche nei giornali all'estero il suo desiderio acciocchè le varie Società possano fare le loro proposte: ma io richiedo alla cortesia del ministro se egli pensi che quest'opera della Commissione Reale debba essere considerata l'opera del Governo e tale come annunziata.

Io questo ho detto, onorevole ministro,

non per mettere minimamente in dubbio la sua lealtà, nè il suo interessamento nella questione; imperocchè farei troppo torto a Lei, all'amicizia, alla stima che le professo. Ma ho voluto elevare la questione molto più in alto. I precedenti fanno nascere con ragione nell'animo nostro molti dubbi, dapochè il Governo, e non dico di uno o d'un altro, ha mancato agli impegni solennemente presi con le nostre popolazioni e queste temono che vi si possa mancare ancora. Io non dubito che Ella pure vi manchi. Ella dice di avere proposte, che vuole sperimentare prima che finisca l'anno. Sono d'accordo: ma allora imponga la sua volontà al Ministero, faccia che il suo pensiero possa essere conosciuto dai privati, e poi nella gara degli interessi si dia la concessione a quella Società che avrà dato migliori affidamenti. Non ho altro da dire.

Presidente Onorevole Celli ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Celli. Onorevole ministro, io sono per mia natura ottimista e non quale Ella mi dipinge. Ma circa i rapporti fra lo Stato e le popolazioni in fatto di ferrovie sono assai scettico. E siccome già siamo stati tante volte delusi temo che dovremo attestare ancora a nuove delusioni ad ogni modo prendo atto della buona notizia per la ferrovia Sant'Arcangelo, e auguro si avveri: ma sapendo quello che è avvenuto per un'altra ferrovia più semplice la Metaurense che pareva si dovesse costruire da un momento all'altro mentre le proposte concrete sono sfumate, temo non si vada anche ora a finire nello stesso modo.

Venendo ora al tema della mia interpellanza la ringrazio onorevole ministro delle assicurazioni datemi, ma noto che nel progetto tecnico che secondo l'onorevole De Martino dovrebbe essere la base delle trattative, non si parla affatto di questo divieto. *(Interruzione)*

Abbia pazienza. Non se ne può non parlare, perchè fare o non fare queste cave di prestito influisce molto sul costo della linea. Io temo quindi che sia stato trascurato il principio scritto nella legge contro la malaria. Forse senza far torto a nessuno, non avranno compilato il progetto.

Finalmente Ella ha detto che per quanto non lo creda necessario, ed anzi come giurista lo creda un errore, pure metterà nei capitolati d'appalto tutte le clausole atte a tutelare la salute dei lavoratori. Io accetto di buon grado la dichiarazione. Ella ha sog-

giunto che noi abbiamo l'obbligo di fare eseguire le nostre leggi sanitarie e gli appaltatori hanno l'obbligo di osservarle. La legge sanitaria del 1888 c'era già, quando furono costruite le ferrovie di Calabria, ma ha impedito che si commettesse quello scempio che ho deplorato della vita dei lavoratori; in ogni modo *quod abundat, non vitiat*. Con gli appaltatori Ella sa bene che ci vogliono patti chiari per mantenere l'amicizia, o meglio per non aumentare, o non creare le inimicizie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone per dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Fili Astolfone. Ringrazio l'onorevole ministro delle risposte che mi ha date intorno alle domande che gli aveva rivolte.

Ho però il dovere di dire che il rimprovero che ha diretto all'onorevole Arlotta va a me diretto: poichè sono io che ho detto che le nostre popolazioni credono effettivamente alle istituzioni per quanto esse portano quei vantaggi che le leggi votate dal Parlamento loro possono assicurare. Certamente onorevole ministro, la frase ha potuto sembrare un po' dura di fronte all'ultima legge, ma essa è l'espressione di quella incredulità che per dolorosa esperienza di parecchi anni, riguarda non il presente ministro dei lavori pubblici, ma l'ente Governo infatti esso che da anni ed anni invece di ravvivare la fede in esso, nelle leggi, e nelle istituzioni ha reso scettiche le popolazioni, sempre lusingate, e costantemente deluse, e osserso ciò per giustificare quanto disse l'onorevole Arlotta.

Arlotta. Spiegherò la frase.

Fili - Astolfone. In quanto alle notizie che Ella ci ha fornite di altre imprese che oltre la Sicula, hanno domandato, e loro si è data l'autorizzazione, di studiare le linee complementari, io non devo che compiacermene e ne prendo atto sperando che non nascondano obbiettivi di concorrenze che mirano a ben'altri non confessabili intenti, e faranno perdere un tempo che si risolverebbe poi in maggiore danno.

Nè finora vi son tracce visibili, salvo di per Sicula, forse perchè stanno studiando non sul terreno, ma sulla carta in modo che non le ritroveremo più. — Ora noi non rappresentiamo qui altri interessi se non quelli delle popolazioni, che da oltre un quarto di secolo nonostante tre leggi votate attendono ancora le ferrovie; così nel-

l'autorizzare gli studi è bene che si prefiggano dei termini.

