

## CCLIII.

2<sup>a</sup> TORNATA DI SABATO 12 DICEMBRE 1903

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

<b>Bilancio dei lavori pubblici (Seguito della discussione)</b> . . . . .	Pag. 9696
BARNABEI . . . . .	9716
BOSSI . . . . .	9715
BRANDOLIN . . . . .	9709
CAVAGNARI . . . . .	9706
CERIANA-MAYNERI . . . . .	9697
DANEO EDOARDO . . . . .	9710
DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .	9713-27
DE NAVA (relatore) . . . . .	9702
DE SETA . . . . .	9725
DI SCALEA . . . . .	9754
FULCI NICOLÒ . . . . .	9707
GALLINI . . . . .	9728-A
GATTORNO . . . . .	9699-9700-9703
GIUNTI . . . . .	9724
JATTA . . . . .	9712
LEALI . . . . .	9696
	9707-15-22-28-B
LICATA . . . . .	9723
MAZZA . . . . .	9703-16-27-28
MINISCALCHI . . . . .	9706-08
MONTI-GUARNIERI . . . . .	9712
MORPURGO . . . . .	9711
PALA . . . . .	9716-28-B
ROCCA . . . . .	9699-9701-09
SANTINI . . . . .	9704
SAPORITO . . . . .	9703
SORANI . . . . .	9722-26
TEDESCO (ministro) . . . . .	9697
	9698-99-9700-01-02-04-07-17-25-27-28-28B
VALLE GREGORIO . . . . .	9714
<b>Comunicazioni della Presidenza (Deputati professori)</b> . . . . .	9686
<b>Interrogazioni:</b>	
Sequestro del giornale <i>La Lotta</i> :	
COSTA . . . . .	9686
FACTA (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9686
Vice-segretari postali e telegrafici:	
MORELLI-GUALTIEROTTI (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9687-88
SANTINI . . . . .	9683
Decorazione accordata al tenente Modugno:	
BOSSI . . . . .	9689
FUSINATO (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9689
Stazione di Fossacesia:	
DE GIORGIO . . . . .	9690
POZZI DOMENICO (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9689
Dotazioni dei laboratori scientifici e delle biblioteche; dispensa dalle tasse universitarie:	
BATTELLI . . . . .	9690-91
PINCHIA (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9690-91

Vini italiani in Austria:	
FUSINATO (sotto-segretario di Stato) . . . . .	Pag. 9691
GUALTIERI . . . . .	9691
Provveditorato agli studi nella provincia di Reggio-Calabria:	
PINCHIA (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9691
TRIEPEI . . . . .	9692
Monumento Spedalieri:	
Di SANT'ONOFRIO (sotto-segretario di Stato) . . . . .	9692-95
MAZZA . . . . .	9694-96
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Processo verbale:	
BOSSI . . . . .	9685
<b>Plauso all'armata britannica e al comandante Gaunt:</b>	
MIRABELLO (ministro) . . . . .	9728-D
PRESIDENTE . . . . .	9728-D
SANTINI . . . . .	9728-C
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Sull'andamento degli istituti d'Emissione (LUZZATTI) § . . . . .	9696
Istituzione di una linea di navigazione tra Venezia e Calcutta (TECCHIO) . . . . .	9705

La seduta comincia alle ore 14.5.

Riccio, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana di ieri.

## Dichiarazioni sul processo verbale.

Bossi. Domando di parlare sul processo verbale.

Presidente. Parli pure.

Bossi. Ieri in risposta alla mia interrogazione, mi sembra che l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno abbia detto che i licenziati della Nord-Milano finora disoccupati sono 17. Ora in un telegramma che ho ricevuto mi si dice che i licenziati sono 117 e questi tutti già in servizio da 10 a 20 anni e tutti possono vantare maggiori diritti nella loro carriera avvenire.

Ho voluto fare questa rettificazione perchè si tratta di un fatto per sè stesso molto importante.

Presidente. Si terrà conto nel verbale di questa seduta della sua dichiarazione.

E se non vi sono altre osservazioni dichiaro approvato il verbale testè letto.

(È approvato).

**Congedi.**

**Presidente.** Ha chiesto congedo, per motivi, di famiglia l'onorevole Scalini, di giorni 12. Non essendovi osservazioni in contrario questo congedo si intenderà concesso.

(È concesso).

**Comunicazioni.**

**Presidente.** È pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

« A S. E. il Presidente  
« della Camera dei deputati

« Roma.

« Eccellenza. Mi faccio premura di significarle che la Giunta delle elezioni, preso atto della nota del ministro della pubblica istruzione in data 21 luglio prossimo passato con la quale partecipa la nomina degli onorevoli Faranda e Ciccotti a professori ordinari della Regia Università di Messina, e della nota in data 11 corrente colla quale lo stesso ministro partecipa la nomina dell'onorevole Cortese a professore ordinario nell'Università di Padova, ha iscritto gli onorevoli:

« Faranda Francesco, Ciccotti Ettore e Cortese Giacomo, professori ordinari di Regia Università, fra i deputati impiegati assegnati alla categoria generale.

« Roma 12 dicembre 1903.

« Il presidente della Giunta delle elezioni  
« Firmato: Finocchiaro-Aprile. »

**Interrogazioni.**

**Presidente.** Ora l'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Costa Andrea al ministro di grazia e giustizia « sul sequestro del giornale *La Lotta* di Imola del 15 novembre del 1903. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

**Facta, sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.** Io non posso dare all'onorevole Costa una risposta diversa da quella che ieri ho data all'onorevole Varazzani, il quale interrogava il Governo sul sequestro di un giornale che si pubblica in Roma. Il giornale *La Lotta* pubblicò un articolo scritto dall'onorevole interrogante, articolo che all'autorità giudiziaria parve dovesse essere sequestrato; in seguito a questo sequestro si è iniziato un procedimento penale il quale è tuttora pendente. Capirà dunque l'onorevole interrogante che allo stato delle cose

non ci rimane che aspettare il giudizio che sarà per dare l'autorità giudiziaria.

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

**Costa Andrea.** La risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato me l'aspettava; ma mi permetta di dirgli che non è una risposta. Io non gli ho chiesto per quale reato fosse *La Lotta*, fossi io, processato; non gli ho chiesto se il processo si farà o non si farà; gli ho chiesto che cosa ne pensa egli, che cosa pensa il Governo, del sequestro; di questo (non mi permetto di aggiungere aggiuntivi) sequestro; se crede, il sotto-segretario di Stato, se crede il ministro di grazia e giustizia, se crede il Governo, sul serio che si possa oggi, in pieno 1903, applicare ancora l'editto di Carlo Alberto, l'editto del 1848, con gli stretti criteri di un pretore, di un procuratore, di provincia; se egli, se il Governo, crede che il dire, per esempio, che Sua Maestà il Re ha dato un consiglio all'onorevole Giolitti sia offendere il Re; se il dire che provino le istituzioni, per con futarci, quello che sanno, quello che possono fare, significhi armarci a guerra violenta (come dice l'ordinanza del pretore) contro le istituzioni; o se invece non si dovesse, questo editto del 1848, applicato a piccolo Piemonte, trattare come si trattava in Inghilterra certe leggi medioevali che sussistono tuttora perchè non furono abrogate mai, ma che nessun giudice avrebbe l'autorità di applicare ai tempi nostri.

A tutto questo, onorevole sotto-segretario di Stato, doveva Ella rispondere, e mi duole che non l'abbia fatto.

E poichè Ella mi assicura che un processo ci sarà, ben venga il processo. Frattanto non vedo che il procuratore generale di Bologna abbia chiesta alla Camera l'autorizzazione a procedere contro di me... Che cosa aspetta egli? Eh! lo so bene; il procuratore generale non ha chiesta ancora l'autorizzazione perchè oltre al ridicolo di sequestro (poichè francamente il sequestro di questo articolo cade nel ridicolo) ci sarebbe tanto da poter provare che il sequestro medesimo non è stato che un arbitrio a cui si è aggiunto un furto; furto del lavoro nostro, furto del lavoro dei nostri operai, furto perfino di francobolli che si partano via coi pacchi postali senza più renderne conto, dagli agenti di pubblica sicurezza. (Commenti — Si ride).

**Presidente.** Ella vuol dire abuso non furto

**Costa Andrea.** Come Ella vuole, onorevole presidente. (*Si ride*).

Io sono sempre disposto a conformarmi alla sua autorità: ma per me è un furto...

Mi auguro adunque che il processo venga e che io stesso debba sostenere dinanzi alla Corte d'assise il mio, il nostro buon diritto. Se il processo non verrà, ripresenterò la interrogazione; non ne dubiti, onorevole sotto-segretario!

Certo io non pretendo, nessuno di noi pretende, che l'autorità politica intervenga nei dibattiti giudiziari; ma quando si enuncia, come enunciaste Voi, un programma di governo democratico, sopra tutto in materia così delicata, come è quella dei reati di stampa, urge che questa stessa autorità politica abbia anche un programma chiaro, preciso, per frenare gli arbitrii di certe ristrettissime menti di procuratori o di pretori di Provincia, i quali, sicuri (sicuri!) dell'impunità, fanno strazio dei giornali di opposizione, siano essi clericali, siano anarchici, siano socialisti, purchè d'opposizione. Conchiudendo, mi auguro, dal profondo del cuore, che da questa modesta interrogazione sorga dalla Camera un voto: che quel disegno di legge sull'abolizione degli articoli 52, 58 e 59 dell'editto Albertino (disegno di legge di cui è relatore, interpretando il pensiero di tutta l'Estrema Sinistra, il nostro amico Mirabelli), venga finalmente, secondo il desiderio della Camera più volte espresso, finalmente approvato, perchè da una nazione civile, come la nostra, sparisca l'onta, l'onta, dico, del sequestro preventivo! (*Approvazioni a sinistra*).

**Presidente.** L'onorevole Falcioni ha interrogato il ministro dei lavori pubblici « per apprendere le cause del pregiudizievole ritardo nell'iniziare i lavori di costruzione della stazione ferroviaria internazionale di Domodossola e delle opere annesse. »

(*Il deputato Falcioni non è presente*).

S'intende che egli rinunzi a questa sua interrogazione.

L'onorevole Santini interroga il ministro delle poste e dei telegrafi « per conoscere se, in armonia agli impegni assunti dal suo predecessore, nell'ultima discussione parziale del bilancio 1903-904, intenda attuare nell'esercizio in corso il passaggio al grado di segretario dei vice-segretari idonei. »

L'onorevole sotto-segretario per le poste e pei telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Morelli-Gualtierotti,** sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi. La situazione di fatto,

abbastanza dolorosa, a cui accenna l'onorevole Santini, deriva dalle disposizioni dell'organico delle poste e dei telegrafi; quei vice-segretari di prima classe, a cui l'onorevole Santini s'interessa, erano, secondo l'organico del 1899, 350; mentre la classe immediatamente superiore constava soltanto di 150. Da questo si comprende quanto fosse difficile il passaggio dei vice-segretari di prima classe a segretari di terza classe.

L'organico più recente, del 1902, da una parte, rimediava a codesto inconveniente, aumentando la classe dei segretari di terza, di 60, e diminuendo di 70 quella dei vice-segretari di prima. Frattanto, nel 1897 e nel 1899, avevano avuto luogo concorsi in seguito ai quali un buon numero di vice-segretari di prima classe erano stati dichiarati idonei.

Col miglioramento introdotto con l'organico del 1902, ispirato a quei sentimenti stessi che muovono l'interrogante, fu possibile di passare a segretari di terza classe 110 vice-segretari di prima classe; però sono sempre rimasti fra i dichiarati idonei nel concorso del 1899, 190, i quali, rimanendo le cose quali sono attualmente, secondo l'organico, pur migliorato, del 1902, dovrebbero, data la media ordinaria delle vacanze che si verificano in codesti posti superiori, aspettare sei anni, prima di passare alla classe superiore per cui sono stati dichiarati idonei. Perchè poi tutti i 280 che costituiscono la prima classe dei vice-segretari potessero passare alla terza classe dei segretari, occorrerebbero ben 9 anni. Questo rappresenta certo un rallentamento di carriera che ha anche preoccupato l'Amministrazione centrale; ed il ministro delle poste e dei telegrafi, nella discussione ultimamente tenuta sul proprio bilancio, ha dato affidamento che a questo si sarebbe provveduto.

Posso assicurare l'onorevole interrogante, che quello che il ministro ha detto, sono io autorizzato a confermarlo. È preparato già un disegno di legge per una nuova revisione di questo organico, revisione d'organico che consentirà nei limiti del bilancio, di allargare ancora le file della classe superiore e far passare abbastanza rapidamente i 190 vice-segretari a quel grado pel quale sono stati dichiarati idonei.

L'onorevole interrogante comprende che non posso dargli affidamenti maggiori di questo; quando discuteremo il disegno di legge relativo, vedremo anche in quali limiti ed in quali termini potrà essere adottato questo allargamento di classe ed a

qual tempo si potrà far risalire l'effetto del nuovo organico. Spero che l'onorevole Santini vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

**Santini.** A me spiace di non poter rispondere all'augurio cortese dell'onorevole sotto-segretario di Stato, chè la sua risposta elude la mia domanda. Non si tratta di rivedere l'organico, ma di mantenere gli impegni assunti da due ministri, dall'onorevole Galimberti e dall'onorevole Stelluti-Scala. Questi, discutendosi il suo bilancio, nel rispondere alla stessa domanda, che presento oggi, disse che avrebbe provveduto. Ora mi consta che il Ministero vuol provvedere, ma in parte minima, e non innanzi il primo luglio. Noi desideriamo che questi impegni, già soverchiamente protratti, vengano mantenuti al primo gennaio. Che colpa hanno gli impiegati se l'organico è difettoso? Il curioso è che, essendosi indetto il concorso, coloro i quali rimasero vittoriosi, sono rimasti indietro a coloro, che erano stati bocciati e che viceversa hanno ottenuto il passaggio. (*Segni di diniego dell'onorevole sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi*).

Così è, ed è inutile che io ripeta il discorso, pronunciato giorni fa. Per l'onore del Governo del mio paese io credo ed ho sempre creduto che l'opera del Governo in questioni, non politiche, ma tecnico-amministrative, debba essere continuativa così che l'impegno, assunto da un ministro, debba venir mantenuto dal successore. Ora, se Ella vuol riandare la risposta dell'onorevole Galimberti, vedrà che essa è tale che nelle promozioni, onde parliamo, non sia onesto oltre indugiarsi.

Io voglio, quindi, nutrire fiducia, anche per corrispondere all'augurio cortese dell'onorevole Morelli-Gualtierotti, che il Ministero, tornando sulla decisione, cui ha accennato, vorrà provvedere a far giustizia tanto più che il far giustizia deve esser cosa, cui qualsiasi ministro deve tenere. Va notato che quello delle poste e dei telegrafi è l'unico bilancio attivo e che, quindi, possano bene spendersi alcune migliaia di lire per compiere opera di giustizia.

Non va dimenticato che nel Ministero, cui presiedono l'onorevole Stelluti-Scala e l'onorevole Morelli-Gualtierotti, si sono verificati degli scandali gravissimi. Io ho portato qui precisa l'accusa che l'onorevole Squitti ha impiegato illegalmente un nu-

mero rilevante di suoi elettori, e siccome egli non è venuto qui a smentirmi, io mantengo la mia affermazione. Dichiaro anzi che, se il Governo non licenzierà questi impiegati, così che già da tre anni hanno ingiustamente goduto uno stipendio, che loro non spetta, io, insieme con colleghi d'ogni parte della Camera, presenterò una mozione perchè questo scandalo abbia a cessare. (Bene! *all'estrema sinistra*). Siccome parlo chiaro, sfido l'onorevole Squitti a smentirmi. Questi impiegati debbono essere licenziati e su ciò non transigerò, anche se a quel posto vi fosse il migliore mio amico. E tanto più ciò mi preoccupa in quanto che l'assunzione in servizio di questi agenti elettorali è andata a scapito delle classi degli impiegati umili, di quei poveri portalettere e procaccia, che avevano diritto a quella promozione, che l'onorevole Squitti ha negato loro per favorire invece i suoi elettori. (*Commenti*).

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

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Morelli-Gualtierotti, sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi.** Naturalmente io non raccolgo questo fatto personale che non mi riguarda; osservo solo che quei 500 individui (e credo che siano molto meno) cui ha alluso l'onorevole Santini appartengano ad una classe di personale diversa da quella cui si riferisce l'interrogazione. Quanto al personale cui si riferisce l'interrogazione, con tutto il desiderio che il Ministero può avere di giovare a questi 190 vice-segretari dichiarati idonei, la condizione di fatto è tale che oggi non sarebbe in grado di promuovere, alla classe alla quale hanno acquistato un certo diritto col loro esame, neppure uno. Perchè non bisogna dimenticarsi che vi è anche la Corte dei conti che non permette di fare promozioni quando non vi sia il posto vacante cui si deve assegnare quel determinato impiegato promosso. Non si può provvedere che con una revisione di organico sulla quale la Camera dovrà deliberare.

In quella circostanza, e questo sia detto per dimostrare all'onorevole Santini che non ho inteso deludere la sua interrogazione, e ripeto quello che dianzi avevo detto, senza che forse l'onorevole Santini sia stato attento alle mie parole, la Camera determinerà anche da qual tempo deve avere effetto l'organico: cioè se dal 1° luglio 1904 o dal 1° gennaio 1904, o se vuole dal 1° luglio 1903. La Camera è padrona di fare quello che crede quando si tratta di votare una legge,

ed alle leggi appartengono anche gli organici. Dunque l'onorevole Santini tenga conto che al Ministero ci sono le migliori disposizioni per favorire questi impiegati che da lungo tempo attendono codesta promozione.

È un caso che non è nuovo, che si verifica in molti altri Ministeri, che si aprono concorsi e che quelli che li hanno vinti debbono aspettare il tempo in cui ci sia il posto aperto per poterli promuovere; ma tuttavia le buone intenzioni al Ministero vi sono, e saranno tradotte in atto con la prossima presentazione di un organico che darà la possibilità di collocare questi vice-segretari di prima classe, che hanno acquistato l'idoneità alla promozione.

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Bossi al ministro degli affari esteri: « sull'azione esercitata e che intende esercitare nella pratica relativa alla decorazione accordata al tenente Modugno, con atroce offesa al più elementare senso morale. »

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.

**Fusinato, sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.** Per rispondere all'interrogazione dell'onorevole Bossi io devo premettere che fra i comandanti dei reparti delle truppe europee in Cina intervenne un accordo per proporre ai rispettivi Governi uno scambio reciproco di decorazioni per gli ufficiali. Fu in seguito a questo accordo che in data 20 agosto 1902 venne rimessa al Governo italiano da parte del Governo germanico, per il consueto gradimento, una lista di ufficiali italiani proposti per decorazioni.

E, interrogato il Ministro dalla guerra, il gradimento venne dato con nota in data 2 ottobre 1902. Alcuni mesi dopo, e precisamente il 13 gennaio 1903, il tenente Modugno fu arrestato sotto le ben note imputazioni. Fortunatamente le decorazioni non erano ancora giunte; e quando giunsero il Ministero non soltanto non consegnò al Modugno la sua, ma la restituì al Governo germanico « per trovarsi il Modugno sottoposto a procedimento penale. » Rimane quindi assodato: 1° che quando il Governo italiano dette il suo gradimento, nulla constava ad esso delle accuse e dei fatti imputati al tenente Modugno; 2° che quando ciò constò, il Governo, non solo non consegnò la decorazione, ma la restituì.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onore-

vole Bossi, per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

**Bossi.** Evidentemente io, sapendo che la persona di cui si tratta trovai sotto processo, avrei ritirato l'interrogazione; ma il fatto della decorazione è apparso sui giornali di tutto il Paese, di tutti i partiti, cagionando una tristissima impressione; io quindi ritenendo una necessità che una protesta sorgesse da questi banchi contro quel fatto, e che anche dal Governo venisse spiegato ed accertato che quella decorazione era stata ritirata, ho mantenuto la mia interrogazione. Perciò ringrazio il sotto-segretario di Stato di aver fatto delle esplicite dichiarazioni, che serviranno a rassicurare il Paese.

Certo, che se invece di essere al banco del Governo un altrettanto intelligente quanto volenteroso cireneo come l'onorevole Fusinato vi fosse stato il ministro Ottolenghi o il ministro Morin, avrei voluto domandar loro come mai è accaduto che il tenente Modugno abbia commesso tante infamie in Cina all'insaputa del comando superiore tanto da arrivare ad una decorazione. (*Interruzioni*).

**Presidente.** Onorevole Bossi, si tratta di un imputato.

Mi pare che la sua interrogazione sia esaurita.

**Bossi.** Ritengo però che sia maggior carità di patria tacere, quando le cose sono giunte a questo punto. (*Commenti*).

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole De Giorgio, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda ripristinare alla stazione di Fossacesia la fermata dell'unico diretto n. 69 riconosciuta per oltre quarant'anni sempre indispensabile per i bisogni di quel paese sommamente industriale, e dell'intero ed importante circondario di Lanciano ».

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

**Pozzi Domenico, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** L'interrogazione dell'onorevole De Giorgio relativa al domandato ripristino della fermata del treno diretto n. 69 alla stazione di Fossacesia, non è una questione definitivamente risolta. Quando, dietro l'istanze ripetute dell'onorevole De Giorgio, il Ministero ha cercato d'indurre la Società a riattivare questa fermata, che già da quarant'anni era in uso, la Società oppose una serie di difficoltà, basate specialmente sulla scarsità di prodotto in quella stazione e sul numero esiguo dei biglietti che vi si distri-

buivano. Tuttavia, siccome si tratta di una fermata, la quale è da poco tempo sospesa, mentre da tante diecine di anni era in uso, e di una fermata la quale venne, al momento della sospensione, sostituita da un'altra fermata a Francavilla, ora tolta anche questa, il Ministero non ha creduto di acquetarsi alle ragioni della Società esercente e di consentire che la fermata fosse definitivamente soppressa.

Il Ministero si è interessato, per la bontà delle ragioni addotte dall'onorevole De Giorgio, a questa questione, ed ha insistito perchè possibilmente, questa fermata venisse ripristinata. A questo punto sono le trattative; ma il Ministero non tralascia d'insistere e nutre fiducia di poter dare in definitiva all'onorevole De Giorgio una risposta che soddisfi lui e la regione per la quale egli s'interessa al ripristino di questa fermata.

**Presidente.** L'onorevole De Giorgio ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta del sotto-segretario di Stato.

**De Giorgio.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della risposta che mi ha dato che per altro mi aspettava definitiva nell'interesse della mia regione.

Rimarrò in aspettativa della realizzazione delle promesse che egli ha fatte, facendo però notare che, a mio credere, la sospensione della fermata del diretto n. 69 a Fossacesia non sia stata ispirata unicamente da ragioni ferroviarie...

**De Amicis.** Da voto contrario dato...

**De Giorgio.** Spero per altro che non avrò bisogno di portare ancora in discussione questa faccenda e di ottenere invece il ripristino definitivo della fermata del diretto che serve ad un capoluogo di circondario, per sè stesso importantissimo, e di cui non è diminuito affatto l'interesse commerciale ed industriale.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Battelli al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se e quando sarà ripristinato il decimo alle dotazioni dei laboratori scientifici e delle biblioteche. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Pinchia, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Il decimo alle biblioteche, desiderato dall'onorevole Battelli, non potrà essere così presto ristabilito. Si potrà ora, per intanto, date le condizioni del bilancio, aumentare la dotazione della biblioteca Vittorio Emanuele, vedendo poi in seguito se

si potrà tornare, per le altre biblioteche alle antiche dotazioni.

In quanto ai laboratori scientifici la dotazione sarà ristabilita e il decimo restituito ai laboratori, per gli effetti della legge 28 maggio 1903.

**Presidente.** L'onorevole Battelli ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Battelli.** M'avrebbe fatto piacere che l'onorevole sotto-segretario di Stato m'avesse data una notizia più precisa e cioè se nell'anno corrente, o in quello venturo, saranno ripristinate le dotazioni almeno ai laboratori scientifici, facendo preghiera che siano al più presto ristabilite anche quelle per le biblioteche.

**Pinchia, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Verificandosi gli aumenti d'introito che si sperano dalla legge 28 maggio 1903, essi saranno devoluti all'aumento delle dotazioni per i laboratori: ma questo poi dipenderà dalla Camera quando voterà il bilancio.

**Presidente.** Viene ora un'altra interrogazione dell'onorevole Battelli al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere su quali criteri sia stato disposto nel regolamento sulle tasse universitarie, che venga concessa la mezza dispensa soltanto a quei giovani, che abbiano riportato non meno di ventiquattro punti nelle singole materie, contrariamente a un ordine del giorno votato dalla Camera. »

**Pinchia, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Il Parlamento ha votato riguardo alle dispense da esami due ordini del giorno che si integrano a vicenda: uno lo votò la Camera per la dispensa dagli esami, un altro lo votò il Senato raccomandando che nelle dispense da esami si usi il criterio essenziale di favorire soltanto i giovani di alta coltura. Coordinando questi due ordini del giorno, la Commissione reale, che si occupa del regolamento, ispirò a questo principio i suoi criteri: ma finora non è stata pubblicata nessuna disposizione.

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

**Battelli.** Anche qui io credo proprio che siamo in equivoco. Quando fu votata la legge ricordata dall'onorevole Pinchia, io ed altri colleghi proponemmo un ordine del giorno che diceva (e ne spiegammo anche le ragioni) dovessero bastare otto decimi di media e ventiquattro trentesimi per l'esercizio dagli esami: ma ove un giovane avesse a

vuto in qualche materia anche 18 punti, purchè la media totale fosse almeno di 24, la dispensa doveva esserci egualmente. Ora è arrivato ai rettori delle Università un ordine per cui non si ammetta la mezza dispensa se non coi 24 trentesimi nelle singole materie, contrariamente, ho detto nell'interrogazione, a un ordine del giorno della Camera. Per questo ho affermato in principio che nella risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato ci deve essere un equivoco, di cui non so quale sia la portata (*Commenti*).

**Pinchia**, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Non comprendo dal canto mio come siano arrivati ordini di tal genere ai rettori delle Università, mentre dal Ministero tali disposizioni non possono essere state prese perchè il regolamento non è ancora completato nè pubblicato (*Conversazioni*).

**Battelli**. Sono contento, perchè così potrò intervenire un'altra volta su questa questione.

**Presidente**. L'onorevole Frascara interroga il ministro dell'interno, « per sapere quale accoglienza intenda fare all'istanza del municipio di Alessandria e di altri Comuni per impedire il frequente ripetersi di casi di idrofobia. »

Ma la interrogazione decade, non essendo presente l'onorevole Frascara.

Passeremo a quella dell'onorevole Gualtieri, al presidente del Consiglio ed ai ministri degli affari esteri e di agricoltura e commercio, « circa il trattamento che il Governo austro-ungarico farà ai vini italiani, i quali, giunti nei porti di Trieste e Fiume prima della mezzanotte del 31 dicembre 1903, non saranno in tempo sdoganati a causa d'ingombro di merci, o di eccessive formalità, o di altre cause indipendenti dagli speditori. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione.

**Fusinato**, sotto-segretario di Stato per gli affari esteri. Io posso assicurare l'onorevole Gualtieri che la questione, sulla quale egli richiama l'attenzione della Camera, è stata oggetto di esame da parte dell'attuale Ministero appena costituito. Esso avviò subito trattative col Governo austriaco sostenendo questa tesi che corrisponde al nostro profondo convincimento che riteniamo conforme ai principi di giustizia ed alle comuni norme doganali; la tesi cioè che si debba estendere il trattato di favore garantito dal-

l'attuale trattato di commercio a tutti quei vini i quali siano giunti in porti od uffici doganali austriaci prima della mezzanotte del 31 dicembre quando anche a quella non siano stati potuti ancora sdoganare, per cause indipendenti dalla volontà degli speditori. Non ci è giunta ancora la risposta del Governo austriaco, ma io confido che essa concordi con la maniera di vedere del Governo italiano. (*Benissimo!*).

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

**Gualtieri**. Io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato dei chiarimenti che mi ha fornito, e prendo atto delle sue dichiarazioni. Mi auguro anch'io che il Governo austro-ungarico risponderà nei sensi che sono caldeggiati dal Ministero degli affari esteri. Credo però che sarà necessario d'invocare anche altri precedenti, imperocchè la stessa questione sorse per il passato quando furono rotte le relazioni commerciali con la Francia. Ai 28 febbraio 1888 infatti moltissima merce italiana andava verso la Francia, ed allora sorse questa questione, se cioè la merce fosse arrivata in ritardo, sarebbe stata sottoposta al dazio allora vigente, ovvero al nuovo dazio che scadeva alla rottura della convenzione. La Francia, colla quale eravamo allora in aperto dissidio, risolse in questo senso la questione. Ora io mi auguro che l'Austria Ungheria, della quale siamo alleati, non vorrà essere più nemica di quello che era la nostra nemica allora.

**Presidente**. L'interrogazione che segue dell'onorevole Cerri al ministro di grazia e giustizia « circa le cause che hanno determinata l'agitazione della curia presso la Corte d'appello di Aquila e per conoscere se il Governo si decide a rimuoverle nell'interesse della giustizia e del prestigio della magistratura »; ma decade, essendo assente l'onorevole interrogante.

Segue l'altra dell'onorevole Triepi al ministro della istruzione pubblica « sulle ragioni che consigliano il Ministero di tenere da lungo tempo vacante il Provveditorato agli studi nella provincia di Reggio-Calabria. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

**Pinchia**, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Veramente il Provveditorato di Reggio-Calabria non è vacante...

**Triepi**. Peggio che vacante.

**Pinchia**, sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica. Esiste un titolare che dal

passato Ministero è stato destinato in missione al Ministero stesso per certi studi speciali. Compiuto questo suo mandato, fu nominato membro del Consiglio superiore della pubblica istruzione, ed ora ha chiesto il collocamento a riposo. In questo momento non si attende che il nulla osta del ministro del tesoro per poter procedere al collocamento a riposo del detto funzionario, e quindi nominare un nuovo titolare al Provveditorato del quale s'interessa l'onorevole Tripepi.

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

**Tripepi.** L'argomento della mia interrogazione è modestissimo, ma pur troppo non c'era altro mezzo per richiamare l'attenzione del ministro della pubblica istruzione che fu sordo ai reclami degl'insegnanti e delle autorità stesse della Provincia. L'onorevole sotto-segretario di Stato dice che il posto veramente non potrebbe dirsi vacante. Ma è peggio che vacante, perchè fu nominato ad *honorem* a provveditore un individuo forse egregio, ma che aveva il proposito di non andare ad occupare quell'ufficio, anzi nemmeno a prendere possesso della sua carica. Infatti sono passati 16 mesi senza che l'ufficio sia stato minimamente occupato. Peggio ancora: come ha convenuto l'onorevole Pinchia, contemporaneamente alla sua nomina quel funzionario ebbe un'altra destinazione, che materialmente gli impediva di poter coprire il provveditorato di Reggio. Io del resto ho richiamato l'attenzione del ministro della pubblica istruzione su questo fatto, non semplicemente per la cosa in sé, o perchè sia nominato al più presto il nuovo titolare, come me ne dà oggi affidamento la dichiarazione dell'onorevole Pinchia, ma anche perchè le vicende di quel provveditorato sono veramente stranissime. Succede per il provveditore quello che è successo coi prefetti in quella Provincia, che sono stati 20 o 30 dal 1860 ad oggi. Stanno lì pochi mesi e poi sono mandati via. È un posto pare che molti ambiscono, eppoi quando ci sono, non so perchè, si trova modo di mandarli via. Ad ogni modo è tempo che questa burletta finisca. Quindi prendo atto delle dichiarazioni del sotto-segretario di Stato che finalmente un nuovo provveditore che vada definitivamente ad occupare il suo ufficio, sarà con sollecitudine nominato.

**Presidente.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Mazza, al ministro dell'interno « per conoscere quali criteri abbia seguito il signor questore di Roma nella notturna

inaugurazione di un monumento, posto sopra un'area che non è di proprietà demaniale nè sua proprietà privata: e per conoscere a quale confessione religiosa o politica egli si è ispirato nel celebrare la solenne cerimonia. »

L'onorevole sotto segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Di Sant'Onofrio,** sotto segretario di Stato per l'interno. Comincio col premettere che io non sono un filosofo e non ho mai coltivato la filosofia speculativa... (*Si ride*).

**Tripepi.** E chi l'ha mai creduto!

**Di Sant'Onofrio...** e credo che neanche l'onorevole presidente del Consiglio sia un filosofo; (*Si ride*) quindi quando siamo stati invitati, l'uno e l'altro, ad aderire al Comitato per le onoranze a Spedalieri, ci siamo rifiutati, perchè, e questa sarà una colpa in me che sono siciliano, non avevamo mai letto le opere dello Spedalieri. Abbiamo quindi la maggiore serenità di giudizio essendo liberi da qualsiasi precedente impegno relativo ai fatti intorno ai quali ci interroga l'onorevole Mazza.

Ma se noi non abbiamo aderito a questo Comitato, vi sono stati altri eminenti uomini di Stato, liberali di antica data, filosofi di primissimo ordine, che hanno fatto un vero plebiscito in favore dello Spedalieri.

Fra costoro non citerò Terenzio Mamiani, il quale forse diventerà anche lui un reazionario ed un clericale, perchè da qualche tempo una critica inesorabile attacca tutti, massime gli antichi patrioti. Per esempio ora si pone per fino in dubbio l'eroismo dei martiri dello Spielberg, di Mantova, mentre invece si cerca di riabilitare certi giudici e commissari di polizia, che li hanno fatti condannare... (*Interruzioni a sinistra — Commenti*).

Io parlo degli attacchi che si muovono contro questi antichi patrioti.

Ma lasciando il Mamiani si possono citare qui altri filosofi e scienziati e uomini politici che hanno fatto adesione a questo monumento: (*Commenti*) il Crispi, il Morselli, Mario Rapisardi, che certo non è un clericale, (*Si ride*) e che scrisse: « Accetto riconoscente l'onore di far parte di codesta spettabile Commissione per le onoranze dovute al precursore ed al martire di Bronte. »

Il professore Pietro Cogliolo, il Saredo, il Baccelli, il Finali, il Pessina, il Ceneri, che dice: « Aderisco al gentile invito di collocare il mio nome fra i promotori del mo-



numento allo Spedalieri: » l'onorevole Zanardelli, il Salandra, il quale scriveva: « Aderisco col massimo compiacimento a unire il mio nome a quello dei promotori del monumento a Spedalieri. »

Il Nasi, che diceva: Ben volentieri aderisco all'invito rivoltomi; l'onorevole Gallo, l'onorevole Colajanni, l'onorevole Bovio, che scriveva: Mi onoro di appartenere al Comitato che vuole celebrare il nome di Spedalieri: l'onorevole Bovio certamente era un filosofo autentico e di primissimo ordine (*Commenti*). Il Lucchini e tanti altri che ometto per brevità.

Ma vi è di più. Il 28 maggio 1902 l'onorevole Zanardelli, allora presidente del Consiglio, si trovava a Palermo; gli fu offerto un banchetto, ed egli pronunziò un discorso riportato dal *Giornale di Sicilia*, del giorno 29 detto mese, in cui disse fra l'altro: ... La scienza del diritto qui si onora di molti insigni: Tommaso Natale, Rosario Gregorio, Vincenzo Miceli, Nicola Spedalieri cui Roma a buon diritto erige un monumento al quale credetti mio debito di far concorrere lo Stato italiano, come ebbi il compiacimento di far porre la sua effigie sulla fronte del palazzo di giustizia della nostra Capitale. (*Commenti*).

Ed infatti un decreto ministeriale del 3 novembre 1901, n. 462, stabilisce di prelevare dal fondo di riserva per le spese impreviste la somma di quattro mila lire quale concorso al monumento Spedalieri, somma che poi venne impostata nel bilancio di assestamento per l'esercizio finanziario 1901-902. L'onorevole Mazza, che è uno dei più solerti ed autorevoli membri della Giunta del bilancio, sa che questa è una legge dello Stato, anzi la legge delle leggi; quindi il Ministero doveva fare osservare tale legge.

Il rispetto della legge sempre ed in ogni circostanza è la religione alla quale ognora si è ispirato e si ispirerà il Ministero.

E così io credo di avere risposto alla seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Mazza, nella quale egli domandava di conoscere « a quale confessione religiosa e politica egli (il questore, cioè un dipendente del Ministero) si è ispirato nel celebrare la solenne cerimonia. »

Ma veniamo alla prima parte dell'interrogazione dell'onorevole Mazza, nella quale si domanda, quali criteri abbia seguito il signor questore di Roma nella notturna inaugurazione di un monumento posto sopra un'area che non è proprietà demaniale né sua proprietà privata.

Il questore di Roma non ha dovuto in-

spirarsi ad alcun criterio per la semplice ragione che non è stato lui ad inaugurare il monumento. Infatti fin dal 12 giugno il Municipio di Roma rivolgeva al Comitato pel monumento Spedalieri la seguente lettera:

« Prego Vostra Signoria Illustrissima di volermi precisare in modo assoluto quando sarà inaugurato il monumento a Spedalieri. L'Amministrazione comunale che ha intenso desiderio sia al più presto possibile concretata la grande onoranza resa da cotesto Comitato al grande filosofo, ha altresì desiderio vivissimo che sia posto un termine allo stato attuale di piazza Sant'Andrea della Valle e l'obbligo di interessarsene. Faccio appello alla cortesia e alla discrezione della Signoria Vostra Illustrissima e del Comitato perchè mi sia dato modo di comunicare alla Giunta la data vicina, certa ed improrogabile dell'inaugurazione del monumento.

« Con distinta stima

« *L'assessore*

« *Firmato: Ettore Ferrari.* »

il quale non credo che sia un clericale. (*Si ride*).

*Voci.* La data?

**Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per l'interno.** La data è del 12 giugno 1903.

A questa lettera rispose il 17 giugno il Comitato:

« *Ill.mo sig. Sindaco,*

« In risposta alla gradita lettera del 12 corrente, questo Comitato si pregia partecipare alla S. V. Ill.ma che ha fissato (salvo casi imprevisti o di forza maggiore) pel 20 settembre prossimo, l'inaugurazione del monumento a Nicola Spedalieri. In proposito si riserva di farle, a tempo debito, ulteriori comunicazioni.

« Il Comitato ha motivo di essere riconoscente all'Amministrazione capitolina per tanti validi aiuti e per le infinite cortesie: esso ne terrà perenne e profondo ricordo. Frattanto, com'espressione della propria gratitudine, onorasi inviare alla S. V. Ill.ma cinque esemplari della nuova edizione popolare testè fatta del volume, che è il codice rivoluzionario d'Italia, ed a cui il Filosofo deve, dopo il martirio, la gloria.

« Con perfetta osservanza

« *Pel Comitato*

« *Firmato: Giuseppe Cimbali.* »

Ma non fu possibile inaugurare subito il monumento perchè dopo quella data si

verificarono molti avvenimenti: la morte del Pontefice, il Conclave e la partenza dell'onorevole Zanardelli da Roma, la progettata visita dello Zar, il viaggio dei Sovrani a Parigi, ecc.

Il Comitato in seguito ad altro invito fattogli dal Municipio, che voleva finalmente sistemare la piazza di Sant'Andrea della Valle, richiesta confermata anche verbalmente dall'assessore Palomba, domandò di poter scoprire il monumento togliendo lo steccato che lo circondava. E per questo il Comitato si rivolse alla competente autorità la quale, visti i precedenti, lasciò fare e tutto si ridusse all'intervento di poche guardie unicamente per il mantenimento del buon ordine. Il Ministero non ebbe quindi nessuna parte, e così neanche il Questore, in questa inaugurazione la quale fu fatta esclusivamente per iniziativa del Comitato, il quale a sua volta era stato invitato fino dal giugno 1903 dal Municipio a togliere lo steccato al monumento stesso ed a sistemare la piazza.

In seguito alle recentissime polemiche il prefetto di Roma poi ha fatto sapere al sindaco, che, siccome si trattava di un'area municipale così egli, sindaco, era padrone di togliere il monumento, se così credeva, secondo le norme di legge.

Dunque il Ministero non ha preso alcuna parte nell'inaugurazione della statua: essa è stata scoperta esclusivamente per opera del Comitato, in seguito all'invito fatto a questo dal Municipio. Il Municipio poi è libero di fare quello che crede della statua, può mantenerla dov'è o rimuoverla, perchè al Governo poco importa, poco interessa se il filosofo di Bronte abbia una statua in Roma oppure se gli sia tolta quest'onoranza...

*Una voce.* E il Governo ha pagato 4 mila lire.

**Di Sant'Onofrio, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Sicuro, il Governo ha pagato 4 mila lire ma in seguito alla iniziativa di tanti uomini di Stato e filosofi.

Io spero che l'onorevole Mazza sarà soddisfatto di questa mia risposta.

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

**Mazza.** Onorevoli colleghi, la mia interrogazione comprende due domande al ministro dell'interno. In primo luogo io desideravo di conoscere quali criteri abbia seguito il signor questore di Roma nella notturna inaugurazione di un monumento, posto sopra

l'area che non è proprietà demaniale nè sua proprietà privata.

L'onorevole sotto-segretario di Stato mi ha risposto che la religione e la confessione filosofica a cui il Ministero appartiene è il rispetto della legge. Mi permetta l'onorevole sotto-segretario di Stato di dubitare un poco, a proposito dell'inaugurazione del monumento a Spedalieri, della fedele osservanza di questo programma da parte dell'amministrazione, di cui egli fa parte.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha voluto premettere che uomini illustri hanno applaudito alla iniziativa di un Comitato privato, e perciò appunto è stata presentata una legge per un sussidio di 4 mila lire al monumento a Spedalieri. Quindi la giustificazione di questa inaugurazione, la quale però, si affrettò egli a dire, non è stata opera del Governo. Mi permetta l'onorevole sotto-segretario di Stato, non pare che sia esatto quello che egli dice.

Poichè in quella inaugurazione, che studiamente è stata fatta di notte, e studiamente è stata fatta alle due del mattino, non era intervenuto alcun membro del Comune di Roma, che egli dice avere autorizzato la inaugurazione, e (che io mi sappia, o almeno non ne è corsa voce) di discorsi inaugurali nessuno ne ha fatto, forse all'infuori del rappresentante dell'autorità di pubblica sicurezza, perchè intorno al monumento vi sarà stato l'autore, Rutelli, che è ormai avvezzo a simili inaugurazioni; vi sarà stato forse quel professore Cimbali che ha trovato il filosofo Spedalieri; ma v'erano sicuramente ventiquattro guardie di pubblica sicurezza e ventiquattro carabinieri che facevano da folla e che erano pronti ad ascoltare il discorso, che non venne.

Ora, onorevole sotto-segretario di Stato, è o non è una violazione manifesta del Codice civile quella che è stata commessa in quella notte? Che io mi sappia, l'area di Sant'Andrea della Valle era, ed è, proprietà comunale; che io mi sappia, il signor questore Giungi nè per suo conto, nè per conto dell'onorevole Luzzatti, ministro del tesoro, si è mai deciso a comperare quell'area. Ebbene il signor questore Giungi (poichè non c'illudiamo, dalla voce pubblica emerge che il questore ha consentito, ha protetto questa arbitraria inaugurazione) doveva sapere che quest'area era municipale, ed invece senza il consenso (lo dimostrerò) dell'autorità municipale, segretamente, di notte si è inaugurato questo monumento.

Ma l'onorevole sotto-segretario di Stato ci ha detto: v'è una lettera 12 giugno 1903 dell'autorità municipale. Perfettamente. Ma alla sua buona fede io mi richiamo, per chiedergli: non sa egli che dal 12 giugno 1903 al novembre 1903 era sorta una polemica vivacissima e tale da impedire all'autorità comunale di decidersi per la inaugurazione del monumento? Egli, che presiede all'amministrazione dell'interno, non può ignorare che questa polemica vivacissima vi fu specialmente ad iniziativa di un valoroso e studiosissimo giovane che rimise le cose a posto, aprendo gli occhi a quei creduli i quali in buona fede avevano aderito alle onoranze a Spedalieri.

E a proposito delle firme degli aderenti devo rilevare la osservazione di un amico mio che talvolta le firme si consentono alla stessa guisa come si consentono le sigarette. E durante questa polemica l'onorevole ministro dell'interno, forse perchè il panno che ricopriva il dotto filosofo di Bronte era divenuto troppo sudicio, questa non è frase mia ma del ministro dell'interno, ordinò la inaugurazione del monumento.

**Di Sant'Onofrio**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Non ha ordinato nulla!

**Mazza**. Ordinò la inaugurazione, perchè consentire a questa inaugurazione vuol dire ordinarla. Certa cosa è che il mattino appresso l'amministrazione comunale nulla sapeva di questa inaugurazione. In questo modo, onorevole rappresentante del ministro dell'interno, ogni considerazione di convenienza è sparita, e vi si è sostituito un concetto di usurpazione inqualificabile. Io non sono qui per esporre ragioni, per le quali una parte della cittadinanza si è mossa contro queste onoranze, che si sono volute rendere al signor Spedalieri; io non sono qui.... (*Rumori — Interruzioni*) ....a ricordare le apologie, che egli ha fatto e della tortura, e della infallibilità del Papa, e della necessità della miseria; sono tutte cose, che escono dalla competenza nostra; ma io pongo la questione entro questi termini. Era sorta in una città civile una vivissima polemica, che aveva indotto la rappresentanza comunale a sospendere la inaugurazione del monumento; interviene l'autorità superiore, ma non competente, ed usurpando i diritti dell'autorità municipale, lascia correre, consente e ordina la inaugurazione di questo monumento. Questo non è degno di un popolo civile!

**Di Sant'Onofrio**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

**Presidente. Parli.**

**Di Sant'Onofrio**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Comincio a citare un altro ammiratore dello Spedalieri, il quale scriveva così il 12 febbraio 1895 al presidente del Comitato: « Grazie della sua gentilissima del primo corrente e grazie dell'incarico, che accetto di tutto cuore. Farò adunque la proposta in Consiglio provinciale: all'uopo è necessario che Ella mi informi dei particolari del monumento, dei fondi finora raccolti, delle adesioni ottenute, e di quanto altro Ella crederà opportuno. Suo devotissimo Avv. Pilade Mazza (*Rumori — Klarità prolungata*).

**Mazza**. Chiedo di parlare.

**Di Sant'Onofrio**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Mazza ci accusa di aver violato la legge e di non aver rispettato i diritti del Municipio. Io ho letto una lettera indirizzata dal Municipio il 12 giugno 1903 ed ora posso aggiungere un'altra notizia che risulta da una lettera diretta il 26 novembre ultimo dal Comitato al sindaco di Roma. In essa si dice: « Il giorno 16 agosto coll'assessore anziano Palomba conferì l'onorevole senatore Paternostro, a nome del Comitato, chiedendogli l'assenso allo scoprimento e il Palomba diede assicurazione, che da parte del Municipio niente si opponeva e questo confermò a Sua Eccellenza il sotto-segretario di Stato per l'interno, onorevole Ronchetti, per mezzo d'un funzionario municipale. Rinviato anche questa volta lo scoprimento dopo il 20 settembre, io tornai a conferire coll'onorevole assessore Palomba il 21 del mese, ed egli mi disse le seguenti parole:

« Il Municipio si disinteressa allo scoprimento della statua dello Spedalieri; quando essa sarà scoperta se ne potrà dare notizia al sindaco, il quale provocherà dalla Giunta l'autorizzazione di prendere in consegna il monumento, come cosa, che esiste nel territorio comunale, e che appartiene alla città di Roma. »

In seguito a questi fatti ed anche per motivi di pubblica sicurezza, poichè comprende benissimo l'onorevole Mazza che tenere in mezzo ad una piazza un monumento, circondato da legname fradicio ed abbandonato, poteva costituire un pericolo per la sicurezza pubblica, perchè qualcuno avrebbe potuto ivi nascondersi, il questore Giungi e il prefetto, giacchè non è stata opera del Ministero, hanno autorizzato il Comitato a scoprire il monumento.

Torno di nuovo a dire che il Ministero in questa faccenda si tenne assolutamente

estraneo. Infatti il 27 novembre il prefetto di Roma ha scritto la seguente lettera al sindaco di Roma: « In risposta alla nota della S. V. I. di ieri n. 91,499 mi pregio comunicarle quanto segue: il monumento a Spedalieri, com'è noto alla S. V. I., fu eretto sopra un'area di proprietà concessa dal Municipio. Se codesto Municipio vorrà rimosso quel monumento dall'area di sua proprietà nulla vieta che inizi a tale scopo le pratiche legali. Il prefetto: Colmayer. »

Dunque, ripeto, che cosa c'entra il Governo in questa questione fra Municipio e Comitato? L'autorità di pubblica sicurezza non ha fatto che presenziare lo scoprimento del monumento stesso per motivi d'ordine pubblico, e quindi ha fatto il suo dovere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Mazza.

**Mazza.** L'onorevole sotto-segretario di Stato ha con artificio oratorio serbato per la seconda risposta una lettera a firma dell'interrogante. Io lo ringrazio di questo artificio perchè mi dà modo e ragione di rispondere a lui. Lo ringrazio anche di aver letto la data di quella lettera: 1895; poichè egli, che sa la storia di questo monumento, sa altresì che, dopo quella prima iniziativa, per nove anni si tentò di lavorare in silenzio per la inaugurazione di quel monumento e che per nove anni si pubblicarono opuscoli che avvisarono coloro dei quali io parlava, e fra i quali io era, dell'equivoco nel quale la poca buona fede di un editore di opere adulterate li aveva fatti cadere. (*Commenti*). Cerchi nel suo incartamento, che vedo così ben provveduto dai signori del Comitato, ed Ella vi troverà una successiva lettera dell'interrogante, intorno a questo monumento. Lo che dimostra che Ella, onorevole sotto-segretario di Stato, potrà essere un brillante polemista, ma questa volta non ha colto nel segno. (*Commenti*).

In sostanza l'onorevole sotto-segretario di Stato si rincantuccia dietro il vecchio tavolato del monumento e dice: là dentro potevano nascondersi dei delinquenti; poteva esservi un pericolo per la pubblica sicurezza; per modo che prefetto e questore, il Governo non c'entra...

**Santini.** È meglio tenerselo buono il Governo! (*Si ride*).

**Presidente.** Ma non entriamo nel merito un'altra volta. Questo non riguarda il fatto personale.

**Di Sant'Onofrio,** sotto-segretario di Stato per l'interno. D'accordo col Municipio.

**Mazza.** Io dico che la cosa poteva essere discutibile; ma dal momento che una polemica era sorta e che un consigliere, il Grandi, aveva portato la questione in Consiglio, si deve lasciare al Consiglio il risolverla. L'essersi inframessi arbitrariamente il rappresentante del Governo ed il questore, che hanno tagliato il nodo gordiano, annunciando all'Italia nuova, come dice l'epigrafe che sta sotto il monumento...

**Di Sant'Onofrio,** sotto-segretario di Stato per l'interno. Quella è del Comitato.

**Mazza.** ... lo scoprimento della statua, lo ripeto è un'usurpazione indegna di un Governo civile.

**Santini.** In questo frattempo il signor Spedalieri è diventato abate (*Si ride*).

**Presidente.** Essendo passato il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

#### Presentazione di una relazione.

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

**Luzzatti,** ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione annuale sull'andamento degli Istituti d'emissione.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

#### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici. Avverto la Camera che nella nota di variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904, stampato n. 239 *ter-A*, nella prima colonna sono indicate le competenze secondo lo stato di previsione per l'esercizio 1902-903, nella seconda le variazioni proposte e nella terza colonna s'indica la competenza per l'esercizio 1903-904.