Intorno poi alle proposte della società Sicula io non sono qui nè per sostenerle ne per difenderle: io l'ho raccolte come una notizia, e me ne rallegrai perchè cotesta società affidava ed affiderebbe noi più di qualunque altra Società, o di imprese ignote, in quanto che esercitando la rete Sicula avrebbe avuto interesse di costruire sollecitamente ed esercitare pure le complementari, ma Ella ha fatto comprendere che la Commissione Reale non ha presentato il suo studio necessario per sapere se debbasi mantenere l'esercizio privato o adottare invece quello di Stato; e poichè la Sicula ha subordinato la domanda della costruzione alla rinnovazione delle convenzioni, così prima che questa risoluzione venga presentata, non si potrà parlare di concessioni.

Io in verità non veggo perchè il ministro anche aspettando le proposte della Commissione Reale che sarebbe tempo di sollecitare, non possa trattare per vedere se, e sino al quale punto possa convenire di accoglierle. Così il Governo potrebbe cercar di conoscere, ove, come non può essere dubbio, si debba continuare nell'esercizio privato, anche le intenzioni della Mediterranea destinata forse a scomparire, e dell'Adriatica che sembra voglia dettare legge.

Il volere aspettare proprio la scadenza dei due anni, come se si trattasse di una cambiale, di cui il creditore respinge il pagamento solo perchè gli è presentato anticipatamente, sarebbe strano; perciò noi crediamo che il Governo non debba lasciar trascorrere il tempo, ma provvedere fin da ora per non farsi cogliere impreparato, imperocchè sarebbe strano che il Governo venisse a recitare alla Camera il solito *confiteor* per i meditati ritardi, e la calcolata negligenza.

Ecco adunque il senso delle nostre interpellanze. Poteva sembrare, lo dissi già che fossero intempestive, e non giustificate che la decorrenza del termine fosse ancora così lontana da non meritare la nostra attenzione rispetto al silenzio del Governo, ma noi siamo stati spinti a ciò dalle popolazioni le quali di fronte a tutti i termini, a tutte le leggi, a tutte le promesse che le hanno deluse, non crederanno oramai più che ai fatti compiuti. Ed io mi auguro, vorrei fare l'augurio anche al mio amico personale e politico, l'onorevole Balenzano, che spetti a lui di dimostrare a noi, ed alle popolazioni che il Governo presieduto da Giuseppe Zanardelli non si perde in vane ciancie, ma s

accredita invece nella sincera e premurosa esecuzione della legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta per dichiarare se sia o no sodisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Arlotta. L'onorevole ministro ha creduto di trovare una certa contraddizione fra le esortazioni che io, credo in forma molto corretta, gli dirigevo, unendomi ad altri colleghi, ed il testo della legge. Spero di dimostrargli brevissimamente che non solo contraddizione non c'è, ma che le mie parole erano la conseguenza diretta di ciò che la legge dice.

Infatti quel tale articolo come si esprime?

« Decorso un anno senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà all'esecuzione con apposite proposte di legge. »

Ora, onorevole ministro, con la sua grande intelligenza e con l'esperienza che ha degli affari, Ella comprende benissimo che se l'anno decorresse senza la concessione all'industria privata, il Governo non avrebbe, per effetto della legge, altra risorsa fuorchè quella di venire alla Camera con una proposta di costruzione e di esercizio diretto, il che in alcuni casi potrebbe anche essere estremamente dannoso agli interessi dello Stato.

Quindi legittimo è l'esortare perchè si tratti con l'industria privata, come la legge prevede, appunto durante l'anno di tempo, e non già attendere che l'anno di tempo scada.

Ma sono utili e necessarie le nostre interpellanze, ovvero semplicemente superflue? Ebbene, onorevole ministro, mi lasci dire che l'effetto delle nostre interpellanze l'abbiamo già ottenuto nelle sue categoriche risposte. Noi, che abbiamo l'onore di conoscerla, potevamo non dubitare delle sue intenzioni, ma quando fuori di qui andrà la sua autorevole parola affermando che il Governo (come Ella ha detto ed io ho registrato con grandissimo compiacimento) che il Governo è pronto a tutte le trattative per la concessione di queste linee, si persuada che le sue dichiarazioni odierne varranno molto più di tutti gli avvisi pubblicati nei giornali di strade ferrate e di lavori pubblici.

Quindi mi compiaccio del risultato che le interpellanze stesse hanno avuto.

Due parole debbo solamente aggiungere ed ho finito. Ella mi ha parlato del sussidio chilometrico in risposta al dubbio da me affacciato che le otto mila lire non potes-

sero essere sufficienti per ottenere l'esercizio a trazione elettrica. Ed Ella ha detto: la Commissione aveva segnato sei mila lire, la legge ne ha portate otto mila, quindi più di quanto la Commissione stessa indicava.