Procederemo ora alla discussione dei capitoli.

TITOLO I. — *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo I. — Ministero - Personale di ruolo, (*Spese fisse*), lire 668.775.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

**Leali.** Ho chiesto di parlare su questo capitolo per proporre all'onorevole ministro ed alla Camera che il disegno di legge sul riordinamento dei ruoli dell'Amministra-

zione centrale dei lavori pubblici, che trovansi al n. 8 dell'ordine del giorno, venga per brevità di tempo discusso, come si è fatto altre volte per altri disegni di legge, in occasione di questo capitolo.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** La proposta che fa l'onorevole Leali anzichè a me deve esser rivolta alla Presidenza. Io non desidero altro che la sollecita discussione del disegno di legge accennato dall'onorevole Leali; non so però se l'onorevole Presidente vorrà consentire che esso venga discusso contemporaneamente a questo capitolo.

**Presidente.** Non si può assolutamente accogliere la proposta dell'onorevole Leali; ora discutiamo il bilancio dei lavori pubblici, nè si può invertire l'ordine del giorno.

Se non si fanno altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo primo.

(È approvato).

Avverto la Camera che i capitoli del bilancio, qualora non diano luogo ad osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 2. Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 94,000.

Capitolo 3. Ministero - Spese per trasferite e per indennità diverse al personale dell'amministrazione centrale - Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altre amministrazioni, lire 8,000.

Capitolo 4. Compensi e gratificazioni al personale dell'amministrazione centrale e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, lire 30,000.

Capitolo 5. Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, lire 30,000.

Capitolo 6. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione e loro famiglie, lire 67,000.

Capitolo 7. Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 8,500.

Capitolo 8. Spese d'ufficio, lire 103,860.

Capitolo 9. Manutenzione ed adattamento di locali, lire 19,000.

Capitolo 10. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 3,000.

Capitolo 11. Spese di stampa e per la

pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative, lire 47,800.

Capitolo 12. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 22,950.

Capitolo 13. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 14. Spese casuali, lire 38,500.

Capitolo 15. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 16. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 500.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 17. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 2,076,000.

Capitolo 18. Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 43,000.

*Genio civile.* — Capitolo 19. Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 3,490,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

**Morpurgo.** Rinuncio.

**Presidente.** Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Ceriana Mayneri.

**Ceriana-Mayneri.** Onorevoli colleghi, ora che, per la fortuna d'Italia si è dato un notevole sviluppo ai lavori pubblici, ed il Parlamento, con sapiente audacia, ha votato provvide leggi per le bonifiche, per le strade e per le arginature, apparisce sempre più evidente l'insufficienza numerica del personale del Genio civile, il quale, quantunque assai valoroso, è impari alle raddoppiate mansioni, invecchiato, trovasi nell'impossibilità di preparare studiati progetti con la voluta sollecitudine, e nell'impossibilità di sorvegliare l'esecuzione delle opere. Questa deficienza di personale tecnico del Genio civile, particolarmente nelle provincie, venne segnalata da ogni parte della Camera, fu riconosciuta dai vostri egregi predecessori e nei vostri applauditi discorsi, a più riprese, da voi onorevole ministro che con tanta esperienza e amore v'accingeste a dirigere questo importantissimo dicastero.

Purtroppo l'aumento proposto su questo capitolo è veramente microscopico; ed anche lo stesso disegno di legge che avete presentato, mi pare che non corrisponda appieno agli aumentati bisogni. A parer mio, urge di avere il coraggio di raddoppiare, almeno,

il personale del Genio civile, che fu ridotto ai minimi termini, durante il periodo di ristagno dei lavori pubblici; urge di rinvigorire questo personale con elementi giovani, sani e robusti, con ingegneri, geometri e canneggiatori che abbiano la forza e la salute per sopportare le fatiche dei lavori fatti in campagna, per superare i disagi di regioni inospitali e poter così sorvegliare sul serio l'esecuzione delle opere. Questo aumento di spesa, lo creda l'onorevole ministro e lo creda la Camera, sarà largamente compensato dalle economie di liti con gli appaltatori; sarà compensato dalla perfetta esecuzione delle opere e dalla conseguente diminuzione delle spese di restauro e di manutenzione; sarà compensato, in fine, da una sollecita esecuzione dei lavori.

Io non faccio proposte concrete; mi limito a pregare l'onorevole ministro di studiare attentamente l'ardua questione, e di provvedere non solamente ad aumentare gli stati maggiori del Ministero, ma anche a raddoppiare il personale del Genio civile nelle Provincie, affinché le leggi votate dalla Camera siano in modo perfetto e colla maggior sollecitudine possibile eseguite. (*Approvazioni*).

Giacchè mi trovo a parlare, ricordo che l'onorevole ministro, *avant' ieri*, nel suo splendido discorso, dimostrò nobilmente i suoi equi intendimenti verso ogni parte d'Italia, di che punto non dubitavo; e, rispondendo all'onorevole Rizzo, dichiarò che l'Italia aveva speso e spenderà molti milioni a favore delle arginature del Veneto, della Lombardia e del Piemonte.

Applaudo a quelle affettuose parole dell'onorevole ministro; ma, purtroppo, l'affermazione sua non è perfettamente esatta, per quanto riguarda il Piemonte; il quale fu, finora, per quel che si riferisce alle opere idrauliche, completamente dimenticato. La regione piemontese aspetta tuttora che l'arginatura del Po fra Cornale e Casal Monferrato, cioè in quel tratto del Piemonte in cui il Po è dichiarato navigabile, sia compresa nelle opere idrauliche di prima od almeno di seconda categoria.

In omaggio alla legge ed alla più stretta giustizia, faccio appello all'alta vostra saggezza ed equità pregandovi, onorevole ministro, di volere, senza ulteriore indugio, esaurire la questione, comprendendo le precitate arginature del Po fra Cornale, Isola Sant'Antonio, Valenza e Casale Monferrato, fra le opere idrauliche di prima od almeno di seconda categoria.

L'antico e giusto voto delle popolazioni che mi onoro di rappresentare, purtroppo fin'ora tanto dimenticate, sarà così alla fine esaudito.

Io aspetto un'esauriente risposta dall'onorevole ministro. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Ceriana-Mayneri, che ringrazio delle sue cortesi espressioni, fa degnamente parte dell'ufficio di Presidenza della Camera; egli potrebbe quindi interessare l'onorevole presidente perchè faccia fare qualche passo al disegno di legge sugli organici.

Io sono della sua opinione che gli organici presentati dal mio onorevole predecessore non rispondano a tutti gli effettivi bisogni dell'amministrazione, ma, come ho detto l'altro giorno, io ho preferito di contentarmi del bene, salvo poi a chiedere il meglio.

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha parlato di stato maggiore, ma se egli considera l'organico del Genio civile, lo stato maggiore, invece di essere aumentato, viene falciato; e sarà appunto una delle proposte che mi propongo di fare, quella di ritornare al numero attuale degli ispettori.

Ha parlato pure di forza fisica, ma gli osservo che per tener conto di questo coefficiente, bisognerebbe introdurre anche nel corpo del Genio civile il principio dei limiti di età, ciò che porterebbe ad un aumento nella spesa per le pensioni.

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha infine toccato un argomento che riguarda il Piemonte, il quale, come altre regioni d'Italia, comprese le meridionali, si trova nella condizione di non poter usufruire della legge sulle opere idrauliche di seconda categoria. Il Po per la parte navigabile è iscritto in prima categoria; se non si fanno i lavori, è perchè non ne apparve la necessità; il giorno in cui questa necessità si presentasse, certamente i lavori sarebbero fatti.

Quanto alle opere di seconda categoria di nuova classificazione, ce ne sarebbero parecchie in diverse provincie d'Italia; v sarebbero però da fare anche delle declassificazioni. Ma poichè chi ha un diritto acquisito difficilmente si rassegna a perderlo, è evidente che non si possono mettere le mani in un tal vespaio, da cui non si saprebbe come trarle fuori. Del resto l'onorevole Ceriana-Mayneri, che molto si è interessato delle opere del Tanaro presso Allu.

vione, sa che in una prossima udienza sottoporro alla sanzione sovrana il decreto con cui si farà questa classificazione. È molto tempo che l'onorevole collega aspetta questa classificazione, ma la colpa del ritardo è dovuta a ragioni indipendenti dalla volontà dell'amministrazione: per parte mia gli prometto che cercherò di sbrigare le ulteriori pratiche il più presto che sarà possibile.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocca-Fermo.

**Rocca Fermo.** Intendevo parlare in favore dei custodi idraulici e contro gli ispettori compartimentali; ma non parlerò dei custodi idraulici perchè ieri la Camera ha già invitato l'onorevole ministro a tutelare gli interessi di questa povera e benemerita classe d'impiegati e l'onorevole ministro ha fatto promesse che io spero vorrà sollecitamente attuare.

Riguardo agli ispettori compartimentali osservo che essi costituiscono un ingranaggio buono solamente a ritardare il disbrigo degli affari. Quando il Genio civile provinciale ha studiato un progetto, lo trasmette all'ispettore; questi, avendo sotto di sé molte provincie, aspetta mesi e mesi prima di dare il suo parere e finalmente invia il progetto al Ministero, il quale a sua volta lo sottopone al Consiglio superiore dei lavori pubblici. È evidente che l'ispettore costituisce un ingranaggio inutile della grande macchina burocratica.

E su questo argomento, siccome ieri l'onorevole ministro disse che egli ha intenzione di discentrare un po' le attribuzioni del Ministero demandandone parte agli uffici inferiori, io gli raccomando non solo di sopprimere gli ispettori compartimentali, ma di essere più largo nell'aumentare la competenza degli uffici del Genio civile provinciale; poichè è cosa, direi quasi, ridicola, il vedere che, per mettere, com'è accaduto nella mia città, un tombino sotto una strada nazionale, occorran pratiche tali, per cui son passati dodici mesi prima che si sia potuto averne l'autorizzazione.

Discentri, onorevole ministro, e farà cosa saggia ed utile al paese.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Sull'argomento dei custodi e guardiani idraulici, mi sono intrattenuto, e non brevemente, nella tornata di ieri. Oggi posso aggiungere una notizia fresca ed è questa: avevo dichiarato che ero in intelligenze col direttore della Cassa Nazionale per gli operai

vecchi ed invalidi, e proprio questa mattina il direttore della Cassa mi ha mandato un progetto per accordare una pensione ai guardiani. E poichè ho visto che occorrerebbe una somma modesta, posso annunziare fin d'ora alla Camera che intanto proporrò di dare ai guardiani questo miglioramento, cioè di assicurare ad essi una pensione, che ora non hanno.

In quanto agli uffici d'ispezione compartimentale, l'onorevole Rocca ha sfondato una porta aperta, perchè se io avessi avuto l'onore di essere da lui ascoltato, egli avrebbe udito che li ho chiamati delle sotto-prefetture peggiorate. Sono perfettamente della sua opinione, che vi è bisogno di decentrare, e l'ho accennato in un mio precedente discorso.

**Presidente.** Così è approvato il capitolo 19.

Capitolo 20. Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 54,700.

Capitolo 21. Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 122,240.

Capitolo 22. Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874), lire 32,000.

Capitolo 23. Fitto dei locali per uso di ufficio (*Spese fisse*), lire 62,000.

Capitolo 24. Spese per indennità di visita e di traslocazione, lire 550,000.

Capitolo 25. Spese diverse pel Genio civile, lire 37,000.

Capitolo 26. Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 16,000.

Capitolo 27. Compensi e sussidi al personale del Genio civile, lire 20,000.

Capitolo 28. Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombro di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali, e spese per provvedere a tutto quanto concerne il servizio delle Regie Trazzere, lire 4,560,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

**Gattorno.** Mi faccio un dovere di ricordare al Governo che quindici anni fa si è fatta una convenzione con la repubblica di

San Marino, per alcune modificazioni alla via Nazionale. La repubblica di San Marino da oltre dieci anni ha adempiuto al suo obbligo fino ai suoi confini; lo Stato italiano non ha trovato 50 mila lire per adempiere al suo dovere.

Ora raccomando al ministro, che vedo animato dalla migliore volontà, di far sì che vengano adempiuti gli obblighi che ha il suo Ministero.

E, già che sono a parlare, mi permetto di ricordare i cantonieri delle strade nazionali. Essi sono retribuiti con 52 lire mensili.

Essendo sparsi, essi non hanno la facilità di unirsi in leghe, per poter far valere le loro ragioni, e perciò è naturale che siano i più dimenticati.

Ebbene, è dovere di umanità tener conto delle loro condizioni, perchè capirà benissimo anche l'onorevole ministro, che 52 lire mensili non possono esser sufficienti ad una famiglia della quale essi hanno bisogno trovandosi in luoghi isolati.

Si aggiunga che questi modesti agenti, che sono 2700 in tutta Italia, quando sono ammalati, ricevono solamente una lira al giorno, mentre, per farsi supplire, sono obbligati a pagare lire 1,50.

La Cassa di previdenza, che ha già un capitale di 2,400,000 lire, potrebbe rimediare a tante e tante sofferenze; ma poichè il ministro prevede di dover dare loro dei sussidi, ciò che vuol dire che riconosce lo stato di questa povera gente, io gli domando: perchè obbligare questa gente a chiedere un sussidio, mentre non hanno la facilità di far pervenire le loro domande al Governo, oppure devono ricorrere ai deputati i quali debbono andare al Ministero a supplicare? Non sarebbe meglio che, invece di una somma per sussidi, se ne stanziasse una maggiore per le loro paghe? Sarebbero tanti sussidi di meno che si darebbero e tante noie risparmiate ai deputati ed al ministro.

Faccio dunque presente all'onorevole ministro la necessità di aumentare la somma per provvedere a questa povera gente.

Spero anche che egli vorrà prendere in considerazione la domanda che fanno questi cantonieri di avere sei o sette giorni all'anno di riposo. Credo che sia una domanda così modesta che possa essere anche accolta.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Rispondo adesso, sebbene l'onorevole Gattorno abbia parlato di un argomento che si rife-

risce al capitolo 29, e di un altro che si riferisce al capitolo 131. Nel 131 effettivamente egli ha trovato quell'espressione, che non è molto gradita a chi s'interessa di qualche lavoro: « per memoria ». Ma posso assicurare l'onorevole Gattorno che i fondi ci sono e che di quella strada si è già costruito un tratto, è in costruzione un secondo, e per un terzo tratto si attende il progetto, che io, proprio in questi giorni, ho sollecitato con telegramma.

In quanto ai cantonieri certo lo stipendio loro è molto magro, ma essi si trovano in condizioni migliori dei guardiani idraulici, perchè i guardiani idraulici non hanno un soldo di pensione, e i cantonieri invece possono liquidare una pensione massima, che può arrivare sino a 365 lire all'anno. Certo però l'interesse che l'onorevole Gattorno dimostra per la sorte di questi lavoratori è lodevole, e da parte mia l'assicuro che esaminerò la questione con la massima benevolenza per vedere se sia possibile dare un miglioramento anche ai poveri cantonieri. (*Benissimo!*)

**Gattorno.** Ringrazio.

**Presidente.** Rimane approvato il capitolo 28.

Capitolo 29. Salario ai cantonieri delle strade nazionali (*Spese fisse*) — Indennità diverse e sussidi ai detti cantonieri, lire 1,450,000.

Capitolo 30. Cantonieri delle strade nazionali - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 350.

Capitolo 31. Indennità a diversi Comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 152,000.

Capitolo 32. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

Capitolo 33. Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, lire 20,000.

Capitolo 34. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (*Spese d'ordine*), lire 5,000.

Capitolo 35. Sussidi ai Comuni e Consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, lire 300,000.

*Acque. — Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria.*

Capitolo 36. Opere idrauliche di 1ª categoria - Manutenzione e riparazione, lire 900,000.

Capitolo 37. Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 24,000.



Capitolo 38. Opere di 1<sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 130,800.

Capitolo 39. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 40. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione, lire 5,050,000.

Al capitolo 40 era iscritto l'onorevole Ceriana-Mayneri.

**Ceriana-Mayneri.** Vi rinunzio.

**Presidente.** Capitolo 41. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

Capitolo 42. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 920,000.

Capitolo 43. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 45,500.

Capitolo 44. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 45. Spese sel servizio di piena e spese causali pel servizio delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente, lire 250,000.

Capitolo 46. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute ai termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Sussidi, lire 146,000.

Capitolo 47. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 2,250.

*Bonifiche.* — Capitolo 48. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 150,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocca Fermo.

**Rocca Fermo.** Intorno a questo famoso tema delle bonifiche, nella discussione generale dell'altro giorno l'onorevole Celli ha toccato un'interessante quistione, quella della riforma della legge sulle bonifiche stesse. L'onorevole ministro ha risposto vagamente su questo punto dichiarando solamente, almeno così parmi, che al regolamento delle bonifiche saranno portate radicali riforme. Ora io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Tedesco precisamente sulla necessità di ritoccare non il regolamento ma la legge del 2 marzo 1900.

Sin da quando quella legge fu presentata, nella relazione che l'accompagnava, presentava il bisogno di ritornarvi sopra

in breve tempo per aggiungervi nuove bonifiche che non eranvisi potute comprendere. Fra queste bonifiche dimenticate allora (non vado a cercare perchè e per colpa di chi) v'è quella dei laghi di Mantova, laghi che circondano per tre quarte parti la mia città, e toccano cinque o sei Comuni limitrofi, spargendo dappertutto la malaria.

Io non voglio far perdere alla Camera un tempo prezioso esponendo le disgraziate condizioni create da quei laghi, ma nei riguardi della città di Mantova mi permetto di leggere solamente queste due cifre che provengono dall'ufficio medico municipale.

Nel 1902 si ebbero nella città, che conta 30,000 abitanti, 1270 casi di malaria accertati dall'ufficio medico comunale e nel 1903, senza tener conto del mese di dicembre oggi in corso, se ne ebbero 1556.

In questi dati sono esclusi tutti i casi di malaria che non vengono denunciati dai medici privati e quelli che colpiscono i militari raccolti negli ospedali speciali.

Mi pare che basti questo cenno statistico per indurre il Governo, e specialmente il Ministero dei lavori pubblici, a comprendere la bonifica dei laghi di Mantova in quella legge generale dalla quale le Province italiane aspettano tanti benefici igienici.

Fino dall'anno scorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, allora relatore della legge sulle bonifiche, facevami la promessa formale di studiare le eccezionali condizioni di Mantova, ed infatti nel luglio passato una Commissione speciale di ispettori venne a Mantova con l'incarico di vedere come stavano le cose, e mi risulta che essa ha formulato e concretato la proposta che i laghi di Mantova debbano essere classificati nelle bonifiche di prima categoria.

Io quindi faccio appello al cuore ed al sentimento di giustizia ed equità dell'onorevole ministro perchè veda di riparare ad una omissione della legge del 1900 e presenti sollecitamente un disegno di legge che includa anche i laghi di Mantova fra le bonifiche generali di prima classe.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Io ho assunto impegno di riformare la legge sulle bonifiche, ma l'impegno è limitato unicamente a riformare i criteri fondamentali della legge: l'onorevole Rocca Fermo invece mi domanda un provvedimento addizionale di spesa. Da questo lato bisogna che io faccia molte riserve, pure riconoscendo che la bo-

nifica dei laghi di Mantova è quella che, come disse ieri l'onorevole Celli, meriterebbe una specialissima considerazione. Se prevalesse l'opinione accennata ieri dall'onorevole Celli, che avrebbe voluto sopprimere i fondi per le marenne toscane, per Bientina e per Fucecchio, si troverebbero subito i mezzi per provvedere alla bonifica dei laghi di Mantova (*Commenti*); ma poichè questo non è possibile, io mi devo riservare di esaminare la condizione del bilancio d'accordo con l'onorevole ministro del tesoro. Imperocchè, debbo dichiararlo francamente, nel piano quadriennale che ho preparato per le opere pubbliche, e di cui ha parlato l'onorevole ministro del tesoro nell'esposizione finanziaria, non ho contemplato nemmeno una lira per nuove bonifiche. Mi permetto fare questa dichiarazione così netta e precisa per non ingenerare delle speranze che poi resterebbero deluse.

Ad ogni modo io non mi oppongo a studiare, e vedrò se, rivedendo le tabelle annesso alle leggi in vigore e i relativi stanziamenti, sia possibile fare qualche cosa per alcune bonifiche che, come quella di Mantova, meritano considerazione benevola da parte del Governo.

**De Nava, relatore.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**De Nava, relatore.** L'argomento trattato dall'onorevole Rocca Fermo ed ora dall'onorevole ministro dei lavori pubblici è troppo grave perchè io, come relatore del bilancio, possa esimermi dall'aggiungere una parola.

Io non metto punto in dubbio l'opportunità della domanda dell'onorevole Rocca Fermo, ed aggiungo anzi senz'altro, che se si può trovar modo di provvedere all'eccezionale condizione dei laghi di Mantova, il Governo non deve mancare di farlo.

Però non posso, come relatore del bilancio, non aggiungere una esplicita dichiarazione, cioè che il desiderio dell'onorevole Rocca Fermo, di venire presto alla Camera con una modificazione delle tabelle delle bonifiche nel senso di aggiungere nuove bonifiche non mi pare possa essere soddisfatto.

Le due leggi recentemente votate contemplano bonifiche per più di 300 milioni di spesa. La legge del 1898, mentre faceva un elenco ed una tabella di tutte le bonifiche, lasciò un termine durante il quale si potesse fare un nuovo elenco di altre opere da classificare. È rincredibile che in quell'elenco suppletivo non sia stata compresa la bonifica dei laghi di Mantova. Io non co-

nosco i precedenti relativi a questa speciale bonifica, e ignoro le ragioni della omissione.

Sarà stato un equivoco. Sarà stata mancanza di sufficienti rapporti da parte delle autorità tecniche; ma il fatto è che all'elenco suppletivo provvide una legge successiva, stanziando più di 60 milioni, se non sbaglio...

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Circa 70.

**De Nava, relatore...** oltre a quelli che furono stanziati colla precedente legge. Aprire la porta ad un elenco nuovo di bonifica sarebbe lo stesso che impegnare altre diecine di milioni.

Con ciò non intendo in alcun modo pregiudicare i legittimi interessi della bonifica di Mantova, e mi auguro che il ministro possa trovar modo di provvedere a uno stato di cose eccezionale, ma a condizione che non si venga qui tra breve tempo a riaprire le porte a nuovi elenchi.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Poche parole per chiarire un equivoco in cui tempo sia caduto il relatore. Quando io ho parlato di revisione di tabelle, ho inteso parlare di revisioni che siano diventate una necessità assoluta, perchè in seguito alla legge dei 25 milioni bisognerà modificare le tabelle, per graduare diversamente gli stanziamenti per diverse bonifiche.

Così, ad esempio, per la bonifica di Venafro, nella legge 7 luglio 1902 il primo stanziamento è segnato per l'esercizio 1910-11 ma per effetto della legge 28 dicembre 1902 dei 25 milioni, ha avuto già l'anticipazione di una certa somma.

Ora questo applicato a parecchie opere porta tale uno spostamento a beneficio di alcune bonifiche, che non si può fare a meno di rivedere le tabelle. Dunque è di questa sola revisione che io ho inteso parlare.

**De Nava, relatore.** Io mi sono indirizzato all'onorevole Rocca; non ho mai inteso che Ella volesse rivedere le tabelle.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 48.

Capitolo 49. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,050.

Capitolo 50. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe al personale stesso (*Spese variabili*), lire 8,000.

Capitolo 51. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla cust

dia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi e indennità diverse (*Spese fisse*), lire 38,000.

Capitolo 52. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 5,200.

*Porti, spiagge, fari e fanali* — Capitolo 53. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 2,035,000.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Gattorno.

**Gattorno.** Non so se per quel che debbo chiedere all'onorevole ministro sia questa la sede opportuna, ma poichè vedo che qui si parla di manutenzione di porti, parlerò del porto di Rimini. Non domando che vi si facciano opere di arte, ma solamente che si faccia almeno due volte all'anno la escavazione di questo porto; perchè, per la mancanza di essa, molte barche, non potendo entrare, si capovolgono; travolgendo marinai che non si possono ripescare se non parecchi giorni dopo quando si può ottenere una draga.

Invece di mandarla soltanto in queste dolorose circostanze, io chiedo che si mandi regolarmente un paio di volte all'anno, quella draga, che serve gli altri porti dell'Adriatico ed almeno quella che staziona ad Ancona. Così si risparmierebbero delle vittime umane.

**Santini.** Domando di parlare.

**Presidente.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Saporito.

**Saporito.** L'onorevole ministro mi permetta che gli sottoponga una questione, che è questione di giustizia. Credo che egli già supponga di che cosa voglio parlargli.

Il suo predecessore ha dimenticato di comprendere nella legge per i porti le spese necessarie per la definitiva sistemazione del porto di Mazzara. Dopo presentato il disegno di legge, io mi sono presentato a lui per chiedergli il motivo per cui egli aveva escluso il porto di Mazzara, che aveva titoli maggiori di altri porti pur contemplati in quel disegno di legge. Il ministro, onorevole Balenzano, mi disse che non era stata una dimenticanza ma che non aveva trovato elementi per questo porto al Ministero dei lavori pubblici; e mi promise che quando sarebbe venuta la legge alla discussione della Camera, egli avrebbe accettato una mia proposta per provvedere ad una involontaria lacuna. Or quando venne alla Camera la discussione del disegno di legge la discussione non fu possibile: la Camera doveva prendere le vacanze, e si votarono

in una seduta da 20 a 30 progetti di legge senza che nessun deputato avesse potuto discuterli. Nell'impossibilità di potere fare una proposta nella stessa seduta, mi sono presentato all'onorevole ministro a quel banco, e gli domandai in che modo egli, una volta che la proposta non poteva essere fatta e votata dalla Camera, intendeva di provvedere; ed egli mi assicurò che avrebbe provveduto col milione che la legge avrebbe messo a sua disposizione per lavori non indicati nel progetto.

L'onorevole ministro conosce tutto questo. Io ho avuto l'occasione di parlargliene quando egli era direttore delle opere idrauliche ed egli aveva già cominciato a provvedere. Ma ora che lo vedo, con piacere, a quel posto gli domando: ha Ella intenzione di mantenere interamente la promessa che ha fatto il suo predecessore? È un'opera di giustizia, onorevole ministro. Noi parliamo troppo qui del Mezzogiorno; ma cominciamo, invece di fare delle concessioni al Mezzogiorno, cominciamo dal fargli giustizia, provvedendo a tutte quelle opere, a tutti quei servizi pubblici che esso ha il diritto di chiedere.

Sono sicuro che l'onorevole ministro mi darà una risposta che renderà tranquille le popolazioni, per le quali mi onoro invocare un provvedimento di giustizia e non permettere mai che esse possano lagnarsi delle istituzioni che ci reggono.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza.

**Mazza.** A questo capitolo del bilancio dei lavori pubblici in altri tempi si usava di parlare di un grande argomento, del porto di Roma, il grande sogno di Giuseppe Garibaldi, e della floridezza e della prosperità che ne sarebbero derivate alla capitale d'Italia. Oggi siamo assai più modesti e, almeno per ora, abbiamo quasi rinunciato a quel bel sogno.

Farò dunque due domande, assai più modeste e semplici.

Voglia il ministro dire se egli creda che il modestissimo porto di Fiumicino sia in grado di adempiere al compito che gli è assegnato; se creda che le condizioni dell'unico porto della provincia di Roma, del porto di Civitavecchia, rispondano alle esigenze del commercio locale. Io credo che facilmente egli mi risponderà che non lo pensa nè per l'uno nè per l'altro, ma non so quali affidamenti egli sarà per darmi. Certo egli conosce le condizioni di questi due porti e specialmente quelle di Fiumicino e sa come spesso i piccoli battelli che debbono entrare nel fiume si trovino

bloccati dalla marea in modo da dovere star fermi perfino delle quindicine di giorni senza poter procedere. Invito perciò l'onorevole ministro ad esprimere le sue idee in proposito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

**Santini.** L'onorevole Mazza ha prevenuto quanto io volevo dire in ordine al porto, o, per meglio dire, al simulacro di porto della Capitale del Regno, Civitavecchia, per il cui antemurale furono spesi molti quattrini, ma malamente spesi. Tanto che l'anno scorso una mareggiata distrusse in gran parte tutti i grandi lavori eseguiti, e mise anche in pericolo l'incrociatore *Etna*.

Fiumicino poi, è in tali condizioni negative di approdo, da presentare i più seri pericoli. Le correnti vi formano tale una resacca, che anche i bastimenti di mediocre immersione, non potendo che a stento superare la barra, sono costretti ad ormeggiarsi, senza poter rimontare il fiume, con grave pericolo ed anche con danno economico, perchè sono obbligati a trasbordare le loro merci e spedirle a Roma per ferrovia. Godo di vedere qui presente l'onorevole ministro della marineria il quale potrà dire quanto siano pericolose queste condizioni.

Anch'io, come l'onorevole Mazza, ho vagheggiato per lungo tempo il porto di Roma. Se verrà, applaudiremo, ma questa eventualità francamente non la vedo vicina. Ad ogni modo, prego il ministro di voler rimediare agli inconvenienti dall'onorevole Mazza e da me esposti, specialmente per ciò che riguarda l'approdo a Fiumicino, reso difficilissimo dalla resacca che è tale, che ogni giorno si producono nuovi interrimenti, cosicchè sia necessario prolungare almeno quel simulacro di molo in palizzate.

È necessario altresì provvedere alla navigazione del Tevere, ridotta a tale che l'anno scorso, in una escursione, da me, per studio compiuta, la chiglia del piroscafo, che pescava un metro e venti, più di una volta strisciò sul fondo.

— E, giacchè sono sull'argomento, prego l'onorevole ministro di tener vigile l'occhio sul nuovo appalto per la navigazione del Tevere. Mi pare che il prossimo anno scada l'appalto colla ditta Welby. Io non conosco questo signore che di nome, ma è voce pubblica in Roma, che egli non abbia reso grandi servizi nè al commercio, nè alle industrie della nostra città. Quindi l'onorevole Tedesco, che è stato lungo tempo ispettore generale delle ferrovie, e che in breve tempo col suo ingegno ha coperto

egregiamente la carica di ispettore generale delle opere idrauliche, saprà certamente provvedere a tutti questi inconvenienti, opponendosi specialmente al monopolio della navigazione e del rimorchio in ossequio al principio della libera navigazione sui fiumi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Scalea.

**Di Scalea.** Raccomando all'attenzione benevola del ministro il porto di Terranova, che è il solo porto della provincia di Caltanissetta. Esso, per il suo movimento, meriterebbe una classificazione diversa da quella che ha. Indubbiamente qualche opera a questo porto deve farsi, anche per porre riparo ad un fatto economico di grandissima importanza, cioè perchè tutto il commercio anche minerario della provincia di Caltanissetta, è obbligato a riversarsi nei porti di Licata e Porto Empedocle, con grave danno dell'economia della nostra provincia. Nè si potrà mai pensare a migliorare le comunicazioni terrestri e ferroviarie in quella provincia, se esse non potranno avere uno sbocco nel mare.

Per queste ragioni raccomando alla benevola attenzione dell'onorevole ministro il porto di Terranova e spero che egli vorrà esaudire i voti di quella cittadinanza, meritevole anch'essa dei riguardi del Governo.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Gattorno ha raccomandato che si provveda in tempo utile alla escavazione del porto di Rimini, ed egli ha perfettamente ragione. Ma in fatto di escavazione di porti ci troviamo di fronte a questa situazione difficilissima, abbiamo cioè bisogno di fare degli appalti, che comprendano un gruppo di diversi porti. Di fatti per l'Adriatico l'appalto da farsi comprende il porto di Ancona e tutti i porti dell'Adriatico, meno quello di Venezia. Ora è avvenuto per i porti dell'Adriatico, come per altri porti in amministrazione dello Stato, che gli appalti sono andati quasi tutti deserti. Naturalmente io mi sono preoccupato di questa condizione di cose, perchè è questo un servizio che merita d'essere condotto con sollecitudine, ed ho istituito, proprio in questi giorni, una Commissione perchè esamini le cause della diserzione delle aste e proponga i provvedimenti necessari. L'onorevole Gattorno vorrebbe una draga in permanenza a Rimini, ma questo non è possibile, perchè gli appalti sono stabiliti

in modo, che una draga lavora in diversi porti, ora qui, ora là.

**Gattorno.** No, ho detto quando fa comodo al Governo, due giorni all'anno!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Il comodo del Governo non può entrarci; l'opera delle draghe è distribuita nei vari porti secondo i bisogni e in base a un programma. Ad ogni modo, se l'appalto in corso per la escavazione dei porti, avrà buon risultato, l'onorevole interrogante rimarrà perfettamente soddisfatto.

Passando dall'Adriatico al Mediterraneo, rispondo agli onorevoli Mazza e Santini, i quali si sono occupati del porto di Civitavecchia. Per il porto di Civitavecchia posso annunziar questo, che si trova dinnanzi al Consiglio di Stato una convenzione con l'appaltatore per eseguire dei lavori per circa 4 milioni. Come vedono gli egregi colleghi, è una somma rispettabilissima. Appena il Consiglio di Stato abbia dato parere in proposito, l'Amministrazione si affretterà a prendere i provvedimenti necessari per cominciare, anzi per proseguire i lavori, perchè alcuni lavori sono già in corso a Civitavecchia.

Gli onorevoli Mazza e Santini si sono anche occupati del porto di Fiumicino e l'onorevole Santini della navigazione del Tevere, e più specialmente del servizio di rimorchio. Per quanto riguarda il porto di Fiumicino, certamente è noto agli onorevoli Mazza e Santini che nel disegno di legge, già approvato dalla Camera, è compreso un fondo col quale si deve prolungare precisamente quello che l'onorevole Santini chiamava simulacro di molo. Per questo lavoro è stanziata una somma di 170 mila lire, per Fiumicino non modesta.

Quanto alla navigazione del Tevere, io posso dire che c'è una Commissione, incaricata di esaminare il da farsi alla scadenza del contratto (che rimonta ai tempi del Governo Pontificio, perchè è del '69) che stabiliva il monopolio del rimorchio. Io non credo di venir meno a quella deferenza, che è dovuta alla Commissione, dichiarando nettamente alla Camera, che il Governo non può sognare neanche di confermare il servizio del rimorchio per monopolio. La navigazione è libera, dice l'articolo 141 della legge sui lavori pubblici, e libera rimarrà anche per il Tevere. Ed ora passo alle isole.

L'onorevole Saporito ha parlato del porto di Mazzara del Vallo, e mi ha ricordato una promessa del mio onorevole predecessore, il quale si era impegnato di provvedere ai ne-

cessari lavori col fondo di un milione per opere portuali diverse, iscritto nella tabella annessa al disegno di legge di cui ho detto poc'anzi. Io accetto ben volentieri l'impegno del mio predecessore, ma siccome su quel fondo del milione ci sono parecchie iscrizioni...

**Saporito.** Venute dopo.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** ... per altri porti, mi permetta l'onorevole Saporito che io ponga un limite. Gli studi fatti per Mazzara del Vallo non hanno determinato ancora la spesa che occorre, è certo però che occorre una spesa notevole. Io posso prendere impegno che per le opere dichiarate più urgenti si provvederà col fondo del milione.

L'onorevole Di Scalea si è occupato del porto di Terranova, da non confondersi con quello che è cura e delizia dell'amico Pala. Il porto di Terranova di Sicilia fu visitato nel 1891 da un distinto funzionario del Genio civile assai competente in materia portuale. Non ripeto all'onorevole Di Scalea il giudizio dato da quel funzionario, perchè non gli può far piacere. Gli dico però che gli studi sono in corso; e quando siano compiuti, ne esaminerò il risultato con ogni benevolenza, lieto se potrò fare qualche cosa.

**Presidente.** Rimane così approvato questo capitolo 53.

#### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Tecchio a recarsi alla tribuna per la presentazione di una relazione.

**Tecchio.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione generale del bilancio intorno al disegno di legge per la istituzione di una linea di navigazione tra Venezia e Calcutta.

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

#### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Capitolo 54. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,305,000.

Capitolo 55. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, e di escavazione ordinaria dei porti, lire 20,000.

Capitolo 56. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 8,000.

Capitolo 57. Pigionì pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 58. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 900,000.

Capitolo 59. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali. - Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi, lire 63,000.

Capitolo 60. Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 350.

Capitolo 61. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 360,000.

Capitolo 62. Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 63. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 30,000.

Capitolo 64. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, numero 3095) lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miniscalchi.

**Miniscalchi.** Le condizioni in cui si trova attualmente il piccolo porto di Peschiera sono tali che così non può assolutamente servire; e difatti i vapori non sempre possono approdare, specialmente nelle magre estive: anzi quest'anno, nell'estate, la Società di navigazione del Garda aveva sospeso lo sbarco interno con grandissimo disagio dei forestieri, perchè temeva che i suoi piroscafi potessero soffrirne; e soltanto dopo molte mie insistenze all'onorevole ministro Balzano, si è potuto ottenere ancora che lo sbarco avvenisse nell'interno del porto di Peschiera. Questo piccolo Comune non è in condizioni finanziarie tali da poter sostenere la spesa necessaria per rendere praticabile il suo porto; perciò occorre che il Governo accordi un sussidio e classifichi il porto di Peschiera nella stessa categoria di quello di Desenzano.

Io prego l'onorevole ministro di fare studiare questa questione perchè egli così si potrà persuadere della necessità di prendere qualche provvedimento. Io so che il Comune

di Peschiera, appoggiato dalla Camera di commercio e per mezzo del prefetto, già ha mandato i suoi reclami al Ministero; so pure che l'onorevole ministro creda giusto il provvedere; perciò io lo prego di farlo il più sollecitamente possibile e con ciò sodisferà la cittadinanza di Peschiera.

Un'altra raccomandazione debbo fare all'onorevole ministro e la faccio a proposito di questo capitolo, benchè non sia la sede opportuna, non avendone trovata una migliore che non mi ha potuto nemmeno suggerire l'onorevole relatore. Intendo di parlare del servizio di navigazione del lago di Garda.

Veda l'onorevole ministro se sia possibile di mettere nell'estate ventura la corsa diretta anche sulla sponda veronese come esiste su quella bresciana.

Mi si dirà che il Governo deve corrispondere per contratto un sussidio di 80 centesimi al chilometro quando si stabiliscono nuove corse; ma io rispondo che sulla sponda bresciana si è fatta una prova per un anno con soli 40 centesimi al chilometro, e da pochi giorni è stata resa definitiva questa corsa non già con 40 centesimi al chilometro, ma con gli 80 centesimi stabiliti nel contratto esistente fra il Governo e la ditta Mangili.

Perchè non si può fare ugualmente per la sponda veronese? Se si potesse riuscire a fare il giro del lago di Garda con corse dirette, certo esso sarebbe molto più frequentato di quello che non sia attualmente, e si persuaderebbero le popolazioni della sponda veronese che esse non sono trattate diversamente da quelle della sponda bresciana e che nel regno d'Italia non esistono privilegi.

La mia proposta potrebbe essere accolta tanto più favorevolmente in quanto non può portare alcuno aggravio al bilancio, perchè l'anno venturo la Società avrà una diminuzione di sovvenzione che in parte potrebbe essere destinata all'istituzione di queste corse dirette.

Onorevole ministro, le popolazioni della riviera Veronese sperano molto in Lei; faccia quindi questo atto di giustizia ed avrà la gratitudine universale. (*Approvazione*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

**Cavagnari.** Debbo fare una brevissima raccomandazione relativa ad alcuni porti di una condizione ben più modesta di quella che mi ha dato occasione di parlare nella discussione generale. Desidero raccomandare

all'onorevole ministro i porti di Rapallo, di Santa Margherita e di Portofino i quali sono situati in un punto dove frequentemente, specie in occasioni di temporali, riparano vapori e velieri.

L'onorevole ministro sa come questi porti che sono classificati come porti di rifugio, richiedano una manutenzione proporzionata alle esigenze del servizio che devono prestare.

Oltre di ciò, tanto il porto di Portofino, quanto quelli di Santa Margherita e di Rapallo, servono al commercio. Il porto di Rapallo in particolare modo avrebbe bisogno di escavazioni che, da qualche anno non si fanno più. Così pure debbo ricordare all'onorevole ministro che, per Santa Margherita quell'Amministrazione comunale, in relazione al cresciuto movimento commerciale di quel porto, aveva escogitato e credo abbia anche deliberato, un prolungamento del molo. Pregherei l'onorevole ministro d'assecondare per quanto può questa buona idea nel Comune di Santa Margherita. So quanto l'onorevole ministro prenda a cuore tuttociò che tende allo sviluppo ed al progresso dell'attività economica della nostra Liguria; per cui credo che egli vorrà tenere in buona considerazione quanto ho sottoposto al suo savio apprezzamento.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

**Fulci Nicolò.** Non ho l'abitudine di fare raccomandazioni nel bilancio dei lavori pubblici; ma ho l'abitudine, invece, quando è necessaria qualche raccomandazione di simil natura, di scrivere o parlare al ministro. Pel porto intorno a cui richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, ho scritto moltissimo; moltissime volte ho parlato perchè si tratta d'un porto, onorevole ministro, che dà allo Stato, di soli diritti di dogana, lire 1,300,000 all'anno. Ed io faccio appello all'onorevole ministro per sapere se sia possibile che una popolazione, che ha un porto il quale dà allo Stato sì cospicua somma, debba vedere che i piroscafi di grosso tonnellaggio non possano entrare nel porto medesimo per difetto di escavazione. Parlo, onorevole ministro, del porto di Milazzo; parlo d'una città industriale come poche ve ne sono in Sicilia, d'una città operosa, d'una città che spesso dà asilo nel suo porto a nostri bastimenti da guerra, e che ora si trova ridotta nelle condizioni le più desolanti per quanto concerne le condizioni del suo porto lasciato nel quasi abbandono.

E guardi, onorevole ministro, che ho visto con rammarico in un capitolo di questo bilancio stanziare alcune somme per tanti porti (non dico quali sono, perchè i confronti sono sempre odiosi) per tanti porti che hanno minore importanza di quello di Milazzo, e che non danno all'erario dello Stato quella somma che dà il porto di Milazzo. Questi porti hanno avuto somme per la loro manutenzione e pel loro restauro; ma il disgraziato porto di Milazzo non ha avuto la fortuna di essere considerato dal Ministero dei lavori pubblici.

E poichè mi trovo a parlare del porto di Milazzo, richiamo l'attenzione del ministro circa le deplorevoli condizioni della banchina di quel porto la quale, costruita dal Governo borbonico con una convenzione fra esso e il Comune di Milazzo, ora è ridotta a tal punto, che non mi meraviglierei (l'onorevole ministro lo sa) se, un giorno, una mareggiata portasse via non solo la banchina, ma anche una gran parte della città.

Come vede il ministro, le mie raccomandazioni sono brevi, perchè da mia parte sta la giusta causa; ed io m'aspetto che egli voglia darmi risposte tranquillanti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

**Leali.** Vorrei richiamare l'attenzione del ministro sul porto d'Ischia che serve d'ancoraggio ai piroscafi postali per quell'isola. Quel porto è quasi ostruito, e nessuno pensa a farlo ripulire. Se il ministro volesse stanziare in bilancio qualche migliaio di lire per quest'oggetto, farebbe opera giusta e opera buona.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Miniscalchi, che ringrazio delle sue cortesi parole, si è interessato del porto di Peschiera. La classificazione di quel porto fu iniziata d'ufficio dal Ministero, ma deve percorrere una via lunghissima che brevemente accenno. Essa deve passare al Consiglio provinciale, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Consiglio del commercio, al Consiglio della marina e poi al Consiglio di Stato. (*Si ride*). Se attraverso a questa *via crucis* tutto andrà bene, io ne sarò felicissimo. (*Commenti*).

Per quanto si riferisce alla corsa diretta sulla sponda veronese, siccome esiste un contratto con la impresa Mangili e a questo contratto partecipa anche il Ministero del tesoro, io debbo interpellare l'onorevole ministro del Tesoro, ciò che avrei

fatto immediatamente se egli fosse stato qui presente, e se egli consentirà faremo in modo che la sponda veronese abbia lo stesso trattamento usato alla sponda bresciana.

L'onorevole Cavagnari ha parlato di tre porti. Per quanto riguarda il porto di Rappallo, poichè esso è di quarta classe e tocca al Comune di fare tutti i lavori, salvo allo Stato di concorrere in ragione del 30 per cento della spesa, o di concedere un sussidio, il Ministero volentieri darà il concorso o il sussidio quando sarà compiuto l'esame della domanda che il Comune deve fare.

I porti di Portofino e di Santa Margherita sono invece sotto l'amministrazione dello Stato come porti di rifugio; io farò esaminare le loro condizioni e se riconoscerò che esse lo richiedano, farò eseguire i lavori di escavazione, poichè i danari ci sono.

L'onorevole Fulci, vendicandosi di tante interrogazioni che gli furono mosse, ne ha rivolta una a me per il porto di Milazzo, e ha chiesto che si provveda alla escavazione di esso ed alla riparazione della banchina Garibaldi costruita dal Governo borbonico. Per l'escavazione si sono recentemente spese 55 mila lire, però esaminerò la condizione del porto e se occorreranno nuove spese, ben volentieri si faranno, poichè anche per Milazzo i denari non mancano. Non posso dare eguali assicurazioni per la banchina, perchè, come l'onorevole Fulci sa, è in corso una lite. L'onorevole Fulci però ricorderà che quando io ero in altro ufficio, avevo studiato la questione da un certo punto di vista dal quale si poteva sperare di poter giungere a qualche risultato; speriamo che si trovi modo di poter provvedere anche alla banchina Garibaldi.

L'onorevole Leali ha parlato del porto di Ischia. Esso, come risulta da un allegato al capitolo per l'escavazione dei porti, appartiene al primo gruppo delle Provincie napoletane per gli scavi dei porti; quindi anche ad esso si provvederà col fondo generale.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 64.

Capitolo 65. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 66. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 819,251.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miniscalchi.

**Miniscalchi.** Ho chiesto di parlare anche in questo capitolo perchè desidererei sapere quale idea abbia l'onorevole ministro del Circolo dell'ispettorato ferroviario. A mio modo di vedere credo non corrispondano punto allo scopo per cui furono creati.

Per me sono null'altro che veri canonicati. Io mi figuravo che dovessero informare il Governo se tutto procede regolarmente da parte delle Società, se i patti delle convenzioni siano da queste rigorosamente osservati; credevo non fosse loro dovere di fare unicamente molti quadri statistici, ma che fosse loro obbligo di indicare al Governo gli inconvenienti di ogni sorta che si potessero verificare. Mi si potrà rispondere che questo si fa; ma in tal caso ciò significa che i Circoli hanno così poca autorità da non riuscire a far prendere in considerazione le loro proposte: e allora mi pare inutile assolutamente che esistano. Io posso assicurare l'onorevole ministro che certi inconvenienti, specialmente nella navigazione del Garda, da vari anni si ripetono con regolarità matematica; ed io ogni anno sono obbligato di telegrafare e scrivere ai ministri dei lavori pubblici, perchè siano eliminati. Domando: allora perchè questi ispettorati non li prevengono?

Credo di non esagerare dicendo che questi Circoli nulla fanno per tutelare gli interessi del pubblico, e non si muovono che quando parlano i giornali. Le accennerò ora un fatto vecchio, ma che dimostra l'inutilità di questi Circoli. Mi dica, onorevole ministro, perchè il Circolo di Verona non propose al Governo la costruzione del quarto binario dal bivio del Tirolo alla stazione di Portanuova?

Se così avesse fatto non sarebbe succeduto quell'inconveniente che tutti conoscono. Questo binario fu fatto solamente quando presentai una interrogazione alla Camera, dopo successo l'inconveniente in quella località.

Vede che ho ragione di sostenere che i Circoli dell'Ispettorato o non fanno nulla, o non sono ascoltati dal Governo, e quindi sono assolutamente inutili.

Mi sono deciso di parlare di questo argomento vedendo a quel banco l'onorevole ministro che conosco tecnico eminente non solo, ma che so profondo in tutte le questioni.

Perciò ho fede che Ella saprà dare un differente indirizzo molto più pratico a questi ispettorati ed avrà anche il coraggio



o di diminuirli o di abolirli se crederà sieno inutili.

Termino con una viva e calda raccomandazione. Veda, onorevole ministro, di non tenere lungamente nella stessa sede questo personale; ciò facendo, creda a me, farà opera utile all'amministrazione ed al pubblico.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocca Fermo.

**Rocca Fermo.** Mi ero iscritto a parlare non già in questo articolo, ma in tutto il capitolo, perchè volevo chiedere al ministro, come va che il Circolo dell'Ispettorato di Verona ha da tempo presentato i progetti per l'ampliamento della stazione di Mantova, per l'aumento dei binari e per la costruzione di una tettoia in quella stazione, mentre poi quei progetti attendono invano la loro esecuzione. Quanto all'ampliamento ed all'aumento dei binari nella stazione di Mantova debbo ricordare all'onorevole ministro che molte proteste gli pervennero dalla locale Camera di commercio, perchè là giacciono, alle volte, per settimane intiere, molte centinaia di vagoni di merci che non si possono scaricare perchè non vi è il mezzo di far entrare tutti i treni nella stazione. Molte volte succede che i treni merci debbono rimanere anche sui binari che sono speciali per i treni dei viaggiatori e si rendono così necessari continui movimenti e scambi da un binario all'altro; lo stesso accade al capo stazione, come il suo predecessore, ebbe a dirmi più volte che essi non sono mai tranquilli, essendovi sempre il pericolo di qualche urto e disastro. Tutti sappiamo che a Mantova difettano i carri; ora noi li abbiamo spesso per più giorni nella stazione carichi di merci, e non si scaricano per mancanza di spazio e di binari.

Un altro progetto preparato dall'Ispettorato, come dissi, è quello di una tettoia alla stazione di Mantova; tettoia di cui era sentito il bisogno fino dal giorno in cui fu costruita la linea Mantova-Modena, nel 1872, perchè la stazione di Mantova, essendo tutta rivolta al lago ed in vicinanza ad esso, presenta tutto un insieme inconvenienti per i passeggeri e per gli stessi impiegati della ferrovia.

Ma l'Ispettorato, dopo avere fatto questo progetto della tettoia, ha richiesto anche alla città, alla Provincia e alla Camera di commercio di Mantova un concorso pecuniario. Perchè, veda onorevole ministro: Mantova è una disgraziata città che per tutto ciò che vuole e che le è necessario, quantunque si

trovi in tristi condizioni, deve sempre concorrere del proprio. Colgo anzi l'occasione per ricordare alla Camera che la città e provincia di Mantova, per avere la ferrovia Mantova-Modena, che pure è importantissima sia dal lato strategico, sia pel fatto che congiunge il Brennero con la media Italia, hanno dovuto sborsare 4 milioni di lire proprio. E quando si è costruita la stazione di Mantova, il Municipio ha dovuto concorrere con circa 80 mila lire, per averla in località comoda; ed oggi, per avere la tettoia, Mantova deve colla provincia e colla Camera di commercio, sborsare 25 o 30 mila lire. Ma sebbene da circa un anno siano state votate dai suddetti Enti morali le somme richieste, non si sono ancora cominciati i lavori per la tettoia; ed anche ieri perciò ho avuto l'onore di presentare una protesta della Camera di commercio di Mantova, per questo fatto, al carissimo amico onorevole Tedesco.