Ma appunto questa divergenza fra l'indicazione della Commissione e ciò che il Governo ha creduto di stabilire, autorizza il dubbio che la cifra segnata dalla Commissione non sia di una verità matematica ed indiscutibile.

Del resto siamo nel campo dei dubbi, ed io mi auguro che la linea si faccia non dico già con le otto o le sei mila lire, ma anche gratuitamente, se ciò è possibile, altrimenti occorrerebbe diversamente provvedere.

Finalmente resta la frase su cui ha già dati schiarimenti il collega Fili-Astolfone frase a cui io mi sono associato, riguardante la fiducia delle popolazioni nelle promesse del Governo. Ma, onorevole Balenzano, Ella è l'unico ministro che si trovi in questo momento nei termini legali, rispetto al periodo di tempo assegnato dalla legge votata lo scorso anno. Quindi è fuor di dubbio che le parole dell'onorevole Fili-Astolfone e mie potessero in qualunque modo riguardare la sua persona: esse riguardavano purtroppo quel periodo trentennale precedente la sua venuta al Ministero dei lavori pubblici, onorevole ministro, e riguardavano quelle sei leggi di impegni formali per la direttissima, rimaste tutte lettera morta. Ecco il senso delle nostre parole. E come conclusione di tutto il mio discorso io mi auguro, anzi sono sicuro, che la settima legge affidata alle sue provvide cure, onorevole Balenzano, non avrà la sorte delle precedenti e che allo scadere di questo anno noi potremo ringraziarla di averla scrupolosamente eseguita. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza per dichiarare se sia, o no, sodisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Mazza. L'accento deciso, direi quasi sdegnoso con cui l'onorevole ministro ha creduto di rispondere agli interpellanti, anzichè indisporre l'animo mio, lo ha confortato perchè dal tono della sua risposta ho avuto modo di persuadermi che egli veramente ha il proposito di fare qualche cosa. E quindi senza che io entri nella discussione tra l'onorevole ministro e il De Martino, se cioè il Governo possa in deficienza di istanze per parte di imprese private, iniziare prima del termine dell'anno i lavori o gli studi

prossimi che decidano i lavori (questione nella quale io sarei di opinione decisamente avversa a quella dell'onorevole De Martino perchè la lettera della legge è chiara e non ammette la possibilità di autorizzare il Governo ad iniziare i lavori se l'anno non è decorso) senza che io entri in questa discussione e nella questione relativa al sussidio chilometrico sollevata dall'onorevole Arlotta, non ho che a dire una cosa: mi auguro per l'onore del Ministro, per l'onore della Camera italiana che non abbia ad avverarsi un secondo esempio che anche da lontano e assomigli quello che ha lasciato a noi in eredità con le sue parole l'onorevole Depretis. Noi prendiamo la dichiarazione del ministro negli utili e gli diciamo: arriverci al 14 dicembre. (*Benissimo! Bravo!*).

Presidente. Desidera parlare ancora, onomministro dei lavori pubblici?

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Nel ringraziare gli onorevoli interpellanti della squisita cortesia cui sono improntate le loro repliche, sento il dovere di dire una parola sola all'on. De Martino. Il signor Centurioni, se, come gli altri, è venuto al Ministero a chiedere una copia della relazione speciale sulla direttissima, certamente l'avrà avuta come moltissimi altri che sono venuti a domandarla. Di ciò l'onorevole De Martino può esser sicuro.

De Martino. Sarà stata data adesso al marchese Centurioni, ma un mese fa quella copia gliela negarono. (*Commenti*).

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Sarà un caso particolare, ma io so che quel documento è stato dato a tutti, ma oltre quello, io non posso dar nulla nè dir nulla, perchè se noi volessimo adottare sin da ora, soverchie determinazioni, forse finiremo per fare il danno della Roma-Napoli. E perchè allora creare difficoltà quando forse si possono evitare? Spetta a coloro, che debbono costruire la Roma-Napoli, la proposta del modo in cui farla; spetta al Governo di scegliere quale sia la proposta più giovevole. Io farei il danno della strada se venissi ad imporre i mezzi ed i termini nei quali farla. Ed è perciò che l'Ispettorato non può a chi domanda dare altro documento fuori della relazione della Commissione.

Presidente. Così sono esaurite le interpellanze rivolte al ministro dei lavori pubblici.

Le interpellanze degli onorevoli, Todeschini, De Seta, Marescalchi-Gravina, De Andreis, rivolte all'onorevole ministro dell'interno saranno differite essendo il ministro dell'interno impegnato nell'altro ramo del Parlamento.

Verrebbe ora l'interpellanza degli onorevoli Pascolato e Riccio rivolta al ministro di agricoltura e commercio.

Anche questa interpellanza, non essendo presente l'onorevole Ministro di agricoltura e commercio sarà rimandata.

L'onorevole Grassi Voces ha presentato un'interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici «sul cattivo funzionamento della ferrovia circumetnea nei rapporti della incolumità dei viaggiatori e del trattamento del personale.»

È presente l'on. Grassi Voces? (Non è presente).

Non essendo presente questa interpellanza s'intende ritirata.