Prego quindi l'onorevole ministro di dirmi che cosa pensi dei reclami dei cittadini e commercianti di Mantova su questo riguardo, e se è possibile avere un poco di giustizia anche per la mia città, che pare sia la Cenerentola del Settentrione.

Spesso i ministri dichiarano che tante cose non si possono fare perchè mancano i fondi; ma siccome in questo caso i fondi ci sono, almeno in buona parte, così gradirei sapere se posso sperare che i lavori per l'ampliamento alla stazione di Mantova e per la costruzione di una tettoia possono essere presto incominciati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Brandolin.

**Brandolin.** Desidero di fare all'onorevole ministro una raccomandazione.

L'anno scorso ho rivolto un'interrogazione al Governo circa la sistemazione della stazione di Conegliano; ed a questa interrogazione fu risposto molto favorevolmente dal sotto-segretario di Stato onorevole Nicolini; ed anche (in altra circostanza) il ministro Balenzano promise che questa sistemazione sarebbe stata fatta. Difatti gli studi sono stati compiuti; ma all'esecuzione del progetto non si procede per piccole questioni di espropriazione necessarie all'ampliamento della stazione. La stazione di Conegliano dà sfogo ad una vasta zona la quale è sprovvista di mezzi di comunicazione e di ferrovie, ed è in una linea importantissima. Recentemente, durante le grandi manovre, si è visto quanto quella stazione fosse difettosa per poter servire in caso di guerra. Inoltre il ministro non ignora che alla sta-

zione di Conegliano si concentra il commercio che viene dal Cadore per la via di Vittorio ed il commercio che viene dalle vallate dalla parte di Valdobbia.

Quindi io raccomando a Lei, onorevole ministro, che gli studi che sono stati fatti, come ne ho avuto assicurazione al Ministero, siano accelerati, perchè ogni giorno che perdiamo è un danno maggiore che si fa agli interessi di quelle popolazioni. Basti dire che tutta la città di Conegliano è illuminata a luce elettrica e la stazione è ancora illuminata a petrolio. Anche questo porta gravi inconvenienti in una stazione dove si fermano, durante la notte, i treni diretti da Udine e da Venezia.

Io confido, onorevole ministro, che Ella vorrà con la sua nota cortesia, fare accelerare questi lavori e dare finalmente a Conegliano una stazione che corrisponda al bisogno.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

**Daneo Edoardo.** Poichè questo capitolo è ormai divenuto la sede di tutte le raccomandazioni ferroviarie, io pure mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici circa una questione ormai antica; quella delle comunicazioni ferroviarie tra il Piemonte e la Capitale del Regno. In ordine a queste comunicazioni, ricordo che anche quando l'onorevole Tedesco presiedeva la Commissione degli orari manifestando già quelle alte doti, che poi degnamente lo condussero in sede più elevata; ricordo come anche allora egli si dimostrasse convinto che sia per la velocità, sia per la sufficienza, le comunicazioni medesime non erano punto adeguate allo scopo.

Per un percorso di 650 chilometri in discesa, cioè dal Piemonte alla Capitale, il treno notturno impiega 14 ore, mentre quello che risale da Roma a Torino non ne impiega che 13. Per questa lentezza, si giunge a Roma dopo le 10, e così l'uomo d'affari che viene alla capitale o l'uomo politico che vi è chiamato dai suoi uffici non giungono più in tempo per potersi valere delle ore del mattino; la giornata è mezzo perduta, e viene così quasi reso inutile quel sacrificio della notte che si fa in omaggio all'assioma del tempo-moneta. Se per altre comunicazioni di regioni più fortunate si percorrono agevolmente più di 600 chilometri in 12 ore, o perchè non se ne possono per noi compiere 650 in non più di 13 ore? Nè valgono le ragioni addotte ordinariamente dalla Me-

diterranea di lavori necessari sulla linea Genova-Chiavari-Spezia, che ormai sono terminati cento volte, salvo a ricominciare altri cento soltanto per dar pretesto a ritardar di 20 minuti almeno tutti i convogli che naturalmente non giungono a riacquistarli.

E dopo le comunicazioni tra il Piemonte e la Capitale mi permetto dire una parola anche di quelle tra la mia regione e l'Italia centrale.

Si sa ormai che, per una felice combinazione dovuta ad altre circostanze, si avvia finalmente un miglioramento nelle comunicazioni da Torino a Bologna. Ma da Bologna a Torino un buon diretto, diurno, non si ha. Il ministro risponderà forse che il farlo dipenderà anche dalla sistemazione di certi treni internazionali e che si studierà nel convegno di Stuttdgard. E sia pure, ma per essere sicura e non lontana la soluzione di questo problema, io invoco tutto l'interessamento del Governo, affinchè questo interesse veramente cospicuo per tutto il movimento di affari tra il Piemonte e l'Italia centrale sia preso nella più benevola e sollecita considerazione.

Ed ora vorrei elevarmi ad un argomento più largo e invocar l'attenzione del ministro sull'insufficiente servizio delle ferrovie secondarie. Io non so che cosa faccia o possa fare l'Ispettorato in questa materia, ma è certo (ed io parlo specialmente delle linee che meglio conosco) è certo che anche le linee secondarie le più redditizie e le più sicure per movimento, sono diventate il ricovero ospizio degli ammalati e dello scartozitutto per il materiale e forse anche per il personale.

Io ho viaggiato spesso sulla Torino-Nerolo, sulla Torino-Cuneo, sulla Torino-Chieri che indubbiamente per molti punti sono linee importantissime, ed ho veduto vagoni di prima classe ridotti a punto da non sapere più come difendersi specie nella stagione invernale, dalla pioggia e anche dal freddo per mancanza o guasto magari persino di vetrate. E non parlo dell'orribile stato dei vagoni di terza classe a proposito dei quali nemmeno da lontano si può parlare di condizioni igieniche e riguardo alle necessità della vita.

Eppure anche questo servizio delle ferrovie secondarie o complementari, che fronte al grande fiume ferroviario rappresentano i ruscelli, l'acqua che viene dalle fonti, meriterebbe una grande attenzione e un grande studio. Bisognerebbe forse riguardo a questo servizio, l'onorevole

nistro facesse fare dall'ispettorato serii studi per vedere se non fosse il caso di attuare per le singole linee secondarie o pei loro gruppi speciali, un esercizio a parte, staccato, autonomo e anche affidato ad una speciale amministrazione. Io vedo che là dove vi è un interesse speciale, come sulle ferrovie Biellesi, sulla ferrovia da Torino a Lanzo, di cui qualcheduno c'è qui che potrebbe dire qualche cosa, cotali comunicazioni sono ben altrimenti servite, con vantaggio pecuniario molto più grande, e con concorrenza efficace alle linee dello Stato. Io dico che in seguito a questo mal fatto servizio delle ferrovie secondarie, assai più largo di quello che potrebbe essere è il contingente di movimento che hanno dato le tramvie là dove esistono; poichè il viaggiatore fra le velocità lumaca e le torture dei treni ordinari ferroviari e il servizio talora fin più celere, ma sempre migliore e a tariffa molto più bassa, delle tramvie, sceglie il tram piuttosto della ferrovia. Questo lo vediamo in molti paesi che hanno il beneficio dei servizi concorrenti vicini. Io spero che questo argomento delle ferrovie minori che è argomento degli umili, e dovrebbe essere quindi assai benevisto alle tendenze più moderne, sarà preso in considerazione dall'onorevole ministro.

E passo ancora ad un altro argomento. Vorrei richiamare l'attenzione del ministro circa lo stato della principale stazione di Torino, e il ministro me lo insegna, è tra le tre o quattro maggiori d'Italia tanto per reddito, quanto per movimento di merci e di viaggiatori. Già più volte si è riconosciuta la sua insufficienza rispetto al grande movimento delle merci, e le difficoltà del servizio per la sua scarsa larghezza e per la sua ubicazione.

Già si è fatto tutto il possibile per migliorarla, facendo spese assai gravi, nel ristretto campo in cui potevano farsi, provvedendo alla meglio, ma ben si comprende ormai che si tratta di rappezzi e che un riordinamento radicale delle stazioni di Torino è maturo e già si impone, e che l'avvenire renderà intollerabile presto questo stato di cose.

E intanto anche il municipio riconobbe come anche sotto l'aspetto edilizio l'ubicazione delle stazioni e la cintura di ferro della linea di circonvallazione non siano più tollerabili. La Società esercente riconosce da parte sua quanto sia faticoso il servizio e come sarebbe impossibile poi fare il servizio completo con una nuova linea, come

ad esempio la Cuneo-Nizza, per la quale auguro che possano essere presto date promesse più larghe e sicure di prossima attuazione, di quelle scritte recentemente nei programmi dal Governo bandite. Quando la Cuneo-Nizza e la Santhià-Borgomanero saranno effettuate, il ministro sa che il servizio ordinario non potrà più essere fatto in quella stazione. Oramai dunque *periculum est in mora*: Ora accade che il municipio ha già in pronto diversi progetti e certo l'intenzione e forse i mezzi di aiutare il Governo per ottenere questo scopo. Ora io non domando altro al ministro che di essere sollecito a nominare la Commissione relativa, e che gli studi siano rapidamente compiuti d'accordo col municipio di Torino affinché possa effettuarsi quello che sarà il progetto migliore. Vi sono anche altre deficienze come quella del binario da raddoppiarsi sulla Torino-Modane che oramai dovrebbero essere riparate. Ed io ho ripilogato brevemente tutte queste raccomandazioni, sicuro di non averle segnalate invano alla sicura conoscenza e alla sperimentata operosità dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

**Morpurgo.** Insieme ai miei onorevoli colleghi Bianchini, Brandolin, Fradeletto, Techio, Caratti, Girardini e Bertolini ho presentata un'interrogazione per sapere se l'onorevole ministro dei lavori pubblici intenda di provvedere alla posa del secondo binario sulla linea ferroviaria Udine-Mestre, reso necessario per il traffico sempre crescente, e reclamato con urgenza dalle rappresentanze comunali, provinciali e commerciali di Udine, Treviso e Venezia. E poichè oggi si parla di ferrovia, io ne approfitto per conoscere il pensiero dell'onorevole ministro circa questo argomento tanto importante ed urgente. Il disastro di Beano è stato una prova dolorosissima dell'insufficienza del binario unico sulla strada Mestre-Udine.

E non soltanto in occasione di trasporti di truppe, o nei momenti nei quali si accumulano molte merci che debbono percorrere quelle linee nei mesi in cui vi ha maggiore affluenza di passeggeri, si nota la insufficienza di quel tratto di ferrovia: oramai, in tutte le epoche dell'anno, l'insufficienza stessa rimane dimostrata.

Io parlo ad un ministro il quale troppo bene conosce la materia perchè io venga qui ad esporre dati e cifre, ed abbia ad annoiare la Camera con la dimostrazione che oramai si è raggiunto tale un movimento

da rendere necessaria la posa del secondo binario e da costituire il diritto delle Province interessate che il secondo binario sia sollecitamente collocato. In questo senso furono prese deliberazioni da tutte le rappresentanze delle provincie di Venezia, Treviso ed Udine, le quali invocano sollecitamente quest'opera. Non aggiungo parola, e confido in una risposta soddisfacente dell'onorevole Tedesco.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Monti-Guarnieri.

**Monti-Guarnieri.** Io da molti anni parlo in questo capitolo per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la sorte degli impiegati dell'ispettorato ferroviario, che appartengono ad una classe tanto benemerita quanto dimenticata. Per il passato, a questa mia raccomandazione fu sempre risposto con molte parole e molte promesse che non furono mai mantenute. La presenza oggi al banco del Governo dell'onorevole Tedesco, che è uscito dalle file dell'ispettorato ferroviario con le funzioni di ispettore generale per rientrarvi, ed è una cosa certamente piacevole, con quelle di ministro dei lavori pubblici, mi affida che questa volta alle promesse seguiranno i fatti.

L'onorevole ministro sa quali siano le giuste pretese dell'ispettorato ferroviario; sa quali servizi ottimi l'ispettorato ferroviario abbia reso e renda attualmente al Paese: e quindi ho ragione di dirmi tranquillo e fiducioso che il ministro saprà provvedere convenientemente alla sorte dei suoi impiegati. In questo mi dispiace di non essere d'accordo con l'amico e collega Miniscalchi, perchè (e di questo ho anche le prove), non potrebbe l'ispettorato ferroviario essere composto di persone che lavorassero con maggiore zelo, attività ed anche abnegazione.

Se talvolta, amico Miniscalchi, l'ispettorato ferroviario non si è mostrato, o meglio, non è apparso all'altezza del suo mandato, ciò non è dipeso dalla mancanza di valore e di zelo per parte dei suoi componenti, ma il più delle volte dal modo curioso come devono funzionare taluni organismi burocratici, che sono costituiti per molta parte nel modo meno semplice e forse il più astruso di questo mondo.

Il ministro sa quali sieno gli organismi da modificare; sa, per aver vissuto la vita dell'ispettorato ferroviario, quali sieno le pretese di codesti impiegati; ed io mi affido che questa volta avrò il conforto di avere risparmiato alla Camera un discorso, ed offerta all'onorevole ministro la soddisfazione

di dare agli impiegati dell'ispettorato ferroviario quella giusta soddisfazione che essi fino ad oggi hanno invano reclamato dal Governo del Re.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Jatta.

**Jatta.** Credo sia questa la sede opportuna per segnalare all'onorevole ministro i lavori nuovi e di adattamento che possono occorrere sulla linea Bologna-Gallipoli per renderla rispondente alle esigenze della grande esportazione che si fa dalle regioni che la linea attraversa, specialmente dalle Puglie.

L'onorevole ministro certamente non ignora in quali condizioni si svolga l'esercizio ferroviario su quella linea, specialmente nel tratto di essa che attraversa l'Italia meridionale. Basta sorpassare Foggia per trovarsi di fronte ad uno stato di cose che non può non riconoscersi deplorabile: materiale insufficiente, cattivo ed incomodissimo; nessun riguardo per la comodità dei viaggiatori. Eppure noi ci rassegnammo anche a questo, se non vedessimo anche il danno per il nostro commercio e per la nostra esportazione agraria. A me sembra che tutto questo si debba principalmente attribuire ad un difetto di costruzione della linea stessa, perchè essa, malgrado la sua lunghezza chilometrica e l'importanza che ha, fu sin da principio costruita con un unico binario.

Ora l'unicità di binario, dato il traffico aumentato che in certi momenti è addirittura enorme, non permette assolutamente un regolare servizio; e allora, specie nel tempo dei raccolti, le derrate si accumulano sui binari, la merce in partenza non trova più sfogo, ed i prodotti deperiscono e si raccolgono nei magazzini delle stazioni con grave danno degli esportatori e con un grave discredito per il nostro commercio. Molti reclami si fanno; il ministro suole intervenire per far ragione in quanto gli è possibile ai reclami stessi. Però se l'azione del ministro può fare aumentare in qualche modo il materiale mobile, se il personale fa anche sforzi grandissimi per sopperire ai bisogni del pubblico, tuttocì non basta; ed io sono persuaso che, finchè su quella linea non si addiverrà alla costruzione di un secondo binario, non si potrà evitare il grave danno da cui ora è minacciato il commercio locale.

Varie volte una tale domanda è stata rivolta ai ministri dei lavori pubblici, ed i suoi predecessori, onorevole Tedesco, se non

impegnarono una parola in proposito, fecero aprire l'animo dei pugliesi a larghe speranze.

Ora io rinnovo la preghiera a Lei; e voglio sperare che la risposta sarà tale da accrescere la grande fiducia che le popolazioni pugliesi hanno nell'onorevole Tedesco, non perchè sia un ministro meridionale, ma perchè lo sanno giusto ed equanime verso tutte le regioni d'Italia. (*Bravo! Bene!*).

**Presidente.** L'onorevole De Felice-Giuffrida ha facoltà di parlare.

**De Felice Giuffrida.** Onorevole ministro, se c'è una differenza tra le condizioni del Nord e del Sud che bisogna assolutamente eliminare è precisamente quella che si riferisce al servizio ferroviario.

Quando i varii Governi si sono occupati della questione meridionale, del Mezzogiorno in genere, sono arrivati a Napoli; e là, con grande rammarico delle popolazioni veramente meridionali, li abbiamo visti fermarsi.

Da Napoli in giù non è più il Mezzogiorno d'Italia; il Nord rimane Nord e il Sud arriva fino a Napoli; noi siamo fuori d'Italia. E bene, quindi, faceva quell'ufficiale dell'esercito italiano il quale da una città della Sicilia scriveva alla famiglia propria impiegando un francobollo da venticinque centesimi, come se la Sicilia fosse all'estero.

Ora io debbo rilevare questo fatto che è degno di essere sottoposto all'attenzione dell'onorevole ministro: da Napoli a Reggio abbiamo un servizio ferroviario che non ha aggettivi per essere qualificato. (*Interruzione*).

L'onorevole Piccolo-Cupani mi suggerisce un aggettivo che solo è possibilmente adatto: pessimo.

In quella linea un diretto non percorre più di quaranta chilometri all'ora; le macchine che sono usate per trasportare un treno, che pur deve servire allo sviluppo economico e morale anche delle popolazioni meridionali e dell'isola di Sicilia, non riescono qualche volta a superare differenze anche lievi di livello: e una sera toccò a me di assistere a questo spettacolo: che il treno a un certo punto dovette fermarsi perchè la macchina ne trasportasse su una metà per prenderne poi un'altra metà e trasportare anche quella...

**Socci.** È cosa comune!

**De Felice-Giuffrida.** È comune, ma è certamente dovere nostro di deplorare un servizio simile, per il quale una parte d'Italia rimane

quasi lontana da ogni relazione economica e morale.

Di più il servizio ferroviario da Napoli in giù manca di quello che è il portato necessario perchè i viaggiatori s'inducano, si risolvano a viaggiare. Manca, per esempio, il servizio di riscaldamento: mentre non v'è linea d'Italia, nei treni ordinari diretti o anche *omnibus* o misti nella quale non sia il servizio di riscaldamento, da Napoli in giù questo servizio manca assolutamente.

A Reggio-Calabria, anzi prima, cioè a Villa San Giovanni, assistiamo poi ad uno spettacolo che può dirsi veramente deplorabile, e del quale sicuramente si occuperà l'onorevole ministro dei lavori pubblici: i viaggiatori del diretto debbono fermarsi per circa un'ora in attesa dei viaggiatori di un treno *omnibus* che si forma in seguito al passaggio del diretto. Questo certo non è un incoraggiamento perchè i passeggeri possano venire a visitare una delle più belle parti d'Italia che è la Sicilia. Ed io intorno a ciò rivolgo speciale raccomandazione al ministro dei lavori pubblici il quale ha testè ricevuto un ordine del giorno dalla Società per l'incremento dello sviluppo dell'industria dei forestieri, in seguito ad una riunione tenuta al Ministero dei lavori pubblici dove è organizzato tutto il servizio ferroviario italiano.

Io mi auguro che l'onorevole ministro, il quale così vivamente si interessa delle questioni più vitali che si riferiscono all'incremento ferroviario italiano, si voglia anche occupare delle sorti della Sicilia. Laggiù abbiamo un servizio ferroviario così disastroso, commercialmente parlando, da non permettere lo sviluppo delle relazioni commerciali fra le due sorelle Catania e Messina.

Servizio dei treni diretti! Da Catania c'è un solo treno diretto al giorno, il quale parte alle ore 15,26 ed arriva a Messina alle ore 18 e minuti: quando cioè tutti gli affari sono esauriti, i negozi sono chiusi, e i cittadini non possono avere più alcuna ragione di profittare del servizio ferroviario nell'interesse delle proprie case e quindi anche della propria città. Un altro diretto parte da Messina alle ore 10,10 e arriva a Catania alle ore 12,28: in modo, cioè, da non permettere ai cittadini, che da Messina vogliono recarsi a Catania per fini industriali e commerciali, di poter compiere i propri affari e tornare nello stesso giorno a Messina. Ora io domando che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale s'interessa,

ripeto, così vivamente allo sviluppo industriale e commerciale delle regioni meridionali, voglia occuparsi anche di questa questione affinché tra due città di tanta importanza commerciale, come Catania e Messina, non abbia ad esistere soltanto un diretto che non permette che il commercio delle due grandi città possa facilmente svilupparsi.

Di più Catania ha urgente bisogno dell'ampliamento della sua stazione ferroviaria; e quando dico urgente bisogno dell'ampliamento della stazione ferroviaria, non intendo chiedere benefici dai quali io creda di potermi aspettare ulteriore sviluppo commerciale della mia città; ma intendo chiedere al Governo la soddisfazione di un bisogno urgente imposto da sviluppi commerciali già raggiunti e che soffrono danni dalle condizioni attuali della stazione ferroviaria. Quando io vi dica, egregi colleghi, che la stazione di Catania ha un movimento di viaggiatori e di merci, che supera, e non di poco, il movimento riunito di Messina e di Palermo; quando io faccia osservare che Catania, in breve periodo di tempo, ha visto prosperare le proprie industrie ed è riuscita a vedere il proprio porto diventare il secondo d'Italia, immediatamente dopo il porto di Genova, io credo di avere il diritto di domandare al Governo tutti gli aiuti possibili, perchè questo movimento non abbia ad essere infrenato da condizioni, che sono estranee al porto; tanto più, onorevole ministro, che quello che io domando non è il prodotto dei miei vivi desideri a beneficio della città che rappresento, ma è il risultato di studi positivi fatti dalla stessa Amministrazione delle ferrovie sicule, la quale ha presentato un progetto di ampliamento della stazione di Catania che (stavo per dire da anni) da mesi è rimasto a dormire nell'ufficio dell'Ispettorato generale. Certo l'onorevole ministro, di ciò non è responsabile; poichè a lui, venuto adesso, non bisogna fare appello perchè la città di Catania abbia a godere dei benefici del progresso, dipendenti dal bilancio dei lavori pubblici, giacchè egli si è vivamente occupato in questi ultimi tempi, con affetto degli interessi commerciali di Catania.

A me basta di pregare soltanto il ministro di fare in modo che questo progetto sia con la maggior sollecitudine possibile riveduto e rimandato alla Direzione delle ferrovie Sicule. Dirò ancora che occorre migliorare il servizio d'illuminazione della stazione ferroviaria di Catania. Abbiamo

già un impianto con servizio di luce elettrica; ma in seguito agli ampliamenti già fatti, ed in seguito a quelli che si dovranno fare si dovrà aumentare il servizio d'illuminazione.

È stato fatto il relativo progetto ed è stato mandato all'Ispettorato generale, e noi aspettiamo ancora i lumi dell'Ispettorato. Richiamo l'attenzione del ministro su questo fatto, perchè solleciti adunque l'Ispettorato generale a rimandare, con le proprie osservazioni e spero con la propria approvazione, i progetti riguardanti la stazione ferroviaria di Catania. Di più, poichè la stazione centrale non è sufficiente; come ho detto, alla soddisfazione dei bisogni di una città che è in continuo sviluppo, noi abbiamo sollecitato l'impianto di nuove stazioni.

Onorevole ministro, alla sua lealtà ed al suo affetto per la Sicilia e per il Mezzogiorno d'Italia, mi rivolgo perchè a tutto questo si provveda.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Gregorio.

**Valle Gregorio:** La stazione di frontiera di Pontebba sembra fatta costruire esclusivamente per la sala delle visite doganali e per il *restaurant*, e non per la comodità del pubblico e del servizio in generale. Le due sale d'aspetto piccole ed ingombre in parte dal banco del buffet non permettono che vi si fermino più di venti a trenta persone. Il ristrettissimo corridoio non serve che per il passaggio e nessuno vi si può fermare per non ingombrare ed impedire il movimento visite e viaggiatori. Le molte migliaia di emigranti e di immigranti che transitano per quella stazione nelle stagioni inclementi dell'autunno e dell'inverno sono obbligate a fermarsi lunghissime ore per attendere i treni ascendenti o discendenti fuori dei locali della stazione stessa, e restano sul piazzale sotto la neve e sotto la pioggia ed in mezzo a pozzanghere di vario genere. Io domando all'onorevole ministro perchè voglia provvedere ad una tettoia lungo la fronte esterna di quella stazione. Almeno sarebbe qualche cosa e così si potrebbero in parte riparare i poveri operai coi loro meschini fardelli. Non posso poi non raccomandare l'osservanza delle leggi della decenza e della civiltà, provvedendo il piazzale esterno d'una fontanella d'acqua e di quei tali chioschi per la cui mancanza quel piazzale, oggi ancora non sistemato, si converte in pubblica fogna e cloaca, con offesa del pudore e della decenza. Se non possiamo imitare i grandi comodi che la prossima stazione di Pontafè

offre al pubblico, imitiamola almeno in quella piccola parte che rispecchia l'educazione e il rispetto all'esigenze dell'igiene e del buon costume.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

**Leali.** Io faccio un ultimo tentativo perchè da molti anni ho inutilmente presentato interrogazioni e interpellanze additando gli inconvenienti che si verificano nel servizio della linea Roma-Viterbo. Una volta mi sono preso il gusto ingrato di scrivere tutti i giorni un reclamo sul libro dei reclami che esiste nelle stazioni; ed allora ho potuto vedere un grande movimento dell'Ispettorato dei lavori pubblici e della Mediterranea e per poco tempo la linea funzionò bene; ma appena io tralasciai di fare i reclami, la linea è ritornata a funzionare malissimo. Non parlo dei ritardi perchè questi sono all'ordine del giorno in tutte le linee italiane, e quindi i ritardi di 40 o 50 minuti, o anche di ore, su quella linea sono assolutamente da trascurarsi; parlo piuttosto del materiale il quale è assolutamente sudicio e antigienico. Per esempio, su quella linea corre la vettura numero 2302 nella cui prima classe piove dentro. (*Oooh! oooh!*). Non parlo poi del riscaldamento che non esiste perchè alla stazione di Trastevere, che è stazione principale, non c'è caldaia per far bollire l'acqua che deve servire per il riscaldamento. L'illuminazione pure non esiste punto, nemmeno le vetture di prima classe sono illuminate... nei corridoi e nelle ritirate.

**Compans.** Non sono cose queste da trattarsi alla Camera!

**Leali.** Voglio sperare, per la grande fiducia che ho per l'onorevole ministro, che egli saprà mettere a posto la Società che esercita la ferrovia, la quale fa i suoi interessi (che non credo che vadano molto bene) ma non dà retta a nessuno.

Veda l'onorevole ministro di provvedere, se è possibile, perchè io non parlerò mai più su questo argomento.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bossi.

**Bossi.** Voglio semplicemente fare una raccomandazione all'onorevole ministro relativamente ad una grave questione d'indole sanitaria ed igienica, che interessa anche il nostro prestigio e la stima che gli stranieri possono avere della civiltà del nostro paese.

Noi che siamo obbligati per il nostro mandato a viaggiare continuamente, sappiamo bene che altri fatti, oltre quelli la-

mentati dai colleghi, esistono e ben più gravi ancora sotto il punto di vista igienico e sanitario. Il modo con cui sono tenute le stazioni, le sale d'aspetto, le ritirate, è generalmente in antagonismo con tutti gli ultimi ritrovati igienici della scienza; i vagoni poi sono in tale stato di indecenza che, oltre al latente pericolo a cui tutti noi andiamo incontro ogni giorno viaggiando di qualche scontro, ci espongono al pericolo di contrarre malattie che l'esperienza ha ormai dimostrato che si contraggono col contatto e non sappiamo mai, ritornando alle nostre famiglie, di portare con noi qualche germe di malattia e di comunicarlo ad esse.

Su questo punto sento il dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e spero che egli vorrà provvedere. È stata nominata una Commissione allo scopo di studiare i mezzi per la disinfezione dei vagoni e per la loro pulizia; non so se questa Commissione abbia studiate e fatte proposte; ma se le proposte furono fatte, non sono state peraltro attuate.

Se questa Commissione non ha ancora dopo circa due anni finito di studiare, temo studi troppo a lungo! Sarebbe stato meglio che avesse studiato meno, e avesse dato più immediati risultati.

**Leali.** I commissari hanno guadagnato le medaglie di presenza!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Non ci sono medaglie di presenza per quella Commissione.

**Bossi.** Richiamo l'attenzione del ministro, che è così pieno di buoni intendimenti, su questa condizione di cose: perchè qui non si tratta d'aumentare il bilancio dei lavori pubblici; ma si tratta solo d'adempiere il lavoro sacro d'ispezione. Spetta all'Ispettorato ferroviario la sorveglianza quotidiana e scrupolosa sulla pulizia e sull'igiene delle stazioni e dei vagoni, anche pel prestigio nostro nazionale: perchè è indubitato (e non esito a dirlo qui, in piena Camera) che, quando si arriva dall'estero, una delle cose che ci fanno accorgere di essere in Italia, sono appunto le condizioni disgraziate in cui si trovano, dal lato dell'igiene i nostri trasporti, le nostre stazioni. Mi raccomando quindi al ministro, perchè provveda. Con la sua energia, egli può provvedere, e, provvedendo alla miglior pulizia ed igiene dei vagoni e delle stazioni, farà sì, che otterremo grandi vantaggi nella salute pubblica; giacchè ripeto che moltissime forme di malattie polmonari, bronchiali ed anche cutanee, provengono appunto dai contagi acqui-

stati nei nostri vagoni, e che, di sovente, trasportiamo nelle nostre famiglie. (*Benissimo!*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

**Pala.** Vorrei fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici; non già personalmente a lui, ma perchè la passi ai signori dell'ispettorato. Desidererei semplicemente questo: che, quando l'ispettorato si trovi a dovere scegliere fra le richieste, le pressioni delle Compagnie ferroviarie e l'interesse pubblico, faccia prova di una specie di propensione per l'interesse pubblico. Nelle linee secondarie della Sardegna, molti degli inconvenienti ricordati dall'onorevole De Felice, sono all'ordine del giorno. Treni che si fermano in salita; basta una piccola pioggia per farli fermare; bisogna scendere dal treno, per far buttare della sabbia sotto le ruote e via discorrendo. In sostanza, ci sono ritardi d'ore intere, per viaggi che si potrebbero fare in meno di un'ora. Non parlo poi del materiale che è in tale stato, che davvero non so come si possa conciliare con la decenza. Di più, l'ordinamento delle stazioni è così rudimentale, che, quando si deve cambiare un semplice pezzo al treno, questo bisogna che torni indietro per fare delle manovre o che si fermi a grande distanza dalla stazione. Se l'ispettorato avesse avuto questa specie di debolezza pronunziata per l'interesse pubblico, le cose andrebbero assai meglio. Per esempio, non si sarebbe verificato un caso assai curioso e caratteristico... la proposta presentata l'anno passato delle Ferrovie secondarie Sarde di sopprimere di botto venti o trenta stazioni, riducendole a semplici fermate; tanto che fu necessario che il più dei deputati sardi si riunissero e protestassero. Io ripeto che, se la Società delle Ferrovie secondarie avesse trovato un po' più di resistenza nell'ispettorato, certamente non le sarebbe venuta l'idea molto strana di godersi i vantaggi e i benefici che le derivano dalla legge di concessione ed esercizio delle linee, sottraendosi ai relativi oneri.

Confido, onorevole ministro, che, se questo mio modesto desiderio lo rappresenterà all'ispettorato, l'idea delle ferrovie secondarie tramonterà. In ogni evento confido che, non tramonteranno, se occorrerà, le giuste resistenze dei deputati della Sardegna. (*Commenti*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza.

**Mazza.** Aveva domandato di parlare, per

dire, con minore autorità, quel che ha detto poc'anzi l'onorevole Bossi. Dirò soltanto questo, ad illustrazione delle sue parole: voglia l'onorevole ministro, in un giorno di riposo, andare in Svizzera dall'Italia, per qualsiasi punto di passaggio, e raffrontare qualunque ultima stazione svizzera con le prime stazioni italiane; vedrà così la differenza di trattamento che è nell'una e nell'altra e vedrà come le leggi dell'igiene, che tutti i giorni ed a tutte le ore si decantano in quest'Aula, siano poco rispettate in Italia e come invece siano osservate in Svizzera. Le condizioni dei vagoni e dei gabinetti di toilette sono tali che non meritano un'ulteriore discussione.

Ma poichè ho la parola, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un altro quesito da aggiungersi ai molti già rivoltigli da altri e che io gli sottopongo. All'estero, in Francia, in Svizzera, in Germania, in Austria non si è mai compreso ciò che noi abbiamo adottato per legge generale, cioè che, mentre le seconde classi sono ammesse nei treni diretti, le terze classi ne siano escluse. Tale disparità di trattamento non è ammissibile in uno Stato civile. Purtroppo le nostre tariffe già alte divengono altissime per i treni diretti nei quali si paga il dieci per cento di soprattassa e nei treni direttissimi nei quali si paga il venti per cento di più.

Ora è impossibile che coloro i quali hanno la necessità di viaggiare in terza classe, possano, avendo urgenza, ridursi a viaggiare in una classe superiore, tanto più che la tariffa, come ho detto, è aumentata trattandosi di treni diretti. Sarebbe dunque conveniente togliere questa disuguaglianza di trattamento e l'onorevole ministro dovrebbe provvedere perchè, anche aumentando del dieci per cento il biglietto di terza classe, le terze classi fossero ammesse nei treni diretti se non nei treni lampo. In tal modo ci porremmo, almeno per questa parte, a lato delle altre nazioni civili.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Barnabei.

**Barnabei.** Riparo ad una omissione del discorso dell'onorevole Mazza il quale avendo goduto l'ospitalità della mia città può far fede di quanto sto per dire ed associarsi a me nel rivolgere una preghiera all'onorevole ministro. Nessun capoluogo di Provincia si trova, riguardo agli orari ferroviari, in condizioni così tristi come Teramo.

**Mazza.** È verissimo!

**Barnabei.** Raccomando perciò all'onorevole



ministro di rimediare ai gravi inconvenienti. Partendo da Roma alle otto, i viaggiatori sono lasciati sulla nuda spiaggia nel bel mezzo della notte, e bisogna rimanere all'aria aperta senza trovare pietà da nessuno. Una volta ci raccomandammo al capo stazione per ottenere che ci lasciasse rifugiare nei vagoni del treno che aspettava, ma egli non poté permettercelo...

**Mazza.** E la stazione era chiusa.

**Barnabei.** Già... e la stazione era chiusa.

Raccomando questo grave argomento all'onorevole ministro e faccio punto.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Come è accaduto tutti gli anni, a proposito di questo capitolo che riguarda il personale dell'ispettorato si è parlato di tutte le stazioni di una lunga *via crucis*. Io comincerò col rispondere agli onorevoli Monti-Guarnieri e Miniscalchi per quanto riguarda il personale dell'ispettorato.

L'onorevole Miniscalchi ha fatto una requisitoria contro l'ispettorato; l'onorevole Monti-Guarnieri, da avvocato insigne qual'è, ha fatto la difesa dell'ispettorato. Io mi trovo ad avere in altri tempi e « con altro vello » fatto gli elogi dell'ispettorato, quindi io partecipo alla difesa e non alla requisitoria. Il personale dell'ispettorato ha un vizio di origine, ed è questo: creato nel 1885, non fu costituito organicamente, perchè si racimolò un po' qua e un po' là; così fu costituito allora, ed oggi, dopo 18 anni dalle convenzioni ferroviarie, si trova presso a poco nelle condizioni organiche del 1885.

E le condizioni organiche o disorganiche sono queste: quel personale è formato per due quinti di impiegati di ruolo, per due quinti di straordinari, per un quinto di ufficiali del Genio civile. Ora un personale costituito così poco organicamente, fa, a mio avviso, dei miracoli rendendo servizi che, se non soddisfano l'onorevole Miniscalchi, creda pure che meritano della considerazione. Ripeto, in altri tempi ho avuto occasione di lodar l'opera dell'ispettorato, perchè l'ispettorato si occupa poco, per la scarsità dei funzionari, di quel servizio che dal pubblico è più veduto, ma si occupa molto di altri servizi che interessano questioni di ordine finanziario importantissimo.

Perchè l'ispettorato i suoi principali servizi li presta nel controllare l'azione delle Società ferroviarie per quanto riguarda la spesa.

Perchè non vi è progetto neanche di

cento lire che non debba essere riveduto, e spesso corretto, dall'ispettorato. Se qualcuno di quei parecchi volumi che riguardano l'esercizio delle ferrovie dal 1885 al 1900 fosse stato letto, si sarebbe veduta che l'opera dell'ispettorato è stata finanziariamente salutare, perchè ha fatto risparmiare decine e decine di milioni. Lo ispettorato, lo creda l'onorevole Miniscalchi, rende dei servizi supplendo alla deficienza del personale con sacrifici che dal pubblico sono ignorati, ma da colui che si è trovato a contatto di quel personale sono ben conosciuti. L'onorevole Miniscalchi ha detto che l'ispettorato non dà informazioni al Governo, fa poco o nulla, si limita a fare quadri statistici. Le posso assicurare, onorevole Miniscalchi, che l'ispettorato dà informazioni frequentissime su tutti gli inconvenienti del servizio ferroviario, e li dà tutti i giorni per telegrafo e ne ho l'esempio quotidiano, perchè sul mio tavolo fioccano i telegrammi sull'andamento del servizio. L'onorevole Miniscalchi ha inoltre accennato all'opportunità, che i funzionari dell'ispettorato non restino a lungo nella stessa sede.

Io sono tanto della sua opinione che sono lieto di aver prevenuto un suo desiderio, e sono lieto di averlo fatto prima di oggi, perchè se l'avessi fatto oggi o domani si sarebbe potuto pensare che fosse stato l'effetto dell'interrogazione dell'onorevole Miniscalchi; invece da tre o quattro giorni ho firmato un decreto per un movimento nell'alto personale dell'ispettorato, movimento ispirato a quei sentimenti che debbono aver animato l'onesta parola dell'onorevole Miniscalchi. Mi affretto però ad aggiungere che questo movimento dell'alto personale degli ispettori di circolo fu guidato da considerazioni assolutamente obbiettive, non perchè io avessi qualche cosa che mi dimostrasse poco zelo o poca correttezza da parte di alcun funzionario, ma perchè, lo dichiaro apertamente, del personale dell'ispettorato io ero soddisfatto prima come ispettore generale, sono soddisfatto oggi come ministro.

Ed ora seguirò l'ordine degli oratori.

L'onorevole Rocca Fermo ha parlato della stazione di Mantova, e più specialmente dei lavori di ampliamento di quella stazione, e di una tettoia. I lavori di ampliamento di quella stazione importano la rispettabile cifra di 747 mila lire. Il progetto si sta esaminando, e sarà esaminato anche con premura ma non so se potrà esservi uguale premura nell'ordinare l'esecuzione dei lavori, in

quanto che quelle Casse patrimoniali, che, secondo una frase dell'onorevole ministro del tesoro, un tempo figliavano debiti in silenzio, oggi figliano ugualmente debiti ma alla luce del sole. Infatti la Camera fu più volte informata che c'è qualche diecina di milioni di debito sulle Casse patrimoniali e sui fondi di riserva; tantochè l'onorevole De Nava, in una sua relazione sul bilancio li calcolava in 40 milioni. Oggi, in seguito a nuovi accertamenti, quella somma è sperabile che possa essere minore, ma ad ogni modo sono sempre diecine di milioni di debito.

**De Nava, relatore.** 25 almeno!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Un po' più di 30. Ora io non so se il Governo, alla vigilia della scadenza delle convenzioni, possa assumere l'impegno di fare una spesa così grossa. Oggi noi abbiamo una politica ferroviaria, in fatto di lavori, molto più modesta, provvedere, cioè, a tutto quello che è necessario e urgente perchè il servizio possa procedere, innanzitutto, colla dovuta sicurezza, e poi con sufficiente regolarità. Perchè veda, onorevole Rocca Fermo, noi ci troviamo nella condizione che, per citare un caso, nella capitale del Regno, alla stazione di Termini affluiscono più di cento treni al giorno e non abbiamo che sei binari soltanto; quindi occorrerebbe una spesa considerevole, dai sette agli otto milioni, e noi, appunto per la condizione di questi organismi finanziari delle ferrovie, non ci troviamo, per ora, in grado di poter supplire a questa necessità di prim'ordine per la stazione di Roma.

Ad ogni modo, ripeto, il progetto di ampliamento della stazione di Mantova viene esaminato con sollecitudine, e mi auguro che eguale sollecitudine possa esserci nell'ordinare i lavori.

Per quanto riguarda la tettoia è verissimo tutto quello che ha detto l'onorevole Rocca-Fermo, che, cioè, gli enti locali contribuiscono alla spesa. L'esame è arrivato a buon punto e adesso non manca che l'adesione per parte delle due Società concessionarie della Cremona-Mantova e della Mantova-Modena, perchè debbono dare il loro concorso. (*Movimenti del deputato Rocca Fermo*).

L'onorevole Rocca Fermo mi fa un cenno che vuol dire: se si aspetta la risposta di queste Società concessionarie, l'aspetteremo un bel pezzo.

Io assicuro l'onorevole Rocca Fermo che se la risposta tarderà a venire, il Governo provvederà coi mezzi che sono a sua disposizione.

L'onorevole Brandolin si è interessato della stazione di Conegliano. Effettivamente esiste un progetto che comprende diversi lavori, tra i quali c'è anche l'illuminazione elettrica, ed è un progetto che importa la spesa di 130 mila lire. Le cose sono arrivate a buon punto, in quanto che oggi non manca che il consenso del Ministero della guerra per un concorso nella spesa. Appena questo consenso sia venuto, assicuro l'onorevole Brandolin che sarà ordinata l'esecuzione dei lavori.

L'onorevole Daneo Edoardo, con la competenza da lui dimostrata nelle conferenze per gli orari, dove rappresentò degnamente la città di Torino, ha trattato diversi argomenti. Dico qui per incidente che queste conferenze degli orari furono istituite non soltanto per sentire la voce dei migliori giudici degli interessi locali, ma anche per un po' di egoismo, perchè i rappresentanti della Nazione e degli interessi locali messi dentro all'ingranaggio venivano anche ad acquistare un po' di responsabilità, e contraddicendosi talvolta gli uni con gli altri offrivano modo all'Amministrazione di vedere, fra i contrasti, un po' serenamente. E furono istituite anche perchè quei rappresentanti acquistassero, mi si permetta la parola, un po' di educazione tecnica, ossia quella educazione che proviene dal dover considerare la inesorabilità delle leggi ferroviarie.

Ora l'onorevole Daneo ha lamentato, lamentato non nuovo ed in parte anche giustificato, la lentezza delle comunicazioni fra Roma e Torino ed ha fatto anche dei confronti, non nuovi neanche questi. Se però non consideriamo le condizioni in cui si trova la linea maremmana, e che la linea ligure è in condizioni anche peggiori e più che satura di traffico sempre crescente se pensiamo che il treno Roma-Torino è un treno gravissimo, si deve pur fare qualche riserva sulle considerazioni che hanno ispirato il confronto fatto dall'onorevole Daneo. Ma egli anche recentemente è intervenuto ad una conferenza di orari, ed avvertendo che da parte del Governo come delle Società, c'è tutto il buon volere ed un maggiore interessamento perchè il servizio sia migliore.

Anche per le comunicazioni fra il Piemonte e l'Emilia l'onorevole Daneo avrà potuto notare il mio interessamento particolare, affinchè fra Bologna e Torino possa realizzare quel miglior trattamento

che si è avuto in senso inverso, ossia fra Torino e Bologna.

Che il servizio ferroviario in genere a Torino, e per le merci specialmente, abbia bisogno di riordinamento io sono ben convinto: aggiungerò che di questi giorni ho ricevuto dal Sindaco di Torino una lettera molto cortese, con cui mi si invitava a nominare una Commissione precisamente incaricata di studiare tale riordinamento.

Se non avessi avuti impegni indeclinabili, avrei già esaminato la questione, ma ormai non si tratta che di un ritardo di pochi giorni. E poichè mi trovo a Torino, ricordo che anche il mio ottimo amico onorevole Chiapusso ha parlato della necessità del doppio binario sulla Torino-Modane. Anche su questo argomento porterò la mia viva attenzione.

L'onorevole Daneo ha pure trattato del servizio sulle ferrovie secondarie, e dal discorso di lui l'onorevole Lucifero avrà potuto sentire che, se la Calabria si duole, anche il Piemonte non è lieto. (*Interruzioni del deputato Lucifero*).

Purtroppo nelle ferrovie secondarie il servizio non è condotto come si dovrebbe e ciò per diverse ragioni, fra le altre per questa: che le Società ferroviarie, come è naturale, curano più il servizio delle grandi linee che non quello delle linee secondarie. E l'Ispettorato anch'esso è obbligato a curare di più la sorveglianza sulle grandi linee, e ciò per ragioni che è facile intendere.

Certamente se il Ministero avesse a sua disposizione un personale di ispettori più numeroso, eserciterebbe una sorveglianza più vigile e più efficace anche sulle linee secondarie.

Dell'impianto di un doppio binario si è occupato per la linea Mestre-Udine l'onorevole Morpurgo, per la linea Ancona-Gallipoli l'onorevole Jatta, col quale mi compiacio per il suo debutto. Lo studio pel doppio binario Mestre-Udine si sta eseguendo, ma non nascondo le difficoltà di ordine finanziario che si presentano.

Certo in un nuovo ordinamento di ferrovie, quello è un lavoro che sarà messo tra i primi, tra quelli di maggiore urgenza, ma è difficile che in questo scorcio di convenzioni ferroviarie, io possa dare tale un affidamento all'onorevole Morpurgo, da poter contare sopra la prossima esecuzione di questi lavori.

Questo io dico unicamente per essere riservato, ma se la possibilità ci fosse di ese-

guirli anche prima della scadenza, creda l'onorevole Morpurgo che non domanderei di meglio, perchè io riconosco la necessità di questo doppio binario. La riconosco altresì per la linea Bologna-Gallipoli, per la quale anzi ricordo, che in un mio discorso sulle convenzioni per le linee di accesso al Sempione, io francamente riconobbi questa necessità, come la riconosco oggi da questo banco. Ma altro è riconoscere la necessità altro è potere obbligare (cosa che non può fare il Governo) la Società delle meridionali ad eseguire questo doppio binario, in quanto che non si è raggiunto il prodotto, per cui, a termini dei patti di concessione, si può obbligare la Società ad eseguire questo impianto.

Io non posso negare gli inconvenienti ai quali ha accennato l'onorevole Jatta. Ma effettivamente su quella linea, sia per la cura che la Società vi dedica nella campagna vinicola, sia per i sacrifici del personale, si fanno semplicemente dei prodigi, perchè questo io ricordo, che malgrado le condizioni di quella linea, nel 1899 si è potuto fare, durante la campagna vinicola, un movimento di 24 mila carri, e fu un miracolo se non avvennero dei disastri.

L'onorevole Jatta ha lamentato anche i cattivi orari di quella linea. Appunto pochi giorni or sono in una conferenza che ho avuto l'onore di presiedere, si è fatto un rimaneggiamento di orari, per cui è sperabile che i ritardi, non dico che non avvengano più, che questo è un sogno, ma per lo meno saranno di molto attenuati.

L'onorevole De Felice è partito da Roma con l'intenzione di percorrere lentamente la linea Roma Napoli-Eboli-Reggio, ma viceversa poi fino a Messina ha fatto il percorso con un treno lampo, che poi non esiste, per arrivare con un treno non meno diretto alla sua Catania. Egli ha lamentato il cattivo servizio che si fa sulla linea Eboli-Reggio, ed io ammetto che non sia un buon servizio. Ma il cattivo servizio dipende in gran parte dalle condizioni non buone di quella linea. Io ricordo che qualche anno fa ho mandato spessissimo un ispettore ferroviario a percorrere la linea di giorno e di notte. Qualcheduno mi diceva che bisognava mandarlo in stretto incognito, ma io non aveva allora, e non ho oggi confidenti ferroviari, non ho che da mandare quegli ispettori che sono a mia disposizione e che purtroppo sono conosciuti dal personale delle ferrovie. L'onorevole De Felice dunque si è fermato principalmente a Catania ed è naturale. Si è

occupato del porto e della stazione. Per ciò che riguarda il porto io riconosco l'importanza delle sue osservazioni, ma egli dovrebbe pure ammettere che il porto è uno di quelli, starei per dire, privilegiati, perchè figura nel disegno di legge che si trova dinnanzi al Senato per la cifra non modesta di 3 milioni e 200 mila lire...

**Aprile.** In passato abbiamo dovuto costruirlo noi.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Io parlo di oggi, lasciamo stare il passato; e l'onorevole De Felice, se avrà letto, come credo, la nota di variazione che ho avuto l'onore di presentare al bilancio 1903-904, avrà veduto che c'è un aumento di qualche centinaio di mila lire sulla spesa per la manutenzione e riparazione dei porti, e questo aumento in non piccola parte è destinato precisamente al porto di Catania.

Ha parlato anche dell'ampliamento della stazione, per cui c'è un progetto che importa 300 mila lire; non so se si possa spendere per ora una somma così egregia, ma se sarà possibile, lo farò volentieri.

**De Felice-Giuffrida.** È un bisogno reale.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Di bisogni ve ne sono non soltanto a Catania, ma in mille punti delle ferrovie italiane. Noi dobbiamo procurare di fare dappertutto quel poco che è necessario, ed ha carattere di maggiore urgenza.

L'onorevole Valle Gregorio ha fatti presenti i bisogni della stazione di Pontebba. Come egli sa, per quella stazione si sono spese delle somme cospicue in questi ultimi tempi; ma io farò esaminare i bisogni che egli ha messo in rilievo, e, compatibilmente coi fondi disponibili, procurerò di provvedere nel miglior modo.

L'onorevole Leali si è fermato sulla sua Roma-Viterbo che egli deve percorrere così frequentemente e deve conoscere così bene, che si ricorda perfino i numeri delle vetture.

**Leali.** Purtroppo! (*Si ride*).

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Egli ha avuto la disgrazia di capitare proprio in quella vettura 3902...

**Leali.** La sola che ci fosse di prima classe.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Ora io lo assicuro di questo, che mi occuperò in modo particolare della sua vettura (*Si ride*): quella vettura sarà presto riparata ed Ella potrà viaggiare più comodamente.

Apro una parentesi, perchè l'onorevole De Felice mi ha ricordato un'altra sua domanda. Egli, fra tante cose, si è occupato anche del diretto Catania-Messina. Ma l'onorevole

De Felice saprà che da poco tempo fu istituita una nuova coppia di treni accelerati. Nelle presenti condizioni la Società fa un numero di treni superiore a quello contrattuale. (*Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida*).

Cosa vuole che le dica, onorevole De Felice. Il Governo non può ordinare a suo talento; la Società per necessità di servizio trovasi già al di là del contratto, ma un altro al di là il Ministero dei lavori pubblici non lo può imporre. Io farò degli uffici verso la Società; se la Società corrisponderà a questi uffici, sarà contento l'onorevole De Felice e sarò contento anch'io.

E chiudo la parentesi per tornare all'onorevole Leali, che anche lui si è lamentato di quello che lamentiamo tutti. Anzi io ho un'esperienza personale di data molto recente, poichè per effetto di un ritardo provai il piacere ineffabile di perdere una coincidenza, per modo che giunsi al mio luogo natò 24 ore più tardi.

Dunque ritardi ce ne sono, e dappertutto. L'Ispettorato delle ferrovie applica la legge del 21 dicembre 1899 sui ritardi dei treni; la legge non è lettera morta come si crede. Sono state elevate diverse contravvenzioni ed ho qui un elenco che se non è lungo non è nemmeno breve...