L'interpellanza dell'onorevole Laudisi rimane sospesa.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Lagasi al ministro dei lavori pubblici, «per sapere se gli studi del valico appenninico tra il porto di Genova e la media valle del Po saranno estesi alla Genova-Borgotaro che risolve il problema della litoranea interna da tanto tempo reclamata è più breve del Brennero, pel Veneto e per l'Emilia e la meno costosa di fronte specialmente alla possibilità di esercitarla con la energia elettrica»

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

Lagasi. L'argomento della mia interpellanza, in apparenza di lieve interesse locale, è di grande interesse generale. Solo per questo l'ho presentata.

Mentre si discuteva in quest'Aula con tanto amore e con tanto intelletto il disegno di legge, per l'autonomia del porto di Genova, mi sorrideva l'idea di proporre un ordine del giorno con invito al governo di studiare la ferrovia Genova-Borgotaro per il valico del Bocco. La punta, in quella circostanza, mossa dall'onorevole Raggio, contro l'innocuo avverbio, *direttamente*, contenuto nell'ordine del giorno dell'onorevole Bettolo, mi fece accorto che, mettendo il Parlamento a rumore, avrei destato le cupidigie delle vergini custodi dei diversi valichi; a far capo dallo stesso onorevole Raggio che tende a Gavi, all'onorevole Fasce che sospira per Rigoroso; all'onorevole Dal Verme che manovra per Bobbio. Meglio, molto meglio ho quindi pensato, parlarne a mare placido, in un giorno destinato alle interpellanze.

Della necessità di un nuovo valico che metta in comunicazione il porto di Genova con la media valle del Po, non mi soffermerò a parlare lungamente dopo quanto se n'è detto e scritto. Il porto, pur essendo

essenzialmente d'importazione, deve, aver di mira non solo l'aumento della sua importazione, ma anche della sua esportazione. Questo movimento sarà continuo e progressivo, se il porto verrà allacciato, oltre che alle vie interne per Milano, per Torino, per Ventimiglia e Pisa, alle vie esterne pel Cenisio, pel Gottardo e pel Sempione, ad altre vie interne ed esterne, le quali allarghino la sua zona di azione o di competenza. Questo movimento fra pochi anni, seguendo la sua crescente progressione, raggiungerà l'enorme cifra di sette milioni di tonnellate di merci ed avrà bisogno, più di mezzi rapidi e sicuri di comunicazione, che di magazzini di deposito. E poichè nè l'allacciamento di Genova a Rivarolo, nè il passo al Campasso nè l'ampliamento delle stazioni, nè il blocco delle gallerie dei Giovi, saranno sufficienti a sfollare il porto di Genova, quale dovrà essere il nuovo valico? Genova, superbamente adagiata nel punto culminante delle gemine divaricanti riviere, del mare Ligustico chiusa in un semicerchio di rocce e di balze, che la dividono dalla vallata del Po e dalla catena delle Alpi, non raggiungerà mai tutta la sua importanza marinara, se non riuscirà a rompere, a spezzare l'Appennino, quasi avesse dinanzi a sè, non una barriera di montagne, ma una vasta e facile pianura. Il commercio portuale genovese che preme contro questo ostacolo naturale, che si affolla sulle banchine e sulle calate del porto, deve aprirsi il valico a ponente od a levante? Secondo il mio modesto avviso, deve aprirsi il valico piuttosto a levante che a ponente. Grandi centri di attrazione interna sono i mercati di Torino e di Milano; di attrazione esterna, i mercati che si alimentano pel Cenisio, pel Gottardo, pel Sempione; ma grandi centri di attrazione interna sono pure i mercati dell'Emilia, del Lombardo-Veneto, ed i mercati che si alimentano per il Brennero, per il Sömmering e per Comons. Il commercio portuale genovese deve non solo conservare i vecchi; ma cercare nuovi mercati, aprirsi nuove vie, abbracciare nuovi orizzonti che più lo alimentino e lo vivifichino. Genova, pure essendo e restando il porto di Torino e di Milano, deve diventarlo anche di quel vastissimo campo che è compreso fra Genova, Piacenza e Verona, campo che si schiude ora a nuove, potenti energie commerciali industriali ed agricole.

L'onorevole Chiesi, tenuto conto del numero dei vagoni che si caricano nel porto di Genova, e rimangono a servizio dei bi-