**Leali.** Sono i ritardi che vi fanno conoscere.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** No, noi siamo in grado di conoscere tutti i ritardi anche senza muoverci dal nostro scrittoio; con le cedole-orario alla mano siamo informati di tutti i ritardi.

A proposito delle cedole-orario ricordo che per essere stato dal personale di una Società alterata una di queste cedole, io credetti dover denunziare il fatto, che mi pareva reato, all'autorità giudiziaria, ma il pretore assolse, non per insufficienza di indizi, ma per inesistenza di reato, perchè l'autorità ritenne che non c'era nè falso in atto pubblico, nè falso in atto privato. (*Commenti*).

**Leali.** Le Società hanno sempre ragione.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** All'onorevole Leali posso dire, per quanto riguarda la condizione del materiale della linea Roma-Viterbo, che da poco tempo è stata fatta un'ispezione ed è stato riconosciuto che se il materiale non è ottimo, non è neanche pessimo, come egli lo crede. Ma ad ogni modo farò eseguire altre indagini ed ispezioni e spero che in questo modo il servizio possa migliorare.

L'onorevole Rossi ha fatto una descrizione così zoliana che io non so se ci saranno ancora dei viaggiatori che andranno sui treni.

*Voci.* Ma è vera.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Ma ha però caricato le tinte. Che igienicamente, come nell'ordinamento ferroviario in genere, all'estero, ma non da per tutto, si stia meglio che in Italia, è vero. Non si deve però dimenticare che anche da noi qualche cosa si è fatto, e per quanto riguarda la disinfezione dei carri a cui ha alluso più specialmente l'onorevole Bossi, il servizio non si è poi trascurato, e non mancarono delle contravvenzioni anche a carico dei capi supremi delle Società, i quali furono condannati non soltanto a multe, ma anche al carcere, carcere che non hanno scontato perchè sarà intervenuta o una amnistia o qualche altra ccsa.

*Voci.* Anche un appello.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Bossi mi ha chiesto notizie di un regolamento che si aveva in animo di fare per l'igiene ferroviaria, ed egli sa bene che dal mio predecessore, l'onorevole Giusso, fu istituita una Commissione della quale fanno parte alcuni nostri colleghi. La Commissione non ha ancora compiuto i suoi lavori e non so a che punto si trovino; io non ho potuto far altro che pregare anche ufficiosamente i nostri colleghi di affrettare i lavori della Commissione. Questa preghiera l'ho fatta e spero che sarà ascoltata.

L'onorevole Mazza si è associato, con parole meno gravi, ma non meno efficaci, ai lamenti fatti dall'onorevole Bossi per ciò che riguarda l'igiene ferroviaria, ma egli ha toccato anche altri due punti, cioè la tariffa dei treni diretti che porta l'aumento del 10 per cento sul prezzo degli altri treni, e l'aggiunta delle terze classi ai treni diretti.

Per quanto si riferisce alla tassa sui treni diretti, essa è convenzionale e nè il Ministero nè la Camera ci possono far nulla. Per ciò che riguarda le terze classi nei treni diretti posso assicurare l'onorevole Mazza che noi amminiamo da un pezzo, e non a piccoli passi, sulla via della maggiore estensione delle terze classi ai diretti, e su questa via proseguiremo di buon grado.

L'onorevole Pala ha lamentato il servizio non buono che si fa nelle ferrovie della Sardegna...

**Pala.** Secondarie.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Nelle ferrovie secondarie, precisamente. A Cagliari

abbiamo un ufficio d'Ispettorato scarsamente provveduto di personale. Se si potrà ottenere quell'organico che è il sogno degli impiegati e che al ministro è necessario come il pane quotidiano, e se potrò quindi rinforzare l'Ispettorato governativo a Cagliari, certamente l'onorevole Pala vedrebbe una sorveglianza maggiore, più frequente, più efficace. Ma ad ogni modo anche con lo scarso personale che c'è, qualche cosa spero di poter fare, e darò speciali istruzioni perchè sia vigilato l'andamento del servizio delle ferrovie secondarie.

Per la questione, non recente, delle stazioni che la Società vuol trasformare in fermate, io mi propongo di esercitare tutta l'autorità del mio ufficio e tutta la forza delle vigenti disposizioni perchè questo non avvenga. *(Interruzione).*

In ultimo all'onorevole Barnabei, che ha lamentato il cattivo servizio che si fa sulla Teramo-Giulianova, posso dare ampia assicurazione che ne prenderò conto in modo speciale, e sarò lieto se qualche miglioramento si riuscirà ad ottenere.

E così mi pare di aver risposto a tutti gli oratori chiedendo venia se qualche omissione sia intervenuta non certo per colpa mia.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 66 in lire 819,251.

Capitolo 67. Personale di ruolo dell'Ispettorato - Indennità di residenza in Roma *(Spese fisse)*, lire 56,328.

Capitolo 68. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe *(Spese variabili)*, lire 100,000.

Capitolo 69. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie 3ª, lire 7,500.

Capitolo 70. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna, a' sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata. Legge 15 dicembre 1892, n. 710 *(Spesa obbligatoria ed ordine)*, lire 10,000.

Capitolo 70-bis. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,000.

Capitolo 71. Spese giudiziali e di stampa

in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 72. Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'ordinamento e l'esercizio delle strade ferrate, lire 20,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Sorani per svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a voler fare gli studi opportuni per la costruzione della ferrovia Talamone-Allerona riconosciuta indispensabile sia dal lato strategico sia allo sviluppo industriale e commerciale delle provincie di Grosseto, Roma e Perugia.

« Sorani, Soggi, Leali. »

**Sorani.** Voglia consentirmi la Camera che io dia brevemente ragione dell'ordine del giorno da me presentato.

La sua portata tanto è modesta quanto è giusta e ragionevole, oggi che d'ogni parte si chiede, a ragione, una più equa distribuzione del contributo dello Stato, e del concorso della forza integratrice di questo.

Noi proponiamo che lo Stato, compreso della necessità di richiamare a nuova vita la intera provincia di Grosseto, che langue da tanto tempo nella miseria, ed è afflitta dal flagello della malaria e della fillossera, studii provvedimenti di indole generale, che le diano modo di vedere costruita la ferrovia Talamone-Allerona, in modo che cessi una volta quell'isolamento a cui la condanna ogni mancanza assoluta di viabilità e che la lascia mezzo secolo indietro dal progresso e dal benessere che pur godono le altre provincie d'Italia.

La quasi totalità della Provincia grossetana non è congiunta al capoluogo da ferrovia. Sorano, Pitigliano, Marciano e tutti gli altri Comuni dell'Amiata per accedere a Grosseto devono percorrere per trovare la stazione dell'Albegna o dell'Amiata quaranta, cinquanta e sessanta chilometri per strade inaccessibili e pericolose, perchè infeste dai malandrini; i quali per le enormi distanze che separano i vari paesi l'uno dall'altro, nelle folte foreste, che per mancanza di viabilità rimangono inesplorate, trovano sicuro asilo e rifugio.

La viabilità e le comunicazioni all'interno mancano assolutamente; tanto che nell'inverno per lo straripamento de' fiumi, abbandonati da secoli a loro stessi, e per le nevi che cadono spesso sulla montagna, siamo impediti perfino di rifornirci del sale, che dobbiamo levare dal magazzino d'Arcidosso.

I nostri prodotti agricoli hanno un limitatissimo smercio; ed il legname nessuno, per difetto di mezzi di trasporto.

Questa che è una delle più vaste Provincie del Regno, è anche la meno popolata, e la più povera, perchè priva di ogni risorsa economica; avrebbe nullameno in sé tanta forza e vitalità da rendere centuplicati alla madre patria i soccorsi che le abbisognano per la sua redenzione economica e morale.

Quivi ogni solco di terra che voi calpestate parla eloquente una gloriosa storia del suo passato. Nelle viscere delle sue montagne racchiude tesori di minerali i più ricchi: il mercurio, il rame, il ferro, l'antimonio, il manganese, l'antracite ecc. ecc.

Quivi sonvi sorgenti d'acque minerali le più medicamentose; le splendide cascate della Fiora e dell'Albegna e dell'Ombrone potrebbero utilizzarsi per forze idrauliche di somma importanza; la terra, se potesse esser lavorata intensivamente, e quivi a buon mercato importati i concimi chimici, basterebbe, come una volta, la sola Maremma a dare il grano che mendichiamo annualmente all'estero oltre bastare a sé stessa.

Ma senza un mezzo facile di comunicazione quale è quello invocato, la Maremma, in onta ai suoi sforzi, alle sue energie ed ai sacrifici a cui è condannata non può redimersi, nè può assurgere a quella vita florida, a cui sono chiamate, per le fortunate condizioni topografiche, le altre provincie d'Italia.

Io non domando provvedimenti speciali per la sola Maremma, ma provvedimenti generali per tutte quelle regioni che sieno afflitte come questa dall'isolamento, dalla miseria e dalla malaria.

Spero che le dichiarazioni del Governo valgano a far ricredere quelle popolazioni che finora si sono ritenute d'esser state considerate figliastre, più che figlie della comune madre patria. (*Bene!*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

**Leali.** Debbo parlare anch'io per aggiungere che questa linea passerebbe in una parte della Provincia romana assolutamente fuori del Consorzio umano, poichè le strade o non ci sono o sono insufficienti, e quanto a sicurezza niente; tanto che la posta che da Orvieto va ad Acquapendente, deve essere scortata giornalmente da due carabinieri. Dunque anche da questo lato sarebbe necessario avvicinare quei paesi ai paesi civili, facendo qualche cosa per loro, come è stato fatto per altri paesi d'Italia. Poi faccio notare

anche che questo tronco di linea Talamone-Allerona fino dal 1871-72, se non erro, fu progettato; ed uno dei sostenitori di questo tronco era l'ammiraglio Racchia che allora era al Ministero. E lo sosteneva appunto perchè ne vedeva la opportunità strategica militare; poichè questo tronco avvicinava le due linee Mediterranea ed Adriatica. Infatti il tronco da Talamone ad Allerona per la via di Terontola e per la via di Orte si ricongiungerebbe all'Adriatica. Del resto io non voglio spendere più parole per questo tronco, perchè la Camera ne vede la bontà e non ha bisogno di essere raccomandato.

Dopo tutto, che cosa chiediamo noi all'onorevole ministro? Chiediamo di fare gli studi e per questi il bilancio non viene affatto aggravato. Conseguentemente spero che la Camera ed il ministro vorranno approvare il nostro ordine del giorno.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata.

**Licata.** Prima che si chiuda la discussione sulle strade ferrate, io desidero di rievocare una minima parte della tanto vessata questione delle ferrovie complementari. E ciò non per ripetere malamente quello che è stato detto così bene dagli oratori precedenti, ma per applicare tutto quello che sul proposito si è detto ad una delle più disgraziate ferrovie complementari, qual'è la Castelvetro-Porto Empedocle.

Si è detto che l'ultima legge ferroviaria del 4 dicembre 1902, invece di agevolare ha ostacolato la costruzione delle ferrovie complementari, ed è verissimo. Difatti dopo la promulgazione di quella legge, delle famose diciotto linee provenienti dalla legge del 1879, due soltanto ne sono state concesse all'industria privata, una terza è in via di concessione, e tutte le altre sono rimaste nel limbo.

La ragione di questo insuccesso è dipesa principalmente dalla dizione e dalla interpretazione che si è voluto dare all'articolo 5 della legge 4 dicembre 1902, che io credo opportuno di leggere alla Camera per tirarne alcune deduzioni. L'articolo 5 dice precisamente così.

« Per le linee e tronchi che saranno concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nelle Calabrie e Basilicata, le Provincie attraversate od interessate alla costruzione saranno esonerate dai contributi che avrebbero dovuto dare in forza delle leggi 20 luglio 1879 e 27 aprile 1885.

« Invece resta fermo l'obbligo dei rispet-

tivi contributi nella misura e nei modi stabiliti dalle leggi testè citate, a carico delle Provincie attraversate od interessate alla costruzione delle linee e tronchi a sezioni normali ».

Io non so chi abbia introdotto nella legge quest'ultimo capoverso, se il Senato, il Ministero, o la burocrazia; so però questo, che la legge accennata non fu discussa come si doveva alla Camera; ma fu votata, dirò così, a tamburo battente, insieme alle altre tre leggi che furono votate in quell'unica seduta; ed io rammento che nel disegno di legge che fu allora semplicemente letto alla Camera quest'ultimo capoverso non esisteva affatto.

Ad ogni modo, stando alla dizione di questo articolo, io credo che l'equivoco può nascere per le ferrovie a scartamento ordinario, per le quali gli Enti interessati non si sa bene se debbano contribuire nella misura di un decimo o di quattro decimi, oppure se non debbano contribuire affatto, come era nelle intenzioni del Parlamento, e come era scritto nella bella Relazione presentata dalla Commissione Regia presieduta dall'onorevole Giussio. Comunque, se l'accennato articolo è applicabile per le ferrovie a scartamento ordinario, non lo è affatto per quelle a scartamento ridotto. Ora siccome gli otto tronchi in cui è stata divisa la ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle sono tutti a scartamento ridotto, io credo che gli Enti locali di Sicilia non debbano aver l'obbligo di corrispondere un qualsiasi contributo per la costruzione dei loro tronchi di ferrovia.

In quanto poi alla pronta costruzione delle ferrovie complementari, l'onorevole ministro ha detto ieri che ora non si può procedere alla concessione di quelle per le quali non è stata avanzata alcuna domanda di concessione o mancano i progetti tecnici speciali.

Ha aggiunto inoltre che a lui è venuta una nuova idea: quella cioè di istituire un ufficio tecnico al quale ha già dato l'incarico di redigere i progetti che mancano, e di rivedere quegli altri che non corrispondono più alle esigenze odierne perchè fatti molto tempo addietro.

Ora io dico, che tutto ciò non si applica affatto alla nostra ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle. Per essa esistono già i progetti di massima e coll'annuenza del Governo la Società Sicula ha fatto anche eseguire i progetti di dettaglio. Per questa malaugurata ferrovia, a mio debole avviso, una

cosa sola occorre: la buona volontà del Governo. Se il Governo vuole, la concessione potrà essere fatta, e presto. Ed io che ho piena fiducia nel ministro non dubito nemmeno che in lui possa far difetto la buona volontà. Egli da semplice deputato sostenne sempre alla Camera che è obbligo imprescindibile del Governo di completare la costruzione delle ferrovie complementari prima di procedere ad altri lavori, ed appena ieri ha anche detto, e ripetuto che stando al banco del Governo, non intende contraddire in alcun modo a ciò che ha sostenuto da semplice deputato.

Epperò io, volendo metterlo alla prova, lo prego vivamente di voler assicurare alla Camera che entro l'anno, espletate le pratiche burocratiche, indispensabili, sarà fatta all'industria privata la tanto attesa concessione per la costruzione, ad esempio, della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle. Io a nome delle più neglette popolazioni della Sicilia, mi sento quindi in diritto di sperare che il ministro vorrà dare una buona volta quest'assicurazione, e darla non già colle solite frasi generiche e non impegnative dei ministri, ma in un modo certo, assoluto e preciso.

Epperò io non dubito che accoglierà questa mia preghiera, se non altro in omaggio all'affetto che egli asserisce di portare al Mezzogiorno.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giunti.

**Giunti.** Da quasi tutte le parti della Camera si sono elevate giuste rimostranze al ministro dei lavori pubblici, uomo sotto ogni aspetto degnissimo della fiducia della Camera; soltanto la voce della mia regione non si è ancora fatta sentire, ed io modestamente la porto qui sperando che possa essere ascoltata.

Le condizioni della nostra Calabria sono certamente peggiori di quelle di molte altre regioni d'Italia, ed io non starò a farne lunghe descrizioni alla Camera, che le conosce, per non tediare. Ben misera è la viabilità ferroviaria, pessima l'ordinaria.

Io voglio appunto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni di Cosenza, le quali sono, forse, peggiori di quelle di quasi tutti gli altri capoluoghi d'Italia: perchè quella città non ha nessuna comunicazione diretta con la linea tirrena, che è la più breve per portare i prodotti ed i viaggiatori ai principali centri di consumo, come Napoli, Roma, e via dicendo.

Ora noi abbiamo, come l'onorevole Te-

desco conosce, due linee litoranee; non abbiamo nessuna linea interna, nessuna linea che rappresenti la circolazione centrale; abbiamo solo la circolazione periferica.

A questo si potrà supplire con le ferrovie complementari, giusta la legge votata nel dicembre dell'anno scorso. Ricordo che in quella legge si stabilì che, se entro due anni non fossero state presentate al Ministero delle proposte di concessione, alla costruzione ed all'esercizio avrebbe potuto provvedere il Governo. Ora, domando all'onorevole Tedesco, in quali condizioni ci troviamo per queste nostre linee complementari, la Castrovillari-Lagonegro, la Cosenza-Paola e la Pietrafitta-Rogliano? Due di queste linee, la Pietrafitta-Rogliano e la Lagonegro-Castrovillari erano anche nella antica legge delle complementari, che fu diverse volte modificata. Veramente in detta legge era la Lagonegro-Castrocucco che fu poi sostituita dalla Lagonegro-Castrovillari; era la Cosenza-Nocera Tirinese e fu invece riconosciuta molto più utile e più facile a costruirsi la Cosenza-Paola; quindi questa fu a quella sostituita. Ora io chiedo che la costruzione di queste linee sia sollecitata più che sia possibile: perchè esse rispondono ad un bisogno urgentissimo di quella regione. Desidero che il Governo risolva per intero il problema delle ferrovie calabresi; e, se vi saranno domande di concessioni, che tendano a risolverlo, le prenda nella considerazione che meritano. Se mancano le domande il Governo incominci a far eseguire gli studi occorrenti. È passato già un anno dalla promulgazione della legge, e non vorrei che si andasse alle calende greche. Mi auguro che l'onorevole Tedesco possa darmi, su questo, una risposta rassicurante.

Non parlo del servizio e dell'esercizio delle nostre ferrovie, delle ferrovie calabresi specialmente, perchè già se ne è troppo discusso, e se ne sono fatti rilevare i gravi inconvenienti; solo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Tedesco sulle condizioni in cui si trova, se non tutta la linea, una parte della Eboli-Reggio. Alcune gallerie sono in condizioni disastrose, pericolanti, per esempio la galleria sotto Cantanzaro. In altre, verso la stazione di Pisciotta, il treno deve arrestarsi e poi far salire il cosiddetto pilota, perchè lo guidi essendo quei traferri sempre in riparazione. Il fiume Corace passa per la galleria Marcellinara, e vi è una specie di tettoia in zinco, fatta pel passaggio di detto fiume.



Ma accade che una parte dell'acqua entra nella galleria, e viene persino nei vagoni. Ho domandato a qualche tecnico: ma questi trafori quando si accomoderanno? quando si troverà un modo per garantire l'incolumità dei viaggiatori? Mi si è risposto che si provvederà, quando le gallerie, i trafori saranno crollati!... Ora su queste linee non passiamo soltanto noi calabresi; ma pure tutto il commercio, tutti i viaggiatori che vanno in Sicilia. In Sicilia vi è un traffico importantissimo. Capisco che si tratta di spese rilevanti ma è pur necessario che si provveda in qualche modo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

**De Seta.** Intendo ricordare anch'io alcune ferrovie complementari. Ho già presentato all'onorevole ministro dei lavori pubblici una interrogazione per sapere i suoi intendimenti circa la concessione delle ferrovie complementari calabresi. Nel luglio 1902 si decretarono le linee Lagonegro-Castrovillari, Pietrafitta-Rogliano e Cosenza-Paola, per la quale ultima fu fatta la condizione che si sarebbe accordato il sussidio di 12,000 lire al chilometro qualora fosse stata costruita a scartamento ridotto, ma che avrebbe potuto essere costruita a scartamento ordinario qualora il sussidio chilometrico complessivo non avesse superato le lire 576 mila. Dopo ciò la provincia di Cosenza deliberò di domandare la concessione del tronco Cosenza-Paola, avvalendosi della dichiarazione fatta dall'onorevole Balenzano che, a parità di condizioni, si sarebbe preferita nella concessione l'amministrazione provinciale.

Purtroppo però, da che sono state decretate le ferrovie complementari, è sorta una nuova pianta, la pianta del sensale di ferrovie. Infatti molta gente si presentò all'amministrazione provinciale di Cosenza ed ai deputati della Provincia esprimendo il proposito di voler costruire queste ferrovie.

Tutti applaudimmo a coloro che intendevano renderci facile la soluzione del grave problema, ma fu per tutti noi una delusione perchè essi, quando si accorsero di non potere realizzare i loro desiderî, ci abbandonarono. Perciò non abbiamo potuto ancora far nulla! Io credo quindi che per risolvere il problema bisognerebbe che lo Stato si sobbarcasse alla non grave spesa occorrente per studiare i progetti di queste ferrovie e bandisse poi una gara per la loro concessione. A questa idea ha accennato del resto ieri lo stesso onorevole ministro e perciò, nel caso speciale, desidero una ri-

sposta da lui, augurandomi che essa sia tale da assicurare la mia regione.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Gli onorevoli Sorani, Succi e Leali hanno presentato un ordine del giorno per invitare il Governo a studiare un progetto per la costruzione della ferrovia Talamone-Allerona. Ho diverse volte dichiarato nel corso di questa discussione che il personale governativo è molto limitato; non so quindi se potrò avere personale sufficiente per tale studio. Ma temo un'altra cosa, che, cioè, se il Governo prende l'iniziativa di studi per nuove ferrovie che non siano le complementari, altri possano venire a chiedere la stessa cosa. Prego quindi gli onorevoli Succi, Sorani e Leali di ritirare il loro ordine del giorno, e di appagarsi della mia dichiarazione che cercherò di accontentarli, se avrò personale sufficiente e se troverò modo di non stabilire, con lo studio di questa ferrovia, un precedente che altri potessero in seguito invocare.

L'onorevole Licata ha sollevato una questione, e mi ha fatto una domanda precisa e perentoria, troppo precisa e troppo perentoria. La questione è questa: egli ritiene che non si possa elevare nessun dubbio riguardo all'esonero dal contributo degli enti locali, per le linee a sezione ridotta. Che io sappia questa questione non è stata sollevata. La questione di cui ha parlato l'onorevole Carmine, e poi l'onorevole Sacchi, riguarda altre linee, non quelle a sezione ridotta. Quindi non so da che siano derivati i dubbi dell'onorevole Licata. Se egli me li spiegherà, anche privatamente, sarò ben lieto di poterli dissipare. Mi ha rivolto poi una domanda ingiungendomi un termine perentorio, cioè che il Governo, nel corso dell'anno che sarebbe il secondo dalla promulgazione della legge 4 dicembre 1902, debba assolutamente dare la concessione.

Io, tanto per la sua Castelvetro-Porto Empedocle, quanto per le altre complementari, non chiederei di meglio che poter fare le concessioni prima della scadenza dell'anno; ma fino a che le domande non vengano, e non siano esaminate dai Corpi consultivi e dai due Ministeri competenti, io chieggo alla cortesia dell'onorevole Licata che cosa potrebbe fare il ministro dei lavori pubblici per decretare ad ogni costo la concessione della Castelvetro-Porto Empedocle. Se verranno domande di concessione, le accoglierò ben volentieri, ma se non ver-

ranno io mi troverò nell'impossibilità assoluta di poter corrispondere al suo desiderio.

Le dichiarazioni fatte ieri per le linee complementari, si riferiscono anche alla Castelvetro-Porto Empedocle, cioè ho istituito un ufficio che deve studiare i progetti. Se verranno domande di concessione, si provvederà mediante gara in base ai progetti governativi, se domande di concessione non verranno nel corso del secondo anno dalla promulgazione della legge 12 dicembre 1902, il Governo concreterà le sue proposte alla scadenza del biennio.

L'onorevole Giunti ha parlato delle ferrovie complementari calabresi, ed a lui si è associato anche l'onorevole De Seta. A queste linee calabresi sono applicabili gli stessi criteri di cui ho parlato per le altre linee. L'ufficio governativo per gli studi delle linee complementari è istituito, e certamente estenderà l'opera sua anche alle linee calabresi.

Di queste linee non farò la storia antica, e quindi non parlerò dei progetti presentati prima della legge del 1902 da ingegneri privati e dalla deputazione provinciale; la storia recente credo che gli onorevoli rappresentanti della Provincia di Cosenza la conoscano. Come gli onorevoli Giunti e De Seta sapranno, vi è una domanda di concessione fatta da una Ditta privata per tre linee complementari contemplate nella legge del 1902, concessione subordinata ad una nuova linea che dovrebbe metter capo al porto di Torre Annunziata. Su questa domanda è stato fatto quello che il Governo fa per tutte le domande di concessione, cioè l'ha messa in corso di istruttoria, come si dice. L'ispettore capo del circolo di Reggio Calabria ha riferito, e questa domanda seguirà il suo corso di esame. Ma non si spaventino l'onorevole De Seta (lo vedo aggrattare le ciglia) non si spaventino, perchè una volta che ho dichiarato che alle concessioni delle ferrovie intendo procedere per gara, egli può star sicuro che questo criterio dell'aggiudicazione delle concessioni sarà applicato a tutte le complementari. E mi propongo anche di stabilire una norma, che è questa: che cioè, a parità di condizioni, si preferiscano gli enti morali, ma con le debite cautele per impedire qualche eventuale abuso.

L'onorevole Giunti poi si è fermato anche su quanto riguarda l'esercizio delle ferrovie nelle Calabrie. Io ho riconosciuto anche pochi giorni or sono, rispondendo all'ono-

revole Lucifero, che le Calabrie, ferroviariamente, sono le peggio trattate in Italia...