sogni locali, ha calcolato che sopra 100 ne sieno diretti sulla Ovada-Asti 2.50, sulla Spezia-Pisa 7.50, sulla Sampierdarena-Ventimiglia 4, sulla Rivarolo-Serravalle 4, sulla Ronco-Novati 76. Di questi 86 vagoni, 37.50 sarebbero indirizzati per Novi ad Alessandria; 37.50 per Voghera a Piacenza e a Milano. La statistica non mi sembra esatta, perchè il movimento per Torino e pel Cenisio, dovrebbe effettuarsi sull'Ovada-Asti se pure condizioni speciali di esercizio non lo impedissero. Comunque, la Genova-Borgotaro, sottrarrebbe al movimento della Genova-Ronco-Novati quel tanto per cento che, indirizzato sopra Voghera, entra per Piacenza nell'Emilia, e quel tanto per cento, non determinato, ma determinabile e certo rilevante, che giunto a Milano, in parte si espande nella vasta zona che è compresa fra Brescia, Verona e Parma; ed in parte passa, pei valichi orientali, in Germania, in Austria ed in Ungheria. Niuna linea fra le esistenti, niuna fra le progettate risponde meglio della Genova-Borgotaro ad una più rapida, più breve e più sicura comunicazione del porto di Genova coi mercati dell'Emilia, della Lombardia, della Venezia, della Germania e dell'Austro-Ungheria. Per raggiungerli è necessario penetrare nel cuore dell'Emilia; pel cuore dell'Emilia a Mantova ed a Verona e da Mantova e da Verona ai valichi delle Alpi orientali. Se pure l'esperienza non ci lascia grandi speranze di un traffico importante coll'estero; però ci impone di prepararlo, di prevenirlo e di aiutarlo. E non è improbabile che le navi, le quali partono dalle coste delle Americhe e dalle coste della Spagna e della Francia, con merci indirizzate per questi mercati esteri, facciano scalo a Genova. Dico: non è improbabile, non solo per la differenza dei noli, non solo per la sicurezza e la brevità della linea; ma più per la possibilità di rifare il carico pel ritorno. Carico di ritorno che esse non potrebbero fare nè a Venezia, nè a Trieste, porti eminentemente ed esclusivamente d'importazione. (*Interruzione del Deputato Rubini*) In questi porti non trovano, onorevole Rubini, merci da esportare.

Aperta questa linea, provveduto alla Ovada-Asti, in modo che questa possa assorbire il movimento per Torino e pel Cenisio, i valichi presenti rispondono indubbiamente all'obbiettivo Milano (grande obbiettivo, ma non unico), anche se la media giornaliera dei vagoni che si caricano nel porto, raggiunga la cifra di duemila, e la media giornaliera dei vagoni indirizzati da Genova sopra

Milano per Novi si mantenga nella cifra di 600 o di 700. Questa affermazione non sembrerà audace se si rifletterà che 600 o 700 vagoni possono essere raggruppati in 20 o 25 convogli e trascinati da 20 o 25 locomotive. Essa anzi trova la sua conferma in poche parole contenute nell'opuscolo del Mario Baratta: *Il commercio lombardo ed il problema ferroviario del porto di Genova*. In questo opuscolo è scritto: « uno spassionato esame delle cifre ci rende tutt'altro che persuasi dell'impellente necessità di un nuovo vallico per Milano ». Sappiamo infatti « che, « nell'antica galleria dei Giovi; passavano, « in media, prima dell'apertura della succursale, 800 carri al giorno; nel 1888, ed « in vari mesi dell'anno successivo, ne trasportarono in alcuni giorni anche 1000 e 1100 « e in ventiquattro ore ininterrotte perfino 1196 ». Ora io domando: a che pro, un nuovo vallico, sia pure direttissimo per Milano, il quale accorcerebbe il tragitto da Genova a Milano di 12 o 15 chilometri al più, e non risponderebbe ad un bisogno assoluto, imprescindibile? Della immensa difficoltà, quindi della enorme spesa di una direttissima, che corra sotto una galleria lunga 19 chilometri, non dico. Niuna delle linee esistenti ad occidente e ad oriente del porto di Genova riuscirà a trasportare più presto le merci dal mare verso i detti mercati e dai detti mercati verso il mare, salvo la Genova-Borgotaro, la quale effettua una economia di percorrenza sulla Genova-Milano-Verona di 55 chilometri, sulla Genova-Piacenza-Verona di 38 chilometri, sulla Genova-Spezia-Parma-Verona di 83 chilometri. Niuna delle linee progettate risponde a questo obiettivo, non la Genova-Giovi-Novì, non la Genova-Rigoroso-Tortona, le quali accorciano il percorso da e per Milano, come ho detto, soltanto di pochi chilometri. Una sola linea, la Genova-Piacenza, per la quale da tanto e tanto tempo si agitano inutilmente i deputati Liguri e Piacentini, contende alla Genova-Borgotaro l'onore di aprire al porto di Genova un valico per verità non molto orientale, per la media valle del Po, per le valli dell'Adige, del Mincio e del Piave e pei valichi delle Alpi Orientali.

Prescindendo, per il momento, da alcune speciali considerazioni di fatto che raccomandano la linea Genova-Borgotaro di fronte alla linea Genova-Piacenza, dimostrerò brevemente quale di queste due linee debba avere la preferenza. Per giudicare, è necessario fare un parallelo fra le due, considerandole nei due periodi, della costruzione e dell'azione o dell'esercizio.

La spesa di costruzione è in relazione sempre con la lunghezza e con la difficoltà tecnica del tracciato; la spesa di esercizio, o di azione, è in relazione sempre con la lunghezza e con la pendenza del tracciato.

Ora la lunghezza della Genova-Borgotaro è di 79 chilometri, quella della Genova-Piacenza di 128 chilometri; l'altitudine dei punti culminanti delle due linee è identica sia che si vogliano considerare come punti culminanti Montebruno o Roccatagliata, Santa Maria o Sissola secondo i vari studi. La stessa natura geognostica delle montagne da attraversare, la comune sede stradale per 39 chilometri di percorso e finalmente le minori pendenze dell'una (15 per mille) e le maggiori dell'altra (25 per mille) dimostrano a luce meridiana che la costruzione e l'esercizio della Genova-Borgotaro, importano una spesa minore della spesa occorrente per la costruzione e l'esercizio della Genova-Piacenza. Ciò senza tener conto dei vari progetti già fatti, l'uno dall'ingegnere Navone, la cui spesa per la Genova-Borgotaro sarebbero 63 milioni, l'altro della Mediterranea il cui preventivo è di 243 milioni.

Nessuna linea quindi risponderà meglio della Genova-Borgotaro all'obiettivo Verona; dico dell'obiettivo Verona, perchè con questo tracciato Verona, sarà avvicinata al porto di più di 20 chilometri che dalla Genova-Piacenza. Tutto ciò senza neppure tener conto delle maggiori difficoltà di costruzione e di azione della seconda parte del tracciato della Genova-Piacenza, in confronto di quelle della seconda parte del tracciato tra Genova e Borgotaro. Tra Isola di Rovigno e Bobbio le montagne sono più aspre ed accidentate, che non lo sieno fra Santa Maria dal Taro e Borgotaro. Non ignoro che, oltre un progetto della Genova-Piacenza a trazione ordinaria, ne esiste altro degli ingegneri Oliva e Badoano a trazione elettrica. Ma se è possibile esercire la Genova-Piacenza coll'energia elettrica, è ancora più facile esercire la Genova-Borgotaro. Ciò sebbene io non sia tecnico dimostrerò con poche parole a base di fatti.

La portata delle acque del Taro, certo non inferiore per portata a quelle del Trebbia, possono essere costrette ad un poderoso salto di 50 o 60 metri. Nella località, denominata Roccie di Carniglia, il Taro con volge le sue acque in mezzo a due contraforti altissimi di arenarie compatte e durissime. Una diga, che attraversi il Taro e unisca le sue due sponde, che distano tre o quattro metri, può essere innalzata con un

spesa lievissima di costruzione, e con una spesa ancor più lieve di espropriazione, imperocchè i terreni, che sovrastano e secondano il corso del Taro per più di 3 o 4 chilometri, sono nudi, rocciosi, improduttivi.

In un opuscolo « *La Ferrovia Genova-Piacenza* » edito a Genova nel 1898 da Giovanni Schenone, di fronte alle ipotesi di una ferrovia per Genova-Borgotaro, che corra e vinca il pallio sulla Genova-Piacenza, si muove un appunto: questo; che la Genova-Borgotaro ha il difetto di innestarsi, di immedesimarsi con la Spezia-Parma, esercita dalla società Mediterranea, che impedirà ogni concorrenza. L'appunto non regge, o, se regge, regge anche per la Genova-Piacenza. Non regge perchè il Governo nella imminenza della scadenza del malaugurato contratto delle convenzioni deve provvedere a che le tariffe siano rese più umane: se poi regge, regge anche per la Genova-Piacenza, perchè la Genova-Borgotaro si innesta nella Spezia-Parma dopo 79 chilometri, e la Genova-Piacenza si innesta colla Piacenza-Parma, dopo 128 chilometri. E se la Borgotaro-Parma è esercitata dalla Società Mediterranea, la Piacenza-Parma è esercitata cumulativamente dalla Mediterranea e dalla Adriatica, che quanto a generosità si equivalgono.

Ma non sono soltanto gli argomenti addotti quelli che mi persuadono della convenienza di aprire pel valico del Rocco al porto di Genova la Valle del Po. Già anche nella mia interpellanza è detto che la Genova-Borgotaro risolve il problema della litoranea interna. Tutti sanno che la più piccola frana, (e sono le frane lungo la Spezia-Genova frequentatissime) interrompe il servizio da Pisa per Genova e da Genova per Pisa e costringe le merci ed i viaggiatori a correre, per la Spezia-Parma-Piacenza-Genova, la bellezza di 320 chilometri. Con la Genova-Borgotaro la distanza tra Spezia e Genova è di 120 chilometri e rappresenta un risparmio sulla Spezia-Parma-Piacenza-Genova di 200 e più chilometri.

Due anni or sono, per una piccola frana verificatasi nella galleria del Rospo, essendo rimasto sospeso il traffico da Pisa per Genova lungo il periodo di due mesi, sulla Borgotaro-Parma passarono ogni 12 ore 24 treni merci. La benefica influenza che la volontà dei popoli esercita sui governanti, rende, se non impossibili difficili le guerre. Io di strategia m'intendo come di Sanscrito, ma senza essere stato all'accademia militare, sento che una linea Genova-Borgotaro metterebbe in comunicazione le due più importanti nostre

piazze marittime, Genova e Spezia, col centro di manovra della valle al Po, sia che si faccia perno di manovra Mantova, sia che si faccia perno Piacenza.

La naturale instabilità della linea, la possibilità che essa sia rotta, spezzata dal primo colpo di cannone, anche di piccolo calibro, dimostrano al Governo la necessità di costruire una linea interna che sia al di fuori del tiro che possa farsi dal mare. Pensi il ministro della guerra a provvedere perchè, egli meglio di me lo sa, per vincere le battaglie importa arrivare in tempo. Con una linea di 320 chilometri la quale va da Spezia a Parma a Piacenza a Genova, non si può certo essere sicuri di arrivare in tempo.

Il comitato della Genova-Piacenza, che è presieduto da quell'eminente parlamentare e distinto generale che è l'onorevole Dal Verme, che mi spiace di non vedere presente, ha presentato il pericolo che minacciava la linea Genova-Piacenza e per correre al riparo, ha proposto che, costruendosi la Genova-Piacenza, si faccia un braccio di una diramazione per Spezia.

Il ministro della guerra, preposto alla difesa del paese, pensi se sia il caso di cogliere l'occasione favorevole e di provvedere con una sussidiaria coperta e breve.

Altro importante grande obiettivo raggiungerebbe questa linea. Costrutta la Genova-Borgotaro, un braccio di 700 chilometri per Piacenza, occorrerebbe la percorrenza da Milano per Roma di 50 e più chilometri.

Ho detto quello che sentivo di dover dire. Non insisto perchè il valico sia aperto in un punto, piuttosto che nell'altro, dell'Appennino. Dico che l'economia e la difesa del paese devono essere al di sopra ed al di fuori di tutte le clientele, di tutte le influenze, di tutte le speranze, di tutte le esigenze, siano di Piacenza, siano di Parma, siano di Milano o di Genova. Onorevole ministro: fate che la Commissione, giacchè è composta, studi spassionatamente tutti i valichi destinati a mettere in comunicazione le vallate del Po col porto di Genova. Provvedete nel supremo interesse della nazione.

Gli uomini che compongono la Commissione, sono superiori ad ogni sospetto e mi auguro, fidente nella bontà delle mie argomentazioni, facciano giustizia nel supremo interesse del porto di Genova, che è il supremo interesse del nostro paese. (*Bene! Bravo!*)

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

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Lagasi ha accennato a chi manovra, a chi si dimena, a chi si agita per i vari valichi appenninici. Da lui abbiamo sentito una dissertazione eloquentissima per la preferenza da darsi ad uno dei valichi. Mi dispiace di non poterlo seguire, imperocchè egli non ignora che è nominata una Commissione, per vedere quale di questi valichi appenninici debba preferirsi agli altri. Ora è lecito all'onorevole Lagasi di poter indicare le ragioni ed i criteri per i quali egli possa preferirne uno agli altri, ma a me questo non è consentito, e quindi non posso che dare atto all'onorevole Lagasi della splendida dimostrazione che egli ha fatto e della quale terrà conto la Commissione, insieme con le ragioni, per le quali si sostengono gli altri valichi.

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

Lagasi. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse letto il testo della mia interpellanza, avrebbe compreso che io non ho punto avuto la pretesa di esigere da lui una dichiarazione, per la quale mi fosse fatto affidamento della costruzione della linea Genova-Borgotaro per il valico dell'Appennino. Sapendo appunto che era stata dall'onorevole ministro istituita una Commissione per studiare i vari valichi, mi sono fatto lecito di modestamente dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che faccia in modo che la Commissione studi anche questo valico. E la chiusa del mio discorso, nel quale ho detto che non insistevo perchè si scegliesse uno piuttosto che l'altro valico, doveva convincerlo che mio unico intento era quello di patrocinare non interessi locali, ma un'interesse generale. E se la Commissione studierà, come apparisce dalle ultime dichiarazioni del ministro, non potrò che dichiararmene soddisfatto.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Non ho in nessun modo attribuito all'onorevole Lagasi di occuparsi d'interessi locali e privati, come certamente l'onorevole Lagasi, quando ha parlato di altri onorevoli colleghi che s'interessano di altri valichi, non ha potuto parlare che d'interessi della cosa pubblica. Io ho detto solo che, non ignorando l'onorevole Lagasi che appena da cinque o sei giorni è stata nominata una Commissione, non potevo rispondergli altro se non

che aspetterò quello che dirà la Commissione stessa.

Lagasi. Sta benissimo!

Presidente. Verrebbe ora l'interpellanza dell'onorevole Gaetani di Laurenzana al ministro dei lavori pubblici, ma l'onorevole di Laurenzana non è presente...

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Gaetani di Laurenzana è venuto per molti giorni alla Camera col proposito di svolgere la interpellanza, e per cortesia l'ha rimandata di lunedì in lunedì perchè io non poteva esser presente alla Camera. Quindi pregherei l'onorevole presidente di conservare nell'ordine del giorno questa interpellanza rimettendola a lunedì prossimo, perchè mi parrebbe una sconvenienza che la prima volta che io intervengo, ed egli non ha potuto intervenire, non mi adoperassi perchè non decadesse dal suo diritto.

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Gaetani Di Laurenzana avrebbe dovuto svolgere la sua interpellanza nei lunedì scorsi se fosse stato presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici che fino ad oggi non ha potuto intervenire, per la qual cosa quella interpellanza sarà mantenuta nell'ordine del giorno come atto di cortesia verso l'onorevole Di Laurenzana.

Se la Camera non si oppone così rimarrà stabilito.

L'interpellanza dell'onorevole Nofri è rimandata; così pure quella dell'onorevole Spagnoletti.

Viene poi l'interpellanza dell'onorevole Majorana, ma poichè si riferisce allo stesso argomento dell'interpellanza dell'onorevole Gaetani Di Laurenzana sarà rimandata, altrimenti verrebbe meno la proposta fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Maiorana. Consento che sia differita.

Presidente. Vi sono altre interpellanze dirette all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma poichè credo che l'onorevole ministro stanco, le rimanderemo ad un'altro lunedì.

Voci. Sì, sì!

Presidente. Allora il seguito delle interpellanze è rimandato a lunedì.

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Si dia lettura delle domande d'interrogazione.

Del Balzo Girolamo, segretario, legge:

Il sottoscritto interroga il Ministro di Grazia e Giustizia se in forza delle leggi vigenti, non sia concesso al giudice istruttore di recarsi dovunque per accertare i reati.

Socci.

Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro sul perchè non ha presentato, come ripetutamente ha promesso di collocare in pianta stabile gli impiegati straordinari dell'Avvocatura erariale, delegazioni del tesoro e intendenza di finanza, come ha fatto per gli straordinari del Ministero.

Di Canneto.

Il sottoscritto chiede interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere quando presenterà l'organico del personale delle Biblioteche pubbliche governative.

Di Canneto.

Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sulla condizione diversa di trattamento fatto al basso personale del Regio Conservatorio di musica di Napoli in relazione agli altri istituti musicali del Regno.

Di Canneto.

Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sulle voci corse di una proroga delle convenzioni ferroviarie.

Brunicardi.

Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro sulla condizione dei volontari di ragioneria delle Intendenze di Finanza.

Riccio.

Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sulle aggressioni perpetrate in Milano la sera del 19 corrente marzo 1903 a danno di pacifici cittadini da agenti della forza pubblica, manifestanti tendenze riprovevoli, malgrado le esortazioni alla calma di alcuni loro superiori.

Cabrini.

Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sul contegno della pubblica forza in Milano nella occasione della commemorazione delle cinque giornate e della conferenza sulla comune di Parigi.

Cabrini

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Si dia lettura delle domande d'interpellanza.

Del Balzo G., segretario, legge:

Il sottoscritto interpella gli onorevoli ministri della istruzione pubblica e dei lavori pubblici, per chieder loro se sia vero ed a qual prezzo o corrisposta annua il Governo abbia ceduto ad una società privata industriale, la massima parte delle energie

idrauliche delle grandi cascate di Tivoli con offesa del pubblico interesse e con inganno all'arte.

Santini.

Chiedo d'interpellare il ministro della guerra sulla condizione degli ufficiali d'ordine che prestano servizio al ministero.

Riccio.

Presidente. Il Governo dirà poi se intenda accettare queste interpellanze.

Riguardo alle interpellanze debbo far noto alla Camera che già era iscritta nell'ordine del giorno una interpellanza dell'onorevole Ciccotti relativa alla Basilicata. Questa interpellanza fu confusa con quelle che si riferiscono ai provvedimenti per le Province meridionali, interpellanze rimandate alla discussione del disegno di legge sugli sgravi, mentre infatti riguarda un argomento diverso.

Perciò sarà di nuovo iscritta nell'ordine del giorno fra le interpellanze per il prossimo lunedì, come prima, riprendendo il posto che già spettava alla medesima.

La seduta termina alle ore 17,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazioni di poteri — Elezione del collegio di Lucca (eletto Martini).
3. Domanda di autorizzazione a procedere all'arresto del deputato Todeschini. (210).
4. *Seguito della prima lettura del disegno di legge.*

Ordinamento giudiziario. (294)

Discussione dei disegni di legge:

5. Sulle case popolari. (134)
6. Della riforma agraria. (147)
7. Ammissione all'esercizio professionale delle donne laureate in giurisprudenza. (105),
8. Modificazioni al libro I, titolo V, capo X del Codice civile, relative al divorzio. (182).
9. Modificazione dell'articolo 82 del testo unico della legge sulle pensioni militari approvato con Decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (106) (*Urgenza*).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli uffici di Revisione e di Stenografia