**De Seta.** In tutto!

**Giunti.** È vero!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Quindi sento un dovere specialissimo, quando riconosco questa condizione deplorabile di cose. Oggi non mi trovo in grado di potere annunziare qualche buona novella, ma io vorrei sperare in quel prolungamento di treni fino a Cariati, che tanto raccomandò l'onorevole Lucifero. Non sarà un treno direttissimo, sarà un treno merci con viaggiatori, ma egli mostrò di contentarsi anche di questo. E poi spererei di potere ristabilire il treno notturno tra Cosenza e Napoli.

**Giunti e De Seta.** Benissimo!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Giunti ha parlato delle condizioni non favorevoli della Eboli-Reggio, ed ha detto il vero. Il Governo cura le condizioni di quella linea, e non lesina il danaro che è necessario per metterla in istato di buon mantenimento.

Egli ha accennato poi ad un inconveniente che c'è nella galleria di Marcellinara, cioè di una filtrazione d'acqua.

**Giunti.** Ed anche in altre.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Io conosceva questo reclamo, ne domandai, pochi giorni fa, al capo dell'ufficio competente del Ministero, e mi fu assicurato che l'inconveniente era stato eliminato. Ma ad ogni modo il suo rilievo mi servirà perchè io assuma nuove informazioni, e se l'inconveniente esiste tuttora, non dubiti l'onorevole Giunti che io troverò modo di provvedere.

**Giunti.** Anche per le altre gallerie!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Allora ordinerò una ispezione speciale alle gallerie Calabresi.

È contento l'onorevole Giunti?

**Giunti.** Sì, e la ringrazio.

**Presidente.** Onorevole Sorani, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

**Sorani.** Lo ritiro.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 72.

**Tranvie.** — Capitolo 73. Spese di sorveglianza sulle tranvie a trazione meccanica, lire 14,000.

**TITOLO II. Spesa straordinaria.** — Categoria I. *Spese effettive* — *Spese generali.* — Capitolo 74. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 3,240.

Capitolo 74 bis. Interessi da pagarsi alla

Cassa depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato, lire 18,500.

Capitolo 75. Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (*Spese fisse*) - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale, lire 1,309,080.

**Mazza.** Domando di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare sul capitolo 75.

**Mazza.** Questo capitolo 75, onorevole ministro, mi ricorda la legge 11 giugno 1897, proposta dall'onorevole Luzzatti, allora ministro del tesoro, per la quale fu fatta ingiunzione ai vari ministri di non accettare altri impiegati straordinari nei rispettivi Dicasteri. La legge fu fatta, ma fu trovato facilmente l'inganno, perchè le esigenze dei servizi, non voglio dire gli arbitri, hanno reclamato dai ministri un reclutamento di altri impiegati, ed allora non si sono più chiamati impiegati straordinari, ma impiegati avventizii, e, senza mettere a posto, come era stato pensiero della Camera approvando la legge Luzzatti, gli antichi straordinari, si è costituita questa nuova categoria di avventizi, che è più spostata ancora di quella degli straordinari. Ed ora già si affacciano questi avventizi alle porte della Camera e dicono: non è possibile continuare in questa condizione anormale, ed è necessario che voi provvediate al nostro avvenire.

Io vorrei che le Amministrazioni nostre, non parlo solamente di quella dei lavori pubblici, ma di tutte, intendessero, che se vi sono delle necessità di servizio, che reclamano un nuovo personale, il reclutamento di questo deve farsi secondo le regole, coi concorsi, e mettendo questo personale in pianta fin dal principio, per non creare una categoria di persone che giustamente si lamentano della loro posizione, per non costituire coloro che noi abbiamo chiamato cento volte gli spostati nell'Amministrazione.

Intanto, onorevole Tedesco, nella sua Amministrazione, questi impiegati avventizi ascendono ad un numero cospicuo. Non vorrei dire uno sproposito, ma credo che siano qualche cosa come 90 o 100. Io le domando che cosa Ella intenda di fare della sorte di costoro. Questa è la domanda che io le rivolgo.

**De Felice-Giuffrida.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**De Felice-Giuffrida.** Una semplicissima raccomandazione: quasi tutti i Ministeri hanno provveduto allo avvenire dei propri impiegati straordinari. Convinto della giustezza della domanda rivolta dall'onorevole Mazza chiedo io pure all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia provvedere anch'egli alla sorte degli avventizi del suo dicastero.

Se la necessità di questi provvedimenti per il personale straordinario è stata riconosciuta da tutti, perchè non si dovrebbe riconoscere anche dal Ministero dei lavori pubblici questa difficoltà? L'onorevole Tedesco è uomo di cuore e conosce senza dubbio la condizione di tanti bravi lavoratori; noi confidiamo vivamente in lui perchè sia provveduto anche alla sorte di costoro.

**Presidente.** Desidera parlare, onorevole ministro?

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Come ha ricordato l'onorevole Mazza, la legge del giugno 1897 avrebbe dovuto chiudere la porta a nuovi straordinari; ma si è trovata la maniera di aprire un usciolino o una finestra, ed è passata questa nuova categoria d'impiegati, cioè gli avventizi, che sono qualche cosa di meno degli straordinari, secondo il gergo amministrativo; perchè gli straordinari assunti sino dall'epoca della legge 27 giugno 1897 hanno un affidamento morale di una relativa stabilità di posizione; gli avventizi invece sono assunti per rimanere in servizio unicamente per quel determinato periodo in cui durano i lavori ai quali sono addetti.

Ora questo personale merita anch'esso qualche possibile riguardo, ma oggi io non potrei prendere alcun impegno. Io non conosco come questi avventizi siano stati reclutati e se abbiano le qualità tecniche richieste per poter sorvegliare dei lavori, perchè meno pochi che fanno da scrivani, la maggior parte sono addetti a lavori tecnici. Ora io esaminerò la loro posizione, guarderò se è necessaria la loro permanenza in servizio, considererò i titoli di ciascuno e se mi persuaderò che essi rappresentino veramente una necessità di servizio, in qualche modo io mi propongo di provvedere. (*Bene! Bravo!*)

*Voci.* A domani! a domani!

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Avanti! avanti!

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 75.

Capitolo 76. Personale straordinario addetto all'Amministrazione centrale ed alle

opere in Roma - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 28,500.

*Opere in Roma (Spese ripartite) — Capitolo 77.* Quota a carico dello Stato nella spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, num. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 4,777,500.

**Mazza.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Mazza.** Ho domandato di parlare più che sopra questo numero del titolo sopra la categoria « Opere in Roma » e ciò perchè fra i numeri di questa categoria vedo considerata la spesa per la prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia. Ora io desidero richiamare la precisa attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al tracciato della nuova via Cavour, il quale se sarà attuato non esito a dichiarare che costituirà il più grande sfregio ai nostri monumenti più gloriosi. Perchè il tracciato della via Cavour è destinato a coprire l'area di tutti i fori imperiali di Roma, e destinato a coprire l'area del foro di Vespasiano, del foro di Nerva, di quello d'Augusto, di quello di Cesare, come del foro stesso di Traiano.

La nuova via Cavour deve percorrere secondo il progettato tracciato le vie di Campo Carleo, di Torre dei Conti e di Marforio, mentre è noto come sia voto di tutti gli archeologi, non pure italiani ma europei, che se anche noi per le nostre condizioni economiche, non siamo in grado di scoprire le antiche glorie nostre, sia però lasciato la zona di questi Fori intatta, per modo che almeno i nostri nepoti possano rimmetterli alla luce. E ultimamente, lo ricordo a cagion d'onore, il Re d'Inghilterra visitando il Foro Romano, espresse il voto e la speranza che un giorno anche i Fori Imperiali venissero alla luce.

Ora, onorevole ministro, spero che i lavori di Roma abbiano una più rapida esecuzione oggi che Ella presiede al Ministero dei lavori pubblici.

Ma io la invito a meditare bene prima di ordinare l'esecuzione dell'ultimo tratto della via Cavour, se il tracciato nuovo stabilito, dovesse farci svanire per sempre la speranza dello scavo dei Fori Imperiali.

Spero e credo che l'onorevole ministro non vorrà legare in così triste modo il suo nome alla storia archeologica di Roma.

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

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** L'onore-

vole Mazza mi ha fatto due inviti. Il primo è che i lavori per Roma siano condotti con maggiore alacrità, ed a questo posso rispondere che metterò tutta la buona volontà perchè i lavori di Roma in genere siano eseguiti sollecitamente, e delle favorevoli disposizioni dell'animo mio credo di aver già dato una prova, coll'aver provveduto senza indugio ad un grande interesse ferroviario di Roma, che ha altresì un carattere simbolico, come mi diceva privatamente l'onorevole Barzilai pochi giorni or sono.

Il secondo invito è questo, che cioè si badi bene ad una variante, che riguarda il tracciato dell'ultimo tronco della via Cavour. Se l'onorevole Mazza vuole alludere ad una variante proposta da un ingegnere privato...

**Mazza.** Municipale.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** ...per l'amministrazione dei lavori pubblici è come se fosse un privato...

...Io assicuro che l'interesse di una arteria quale è via Cavour nella Capitale del Regno, richiede da parte mia la maggior cura ed una attenzione speciale.

Io senza avere alcuna competenza in materia archeologica, certo non legherei il modesto mio nome a cosa che possa turbare gl'interessi archeologici di Roma. E ciò tanto è vero, che avendo avuto l'onore di conferire, prima coi rappresentanti politici, e poi coi rappresentanti amministrativi della città di Roma, il primo caposaldo che io posi, a proposito dell'allacciamento delle stazioni di Termini e di Trastevere, fu questo, che la zona archeologica rimanesse intatta, ed il tracciato che si sta studiando esce precisamente fuori della zona archeologica. Con questa dichiarazione io ho ragione di sperare che l'onorevole Mazza possa chiamarsi soddisfatto.

**Presidente.** Rimane così approvato il capitolo 77.

**Capitolo 78.** Trasferte e competenze diverse al personale ordinario addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56, *per memoria*.

**Capitolo 79.** Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, lire 2,500,000.

**Capitolo 80.** Anticipazione [al Comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di amplia-

mento della capitale del Regno (Legge 7 luglio 1902, n. 306, lire 2,500,000.

Capitolo 81. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458 e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 500,000.

Capitolo 82. Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 83. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56, lire 755,000.

Capitolo 84. Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (articolo 1, lettera a, della legge 25 febbraio 1900, n. 56), lire 2,167,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali. Leali. Rinunzio.

Presidente. Rimane allora approvato il capitolo 84.

*Opere varie.* — Capitolo 85. Ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (legge 30 luglio 1896, n. 339) Ottava annualità, lire 434,500.

Capitolo 86. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa Depositi e prestiti al comune di Acerenza (articolo 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325), lire 880.

Capitolo 87. Concorso dello Stato a favore dei comuni di Roscigno e Colliano in provincia di Salerno e del comune di Aliano in provincia di Potenza danneggiati dalle frane (articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 301) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Capitolo 88. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti ai comuni di Roscigno, Aliano e Colliano (articolo 3 della legge 7 luglio 1902, n. 302), lire 4,310.

*Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Capitolo 89. Concorso dello Stato nella spesa di costruzione nel tronco stradale da Porto Ceresio (Como) al confine svizzero, verso Brusin Arsizio, lire 5,000.

Capitolo 90. Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'istituzione dei servizi pubblici a mezzo di automobili fra punti non congiunti da ferrovie, lire 30,000.

Capitolo 90 *bis*. Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra punti non congiunti da ferrovie, lire 30,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Gallini. Ne ha facoltà.

Gallini. Permetta la Camera che io faccia alcune raccomandazioni a proposito degli automobili. Naturalmente intendo parlare degli automobili non sportivi, per i quali, se mai, pregherei il ministro di fare in modo che vadano più piano e rompano meno gambe e meno teste ai poveri pedoni; parlo degli automobili industriali, i quali indubbiamente hanno un avvenire specialmente in quelle regioni che non possono avere una ferrovia o almeno non la possono avere subito.

Ci sono già due esercizi di questi automobili, che fanno splendida prova, uno è definitivo in provincia di Spoleto, a Norcia, l'altro è in via di esperimento nella mia provincia. Ora mentre ringrazio l'onorevole ministro di avere aderito allo stanziamento di questo capitolo per subsidiare l'impianto e l'esercizio di servizi di automobili industriali a questo scopo, voglio pregarlo di vedere se non convenga meglio presentare un progettino di legge per far sì che non si diano dei sussidi, delle elemosine, che rincresce di domandare, ma si stabilisca un diritto per tutte quelle regioni che hanno queste necessità.

Credo anzi che se l'onorevole ministro non entrasse in quest'ordine di idee, egli potrebbe trovarsi di fronte una proposta di legge di iniziativa parlamentare, perchè è già nell'ambiente, perchè, ripeto, in quasi tutte le provincie d'Italia vi è in certi punti bisogno di questo sistema di trasporti. Quindi lo pregherei di presentare un disegno di legge su questa materia.

La seconda raccomandazione riguarda il regolamento degli automobili, che attualmente è fatto in modo da essere la negazione di questo servizio; perchè se si volesse applicarlo, bisognerebbe sopprimere l'automobile di Norcia ed anche quello del mio collegio. Il regolamento attuale in fatto di peso degli automobili stabilisce che non possano avere di peso che 25 quintali per ogni asse, e siccome si hanno due assi, in totale si hanno 50 quintali. Ora questo peso non è sufficiente; non c'è nessuna strada d'Italia per cui non passino dei birocci con un solo asse col peso di 60 o 70 quintali; con questa differenza che l'asse unico del biroccio ha una ruota larga due dita, mentre l'asse dell'automobile ha una ruota larga una spanna.

Quindi il regolamento è la negazione della pratica; e quand'io ho avuto l'onore di discutere di ciò dinanzi al suo predecessore e chiedere spiegazioni su questa limitazione che è assolutamente contraria al buon senso, non si è trovata la ragione di questa disposizione. Quindi io prego l'onorevole ministro di voler su questo punto riformare il regolamento.

Terza raccomandazione ed ho finito. I due capitoli relativi agli automobili sono intestati: sussidi ai Comuni ed alle Provincie per l'impianto e l'esercizio ecc. Ora io domando: perchè non consente il ministro che si aggiunga: anche ai privati? Se una Società industriale si propone di sviluppare questo mezzo di trazione meccanica con vantaggio delle popolazioni, perchè non si deve dare alle Società private ed al privato quello che si dà alle Provincie ed ai Comuni?

Io spero che l'onorevole ministro, che è così moderno e così interessato allo sviluppo di questo sistema di trazione, anche perchè servirà a diminuirgli un poco il tormento delle domande di ferrovie, spero che l'onorevole ministro entrerà in quest'ordine d'idee e mi darà delle assicurazioni che valgano a tranquillizzarmi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sinibaldi.

**Sinibaldi.** Rinuncio.

**Presidente.** L'onorevole Pala ha facoltà di parlare.

**Pala.** Ripeto nella discussione di questo bilancio ciò che ho avuto l'onore di ricordare nella discussione di quello delle poste.

Il servizio degli automobili è di grandissima importanza per quelle regioni che sono meno favorite dallo sviluppo delle reti ferroviarie; quindi mi unisco alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Gallini, e per domandare all'onorevole ministro se intenda di estendere gli eventuali sussidi anche a Società private che impiantino ed esercitino di queste linee; e soprattutto se dato lo sviluppo che tende a prendere questo mezzo di locomozione, non intenda di incoraggiarlo con qualche cosa di più di quello che è previsto nei due capitoli testè letti, perchè 60 mila lire per le tante regioni italiane prive di ferrovie che si apprestano a fornirsi di questo mezzo di comunicazione, mi paiono ben poche. Attendo, pertanto, di sentire dall'onorevole ministro se intende incoraggiare siffatte iniziative, che garantiranno rapide comunicazioni postali e costituiranno un potente mezzo di sviluppo commerciale in moltissime regioni italiane.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

**Leali.** Rinuncio a parlare perchè voleva dire le stesse cose, che ha detto poc'anzi l'onorevole Pala, per la mia regione, dove non ci sono ferrovie e vi sono soltanto poche strade carrozzabili.

*Una voce.* Ci sono i briganti.

**Leali.** I briganti ci sono da voialtri.

**Presidente.** L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Io credo che sopra nessun altro argomento gli oratori possano dichiararsi pienamente soddisfatti come su questo degli automobili. Sono anch'io un automobilista, ma molto onorario, poichè per un automobile ho lo stesso orrore che aveva Rossini per un treno.

Questo orrore però non m'impedi di partecipare con gli onorevoli Gallini, Sinibaldi, Rava e Majorana, a più di una riunione. E fu appunto da quelle riunioni che uscì fuori l'idea dei due stanziamenti che oggi si trovano in bilancio, stanziamenti, che per ora, dato lo sviluppo molto limitato di questo servizio, non solo sono sufficienti, ma anche esuberanti. Infatti siamo a metà dell'anno finanziario e la maggiore parte del fondo iscritto in bilancio, per l'impianto e per l'esercizio degli automobili, è ancora disponibile, ed all'infuori di 10 mila lire che sono state date alla linea di automobili Spoleto-Norcia, cui ha tanto contribuito il mio carissimo amico Sinibaldi, all'infuori di quella somma, mi sembra che tutto il resto sia disponibile.

Ad ogni modo io ho talmente prevenuto il desiderio dell'automobilista, onorevole Gallini, che ho proposto nel bilancio per 1904-905 precisamente un terzo capitolo di altre 30 mila lire per sussidio ai privati che istituiscano od esercitino un servizio di automobili nell'interesse pubblico.

**Sinibaldi.** Ci vuole la legge.

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Amico Sinibaldi, io son qui soltanto da quaranta giorni e forse meno; non potevo aver fatto una legge sugli automobili. Però io ritengo che sarà non solo utile, ma salutare per il Ministero del tesoro, lo sviluppo di questo servizio, perchè gli automobili potranno far risparmiare qualche linea ferroviaria, quando con limitati sussidi si provveda all'esigenza delle pubbliche comunicazioni.

Del resto, anche prima che sia intervenuta la legge, non creda l'onorevole Gallini che chi viene a domandare al Ministero dei lavori pubblici un sussidio per il servizio

di automobili venga a domandare l'elemosina. Niente affatto, chiunque vuol fare una simile richiesta è sicuro di trovare da parte del Ministero la maggior buona volontà, e il sussidio sarà dato col solo criterio dell'interesse del pubblico servizio.

**Gallini.** E il regolamento?

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** Veniamo al regolamento. Di questo mi sono già occupato.

Non so se fosse presente ieri l'onorevole Gallini quando io dissi che chiunque è padrone di correre a precipizio violando il regolamento sugli automobili, che pur troppo è difficile far osservare nella parte che si riferisce al massimo della velocità. Ma aggiungi che la libertà dell'automobilista deve trovare un limite nel rispetto alla pelle del prossimo. Io mi propongo di nominare tra breve una Commissione che studi il grave argomento, e poichè, senza far torto agli altri colleghi, i più competenti automobilisti in questa Camera sono gli onorevoli Gallini e Sinibaldi...

*Voce.* E Biscaretti?

**Tedesco, ministro dei lavori pubblici.** È vero, il non vederlo mi faceva dimenticare che il collega Biscaretti è anch'egli un automobilista, e quale automobilista! Mi ricordo infatti che un giorno m'invitava ad una corsa inverosimile. Dio ne scampi e liberi! Io vedo che anche altrove, come in Inghilterra, si procura di frenare queste velocità vertiginose.

Ad ogni modo, poichè *omne trinum est perfectum*, i deputati automobilisti che porrò nella Commissione saranno gli onorevoli Sinibaldi, Gallini e Biscaretti.

**Presidente.** Propongo alla Camera di tener seduta domani, non però al mattino.

Domani dunque alle due seduta straordinaria per proseguire la discussione di questo bilancio: non vi saranno perciò interrogazioni.

Lunedì mattina poi si terrà seduta per proseguire la discussione del bilancio dell'istruzione pubblica.

### Plauso alla Marina inglese.

**Presidente.** L'onorevole Santini ha chiesto di parlare, ne ha facoltà.

**Santini.** Onorevoli colleghi! Quasi all'indimane del mesto, ma, per noi glorioso, evento di Durbo, un Incrociatore di 3<sup>a</sup> classe dell'Armata di Sua Maestà Britannica, il Mowkah, reduce da lunga crociera nei mari dell'estremo Oriente, era per rincasare, quando il Comandante Gaunt, costeggiando i pa-

raggi della Somalia, soggetti alla nostra sfera di influenza, ed atterrando a Bander Kassin, insenata di ricovero dei nostri sam-buchi, armati in guerra, appreso dal Comandante del *Gazzella* dell'uccisione del prode tenente Grabau, volse là, al luogo fatale la prora. Appena gittata l'ancora, il Comandante Gaunt armò in guerra le piccole imbarcazioni e, presa terra con una parte del suo equipaggio, intimò al capo della tribù pronta soddisfazione e la immediata consegna delle armi.

Negatagli l'una e l'altra, attaccò il villaggio, rimanendo nello scontro gravemente ferito ed in pericolose condizioni di vita, e perdendo preziose esistenze dei suoi marinai.

Questa splendida azione richiama il pensiero mio al 1860, quando una Squadra Britannica imbozzandosi nelle acque di Marsala, fra il « Lombardo » e il « Piemonte », gli indifesi piroscafi, che, duce l'eroico Generale Garibaldi, avevano a bordo i leggendari Mille, e la Squadra Borbonica, impedì a questa di far fuoco su quei deboli trasporti, onde sarebbero colati a picco, ed i prodi figli d'Inghilterra, fanti e cavalieri, combattenti per l'Italia presso Garibaldi, al comando del valoroso Dunn.

Signori! In presenza di questo magnanimo, commovente, eroico esempio di fratellanza della Marina Inglese verso la Italiana, tenuta in Inghilterra e nelle sue Colonie, cioè in giro al mondo intero, in altissima estimazione e cordialmente amata, io amo lusingarmi di rispecchiare il pensiero e il cuore del Parlamento, che è il cuore, è il pensiero della Nazione, inviando un riconoscente saluto all'Armata di Sua Maestà, Edoardo VII, e un voto augurale all'eroico comandante Gaunt, perchè la sua preziosa esistenza, trionfando sulle gravi ferite, sia lungamente conservata alla gloriosa Armata sorella, ad alla causa vittoriosa della civiltà contro la barbara tratta degli schiavi.

E nel vedere, con vivo compiacimento e con forte speranza, al banco del Governo il mio caro, nobile, valoroso amico, l'Ammiraglio Mirabello, in cui si accolgono alta mente e cuore generoso di marinajo italiano, mi onoro e mi allieto affidare a lui la espressione alla flotta d'Inghilterra di questi voti, di queste speranze, di questo augurio del Parlamento italiano! (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

**Mirabello, ministro della marina.** Domando di parlare. (*Segni d'attenzione.*)

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Mirabello, ministro della marina.** Mi associo con animo caldo e sincero alle parole generose che l'onorevole Santini ha pronunziate in onore dell' egregio comandante Gaunt della marina britannica, a cui quella italiana fu sempre legata da sentimenti di cordialità e di simpatia, non disgiunti da reciproca stima e considerazione.

Durante la mia carriera di mare mi si presentò frequente l'opportunità di constatare questi sentimenti e fra le occasioni più recenti ricorderò l'azione svolta dalle flotte internazionali in Creta nel 1897; il convegno delle flotte internazionali nelle acque di Spithead che ebbe luogo l'anno scorso per la incoronazione di S. M. Edoardo VII ed infine la stazione navale in Cina.

Nel caso concreto del Mar Rosso, per il quale io sono passato or non ha guari e dove ho avuto anche occasione di visitare la costa della Somalia, io ho constatato come già da tempo le navi inglesi della Regia marina e le navi italiane procedano di comune accordo e con armonia alla repressione della tratta degli schiavi ed anche per impedire il commercio delle armi sulla costa del Somaliland.

Anche due mesi fa l'ammiraglio inglese in Aden pose sotto gli ordini del comandante del *Voltorno* due navi inglesi, le quali cooperarono con lui ad una ricognizione sulle coste del Somaliland, eseguendo pure uno sbarco con marinai delle due marine; tale azione riuscì felicemente e riscosse il plauso dell'ammiraglio, il quale ne fece oggetto delle sue lodi con una lettera rivolta al comandante del *Voltorno*.

Il comandante Gaunt, il quale accorse con nobile slancio sul posto dove era caduto un nostro ufficiale, ha compiuto un atto di alta solidarietà coi colleghi della marina italiana ed io sono onorato di mandare un plauso ed un saluto da parte della marina italiana che ho l'onore di rappresentare con l'espressione dei nostri voti perchè la sua salute abbia a migliorare prontamente, come ci lascia sperare un telegramma odierno ri-

cevuto dal Governo annunciante che la guarigione oramai è assicurata. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

**Presidente.** Il penoso incidente, avvenuto sulle coste d'Africa, che costò la vita al compianto tenente Grabau, diede occasione al comandante della nave inglese *Moukah* di dar una dimostrazione di solidarietà alla nostra marina. Di questo atto noi dobbiamo esser vivamente grati al comandante Gaunt e alla marina inglese. Noi siamo dolenti che il comandante Gaunt abbia riportate grave ferite e facciamo voti vivissimi che possa ricuperare presto la sua salute. La Camera si associa ai sentimenti, espressi dall'onorevole Santini e ai nobili sentimenti manifestati dall'onorevole ministro della nostra marina verso la marina inglese ed il valoroso comandante inglese. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*)

### Interrogazioni.

**Presidente.** Si dia lettura delle domande d'interrogazione.

**Podestà, segretario, legge:**

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici sulla cronica deficienza di vagoni in Sicilia.

« Colajanni. »

**Presidente.** Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

L'onorevole deputato Nasi ha presentato quattro proposte di legge di sua iniziativa che saranno trasmesse agli Uffici per l'assegnazione alla lettura.

La seduta è levata alle ore 19.15

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1093-904. (239)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia*