CCCLXXI.

2ª TORNATA DI GIOVEDÌ 16 GIUGNO 1904

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**.

INDICE.

Bilancio dei lavori pubblici (*Seguito della discussione*) . . . . . *Pag.* 13940
BACCELLI ALFREDO 13972
CALLAINI 13964
CARUGATI 13941
CAVAGNARI 13960-61-66-70-73
CERRI 13963
CIMORELLI 13974-75
COSTA-ZENOGLIO 13963
DE NAVA (*relatore*) 13958-61
FALLETTI 13963
FILÌ-ASTOLFONE 13969-70
GALLUPPI 13969-70
GATTORNO 13970 72
LAZZARO 13958
LEALI 13940
MEL 13977
NUVOLONI 13965-71
PAPADOPOLI 13967
PINI 13963
RICCIO VINCENZO 13965
ROCCA FERMO 13967
SANARELLI 13962
SINIBALDI 13964
SOCCI 13968
TARONI 13942
TEDESCO (*ministro*) 13944
13961-62-63-64-66-67-68-70-71-73-74-77
TICCI 13963-64
TRIPEPI 13966
VALLE GREGORIO 13972
VISOCCHI 13962

Disegni di legge (*Approvazione*):
Variazioni (eccedenza d'impegni; maggiori assegnazioni) nei bilanci delle finanze e della guerra 13935-36-38

Disegni di legge (*Presentazione*):
Cessioni e permute di beni d'immobili in Torino (PEDOTTI) 13939
Modificazioni all'ordinamento del regio esercito (ID.) 13939

Interrogazioni:
Linea Roma-Castellammare Adriatico:
CANTALAMESSA 13932
DE AMICIS 13928-29
DE RISEIS GIUSEPPE 13928-30
MEZZANOTTE 13928-31
POZZI (*sottosegretario di Stato*) 13928-32
Divieto di un manifesto in Sanseverino Marche:
CABRINI 13933
DI SANT'ONOFRIO (*sottosegretario di Stato*) . 13932
Esercizio della caccia:
CALDESI 13934
DEL BALZO GIROLAMO (*sottosegretario di Stato*) 13933

Osservazioni e proposte:
Completamento di una Commissione:
PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 13928
Lavori parlamentari:
DEL BALZO CARLO 13981
LUCCHINI LUIGI 13981
GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) 13981
PRESIDENTE 13980-81
TURATI 13981

Proposta di legge (*Svolgimento*):
Comune autonomo di Cappelle:
DE RISEIS GIUSEPPE 13934
DI SANT'ONOFRIO (*sottosegretario di Stato*) . 13935

Relazioni (*Presentazione*):
Comune di Lazzate (SORMANI) 13942
Conversioni in regi degli istituti secondari pareggiati (LUCIFERO) 13958
Conversione in legge dei regi decreti per la riduzione delle tariffe ferroviarie - e interpretazione e dichiarizione degli effetti dell'articolo 3 della legge 17 maggio 1900, sul credito comunale e provinciale (GIOVANELLI) 13958
Disposizioni intorno alla cedibilità degli stipendi (GARAVETTI) 13958
Modificazioni al ruolo organico delle carriere di seconda e terza categoria del Ministero degli affari esteri (MARIOTTI) . . . 13958
Esonerazione dell'imposta di ricchezza mobile delle spese di ufficio dei ricevitori postali e telegrafici (RUBINI) 13958
Provvedimenti a favore del Sindacato obbligatorio di assicurazione mutua contro gli infortuni del lavoro fra gli esercenti le miniere di zolfo nella Sicilia (FILÌ-ASTOLFONE) 13961
Approvazione del trattato di amicizia, commercio e navigazione fra l'Italia e Cuba (FALLETTI) 13964
Trattamento doganale di favore ad alcuni prodotti originari della Colonia Eritrea (CHIMIRRI) 13966
Modificazioni alla legge sull'ammissione e le promozioni nella magistratura (MANNA). 13967

Votazione segreta (*Risultamento*):
Eccedenze d'impegni e variazioni nei bilanci delle finanze e della guerra 13980

La seduta incomincia alle ore 14.10.

BRACCI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Petizione.

BRACCI, *segretario*, dà quindi lettura del seguente sunto di petizione:

6484. Il tenente colonnello Rinaldo Amatucci ed altri ufficiali superiori dell'esercito nella riserva reclamano la riparazione morale e materiale cui credono di aver diritto per la violazione di legge consumata in loro danno col loro anticipato collocamento in posizione ausiliaria per età, mentre loro spettava l'avanzamento per vacanze esistenti nel grado superiore.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Carmine, di giorni 15, e per motivi di salute, l'onorevole Rizzetti, di giorni 15.

(*Sono conceduti*).

Comunicazione.

PRESIDENTE. Nella seduta di ieri l'altro la Camera mi diede incarico di surrogare il dimissionario Pantaleoni nella Commissione permanente per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio. In esecuzione del mandato affidatomi dalla Camera, chiamo l'onorevole Pompilj a far parte di quella Commissione.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni. La prima è dell'onorevole De Amicis, cui si collegano per analogia di argomento quelle degli onorevoli De Riseis Giuseppe e Mezzanotte, e quella annunciata dall'onorevole Cantalamessa.

Leggo queste interrogazioni.

De Amicis, al ministro dei lavori pubblici « sul cambiamento d'orario del diretto n. 88 Roma-Castellammare Adriatico, che tronca ogni comoda e facile comunicazione fra gli Abruzzi e l'Alta Italia ».

De Riseis Giuseppe, al ministro dei lavori pubblici « sul nuovo orario del diretto n. 88 Roma-Castellammare Adriatico ».

Mezzanotte, al ministro dei lavori pubblici « sull'inopportuno cambiamento di orario del diretto n. 68, Foggia-Castellammare Adriatico, che priva il diretto n. 88 della comunicazione con l'Italia settentrionale ».

Cantalamessa, al ministro dei lavori pubblici « sul nuovo orario del diretto Roma-Castellammare ».

Ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non vedo presente l'onorevole De Amicis; lo svolgimento di queste interrogazioni potrebbe essere rimandato a domani.

PRESIDENTE. Gli altri interroganti acconsentono?

DE RISEIS GIUSEPPE. Pregherei anche io perchè si rimandasse a domani, mancando l'onorevole De Amicis che è il primo che ha rivolto l'interrogazione.

MEZZANOTTE. Anche io mi unisco a questa preghiera.

PRESIDENTE. Non è la Camera che deve essere a disposizione dei deputati, ma sono i deputati che debbono essere a disposizione della Camera.

(*In questo momento entra nell'aula il deputato De Amicis — Oooh!*).

DE AMICIS. Ma scusino: per consuetudine le sedute pomeridiane si debbono tenere due ore dopo che sono finite le sedute antimeridiane. Dunque essendo finita stamane la seduta alle ore 12.20, io sono in perfetta regola.

Voci. Ha ragione!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici per rispondere alle interrogazioni di cui ho dato lettura, cioè degli onorevoli De Amicis, De Riseis Giuseppe, Mezzanotte e Cantalamessa.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo dunque contemporaneamente alle interrogazioni presentate dagli onorevoli colleghi De Amicis, De Riseis, Mezzanotte e Cantalamessa perchè il tema è unico. Essi si dolgono del nuovo orario sulla linea Roma-Castellammare Adriatico, inquantochè mentre prima il treno della sera che partiva da Roma alle ore 20,10, arrivando alle 2,10 a Castellammare Adriatico, lasciava modo di prendere la coincidenza del diretto per Ancona, Bologna e l'Alta Italia, ora invece partendo questo diretto da Roma alle 20.25 ed arrivando alle ore 2.25 a Castellammave non permette più questa coincidenza perchè già il treno per Ancona, Bologna e l'Alta Italia, anticipato di circa mezz'ora (parte ora alle 2.6 invece che alle 2.35) è partito.

È questo un inconveniente – giova riconoscerlo – che colpisce più propriamente la parte abbruzzese della linea Roma-Castellammare, perchè per chi parte da Roma per andare ad Ancona e Bologna, si trovano altri treni diretti più diretti e più comodi; ma ad ogni modo l'inconveniente stà. La ragione che determinò questo spostamento d'orario si fa consistere

principalmente sulla opportunità da tutti reclamata, e specialmente dalla stampa e dal servizio postale, che il treno per Castellammare Adriatico alla sera partisse alquanto più tardi. Questo ritardo era reclamato da esigenze di viaggiatori e da esigenze del servizio postale, come dissi, e generalmente da quanti abbisognano di avere nella giornata più lunga la permanenza a Roma. Abbreviare il tempo, ossia accelerare la corsa per ridurla a durata minore di ore sei del treno fra Roma e Castellammare Adriatico non è possibile, perchè le condizioni di quella linea non lo consentono affatto; ne segue che essendosi ritardato il treno della sera in partenza da Roma questo arriva più tardi a Castellammare. Se a Castellammare si fosse ritardato alquanto il treno ascendente, in partenza da Foggia per Ancona e Bologna, la coincidenza avrebbe potuto ancora verificarsi. Ma questo treno ascendente non è stato possibile ritardarlo, anzi si è dovuto anticiparlo alquanto per la necessità dell'arrivo a Bologna alle ore 10.10 del mattino, essendo questo treno collegato con una quantità di altri treni i quali fanno capo a quell'importantissimo centro ferroviario che è Bologna, e per la coincidenza con questi presentavasi la necessità di quel cambiamento.

Queste le ragioni per il cambiamento dagl'interroganti deplorato.

D'altra parte erasi avvertito che il danno derivante da questa mancata coincidenza non fosse troppo grave in quanto che dalle statistiche risulta che nei mesi di maggior movimento per quella linea, dalla tratta Abruzzese per Castellammare e verso Ancona e Bologna la media dei viaggiatori è di 2 e una minima frazione al giorno, mentre negli altri mesi è di un viaggiatore al giorno. Tuttavia in queste statistiche i colleghi sanno che non si tiene calcolo dei biglietti di abbonamento e permanenti ed ancora di altri elementi che concorrono ad aumentare sopra una linea il passaggio dei viaggiatori.

Quindi è che di fronte alle doglianze di parecchi colleghi, i quali hanno rappresentato l'effettivo inconveniente dell'essere privata la linea Roma-Castellamare dalla coincidenza col treno ascendente per Ancona e Bologna, e di fronte alle interrogazioni odierne, per parte del Ministero si dichiara senz'altro che non solo si è disposti a riprendere in esame le doglianze per togliere di mezzo questi inconvenienti, e, come è costume ormai adottato dall'Amministrazione dei lavori pubblici, di invitare per i cambiamenti di orario a dare il loro parere le rappresentanze locali, appunto perchè facciano conoscere i loro voti sulle condizioni e sulle modificazioni nelle quali l'orario più utilmente potrebbe essere fissato, così per lo studio e per la determinazione delle provvidenze da darsi in ordine alla riattivazione della coincidenza di cui si tratta. Quindi assicuro senz'altro gli onorevoli interroganti che sarà prossimamente tenuta presso il Ministero dei lavori pubblici una conferenza alla quale saranno appunto invitati essi stessi e tutti deputati della regione interessata. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole De Amicis, ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

DE AMICIS. Prima di tutto io ringrazio perchè mi si è atteso; ma io debbo giustificare il mio ritardo. La nostra consuetudine è che la seduta pomeridiana incominci due ore dopo che si è tolta quella antimeridiana. Ora essendosi questa tolta alle 12,20, non potevo supporre di essere in ritardo.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole De Amicis, è stabilito soltanto che alla fine della seduta si determini se quella pomeridiana non cominci alle due... (*Interruzioni*).

DE AMICIS. Ad ogni modo io ringrazio l'onorevole presidente ed il sottosegretario di Stato di avermi atteso.

PRESIDENTE. Va bene, le diamo venia.

DE AMICIS. Io dirò all'ottimo sottosegretario di Stato onorevole Pozzi che sono proprio dolente, dolentissimo di non potermi dichiarare sodisfatto e di non potere nemmeno prendere atto delle sue promesse, perchè io oggi debbo anche a nome dei miei colleghi della regione abruzzese protestare non mansuetamente, ma energicamente (*Si ride*) ...poichè il cambiamento d'orario del diretto n. 88 danneggia enormemente gl'interessi di tutta la regione abruzzese senza che alcun motivo, direi così, di indole generale possa giustificarlo.

Io non dirò che si sia fatto male ad anticipare l'orario della Foggia-Castellammare-Ancona, noto solo che si ritarda di 15 minuti la partenza del treno n. 88 da Roma, senza alcun motivo serio, e sembra anzi che la Società provi una certa sodisfazione nel far perdere ai viaggiatori ed alla corrispondenza postale di tutta la regione abruzzese la coincidenza del treno n. 68, che viene da Foggia e che va nell'alta Italia, facendo sì che i viaggiatori dell'Abruzzo siano costretti a ritardare la partenza di oltre due ore per poi arrivare à Bologna, Milano, ecc., cinque ore dopo e viaggiando non più in treni diretti, ma coi misti. Il sottosegretario di Stato dice che il ritardo della partenza da Roma possa derivare dal desiderio che si ha da alcuni di Roma, e particolarmente dalla stampa, che sia ritardata la partenza del treno. Io però mi permetto di fargli osservare che vi potrebbe essere un'altra ragione (*Movimenti del sottosegretario di Stato per i lavori pub-*

blici) e chiarisco subito il mio pensiero. Il ministro onorevole Tedesco, si è convinto che l'esercizio della linea Solmona-Isernia non si fa in modo da rispondere ai fini per cui fu costruita, perchè mentre doveva servire per rendere più rapide ed economiche le comunicazioni fra la regione Adriatica da Bologna-Ancona a Napoli, si verifica che da Napoli a Solmona il più delle volte s'impiegano due giorni non essendo quella linea percorsa da alcuna coppia di diretti e nemmeno da accelerati in coincidenza a Cajanello coi diretti Roma-Napoli. Quindi il ministro Tedesco ha fatto buon viso ai reclami che venivano da tutte le parti della regione abruzzese e dal Molise, per la istituzione di una coppia di treni diretti da Solmona a Cajanello, per far sì che i viaggiatori da Napoli potessero trovarsi a Castellammare in coincidenza col diretto n. 68 che va ad Ancona. Ora se dovesse restare in vigore l'attuale orario, perdendo l'88 la coincidenza a Castellammare del 68, renderebbe inutile l'istituzione della coppia dei diretti Sulmona-Cajanello in corrispondenza a Sulmona con i treni 88 e 89.

Il ministro Tedesco ha accettato con piacere la preghiera che gli veniva per la istituzione di questa coppia di diretti anche per incoraggiare il sorgere delle stazioni climatiche nei paesi posti lungo la ferrovia da Solmona ad Isernia che si trovano, a 1200 ed a 1400 metri sul livello del mare. A Roccaraso a Rivisondoli a Pescocostanzo è già incominciata la trasformazione di quelle località in comode stazioni climatiche, ma il maggiore ostacolo per lo sviluppo delle medesime si trova nelle società ferroviarie, perchè nè da Roma nè da Napoli vi si può accedere facilmente pur essendo attraversate dalla ferrovia.

La promessa del sottosegretario di Stato che i deputati abbruzzesi saranno chiamati per studiare un cambiamento è troppo tardiva. Mentre per mesi e mesi si sono tenute delle conferenze fra i deputati delle diverse regioni per i cambiamenti d'orario, si è cambiato quello della Roma-Solmona-Castellammare senza sentire l'avviso di alcun deputato della regione abruzzese. Questo fatto mi fa ritenere che la sistematica noncuranza della società delle ferrovie verso la regione abruzzese appoggiata dalla olimpica serenità dell'ispettorato generale, sia tale da non poter essere più tollerata dalla deputazione dell'Abruzzo. Noi quindi, fino a quando i diretti 88 ed 89 non siano messi in perfetta corrispondenza coi treni 68 e 69, nell'interesse delle popolazioni, che abbiamo qui l'onore di rappresentare, continueremo a protestare con tutte le nostre forze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis Giuseppe.

DE RISEIS GIUSEPPE. Io non avrò che poche parole da aggiungere a quelle così opportunamente dette dal collega De Amicis.

Debbo stupirmi della premura che la società ferroviaria e il Ministero pongono nel modificare gli orari delle nostre linee, che già deficienti ed incomodi per le provincie dell'Abruzzo, non sentivano proprio il bisogno di essere peggiorati.

E pure così come erano, risultavano da lunghi studi e da numerose conferenze che si erano tenute con i deputati delle Provincie interessate, e non potevamo supporre che si sarebbero portate delle modificazioni così importanti senza che alcuno ne avesse avuto notizia.

Non so se sia noto all'onorevole sottosegretario di Stato che da molto tempo dalla provincia di Teramo si fanno vive premure al Ministero e alla società delle ferrovie Adriatiche perchè venga istituito un treno, o quanto meno aggiunta una vettura ai treni merci fra Tocco-Castiglione, Giulianova e Teramo, per facilitare i rapporti della provincia col suo capoluogo e far cessare uno stato di cose veramente anormale.

Poichè quella provincia si trova in questa singolare condizione che, sebbene sia lambita da tre tronchi ferroviari delle linee Solmona-Castellammare Adriatico, Foggia-Ancona e Giulianova-Teramo, pure sono scarse le coincidenze fra i treni che le percorrono. Così gli abitanti di una metà della provincia, che sono costretti per i loro affari a recarsi al capoluogo, debbono spesso impiegare tre giorni, uno per andare, uno per disbrigare le loro faccende, ed un terzo per tornare alle loro residenze.

Ora mentre si aspettava che si fosse trovato modo di appagare questo antico voto, viene improvvisa questa modificazione dell' orario che ci priva anche della coincidenza del diretto di Roma col treno 68 della Foggia-Ancona, una delle poche, delle quali quellepopolazioni potevano approfittare.

Ma se questa modificazione è pregiudizievole al traffico locale, non è meno grave per il movimento generale, specialmente nella prossima stagione. È noto che tutto quel tratto di spiaggia che si stende da Ortona a Giulianova, è nella stagione delle bagnature frequentato da famiglie della capitale, delle provincie di Aquila e dell'Umbria ed è frequente la necessità per taluni di quei villeggianti di recarsi alle loro residenze per poi far ritorno in seno alle loro famiglie. Ora per la mancata coincidenza saranno in questo caso costretti a rimanere nelle ore della notte in una stazione intermedia tutti quelli che vanno a passare i mesi estivi nelle stagioni balnearie poste fra Castellammare Adriatico e le provincie marchegiane.

Nè di minor danno riuscirà questo cambiamento nella non lontana stagione della vendemmia. È noto che tutta quella plaga che si stende fra Tocco-Castiglione e Giulianova è fortunata per abbondante produzione di uve e specialmente di quelle mangerecce, che danno ali-

mento ad una importante esportazione per le provincie italiane e per l'estero. Non poche case di commercio italiane e parecchie straniere inviano per quell'epoca i loro rappresentanti per incettare quella merce tanto pregiata, e questi hanno necessità di percorrere frequentemente il tratto fra Montesilvano e Torre dei Passeri, che sono le principali stazioni e direi l'emporio di questo commercio così profittevole per quella regione e per la stessa ferrovia che ne ritira larghi guadagni. Anche da questo punto di vista è di grave pregiudizio ogni ritardo cagionato da mancata coincidenza dei treni.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che il ritardo della partenza del diretto da Roma fu stimato opportuno per comodo della posta e della stampa. Ebbene noi riconosciamo perfettamente che la sollecita trasmissione delle corrispondente e dei giornali rappresenta interessi di prim'ordine, ma certamente non è giusto che queste esigenze sieno appagate col sagrifizio d'interessi non meno apprezzabili ed a danno delle nostre provincie.

Ma non è poi di danno allo stesso servizio postale ed alla stampa ogni ritardo che si frappone al percorso dei treni ferroviarî? È evidente che col nuovo orario la corrispondenza e i giornali arriveranno col ritardo di parecchie ore in tutta la linea da Castellammare Adriatico ad Ascoli Piceno e a tutte quelle stazioni che non potrebbero approfittare del diretto di Ancona.

Ma è poi possibile che in un tratto così lungo da Roma a Castellammare Adriatico e da Foggia a Bologna non si possano guadagnare quei diciannove minuti, sia anticipando di poco la partenza, sia ritardando di qualche minuto l'arrivo, o accelerando di poco la velocità del percorso?

Vede bene l'onorevole sottosegretario di Stato che con un po' di buona volontà si può agevolmente ovviare agli inconvenienti lamentati e conciliare gl'interessi di tutti.

Non rileverò le notizie statistiche alle quali l'onorevole Pozzi ha accennato, non sapendo da quali dati egli abbia potuto rilevarle.

Mi arresto innanzi alla promessa che in nome del ministro egli ha fatto di ritornare su questa questione e d'invitare i deputati delle regioni interessate per trovare una plausibile soluzione.

Certamente non soltanto interessi locali ci muovono a rivolgere queste doglianze, sebbene, infine, gl'interessi generali non sono che la somma di quelli locali e solo è necessario porre ogni studio per metterli d'accordo.

È perciò che non senza dispiacere si è visto recare questo grave mutamento senza che se ne fosse avuto alcun sentore, anzi se qualche deputato si è recato all'ufficio speciale per averne notizia, gli fu detto che era vietato riceverli. Eppure non v'era altro modo di ottenere qualche informazione, non essendo stato pubblicato ancora il nuovo orario.

Io non discuto le disposizioni che si dànno per i servizi interni nei Ministeri, ma credo che quando si emettono simili ordini è doveroso darne almeno conoscenza, perchè non si sia costretti a salire faticosamente quattro piani per essere poi messi garbatamente alla porta. (*Bravo! Bene!*)

Io quindi mi dichiarerò sodisfatto quando vedrò dal Ministero appagate le giuste esigenze delle nostre provincie che pur rispondono a vitali bisogni del nostro paese.

DE AMICIS. Non sono esigenze, sono diritti!

DE RISEIS GIUSEPPE. È verissimo, sono diritti nostri.

Ripeto dunque che sarò sodisfatto quando si sarà provveduto a riparare questo torto che ci vien fatto, altrimenti mi riserbo di presentare una interpellanza perchè gl'interessi delle nostre popolazioni non vengano conculcati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mezzanotte per dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

MEZZANOTTE. Onorevoli colleghi, dopo tutto ciò che hanno detto i miei colleghi De Amicis e De Riseis, a me resta ben poco da dire. Io prendo atto di ciò, che ha detto il rappresentante del ministro, nella speranza che si venga sollecitamente ad una soluzione. È certo che, dal momento che è già in corso il nuovo orario, è necessario che la riunione, di cui si è parlato, avvenga al più presto. Non è cosa di poco momento questa, onorevole sottosegretario di Stato, poichè si tratta che vengono feriti moltissimi interessi regionali, non solamente locali dell'Abbruzzo, dal fatto, che l'88 è l'unico treno diretto, che muove da Roma e serve di comunicazione coll'alta e con la bassa Italia. Il giungere a Castellammare Adriatico, e, per pochi minuti di differenza non trovare il diretto, che possa portare nella parte superiore degli Abbruzzi, io credo sia un inconveniente grandissimo. Ho fiducia quindi che si voglia provvedere massimamente perchè l'Abbruzzo ha rinunziato ad un bellissimo diretto, che aveva di giorno, e che quindi era di grandissimo vantaggio per gli interessi delle varie regioni.

Ora questi interessi delle varie regioni non sono più guardati e, ad un tratto, si muta l'orario del diretto e per pochi minuti non si ha la coincidenza. Ciò ripeto è un grandissimo inconveniente. Io mi auguro che sollecitamente l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà riunire la Commissione da lui annunziata e provvedere. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'ono-

revole Cantalamessa, per dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

CANTALAMESSA. La coincidenza del treno diretto Roma-Castellammare con quello di Foggia-Bologna interessa non solo gli Abruzzi, ma anche le Marche e, specialmente, la provincia di Ascoli Piceno. Tutta la linea della provincia di Ascoli è danneggiata da questa mancanza di coincidenza.

Io quindi prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato e mi dichiarerò soddisfatto soltanto quando la coincidenza avrà luogo. (*Bene! Bravo!*)

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZI, *sottosegretario di Stato pei lavori pubblici*. Io debbo rispondere poche parole agli onorevoli interroganti. Quanto agli onorevoli Mezzanotte e Cantalamessa, i quali hanno riservato la loro dichiarazione di essere, o non essere soddisfatti, a dopo il risultato della conferenza, che si terrà in confronto di essi e dei rappresentanti di quelle regioni per concretare le modificazioni dell'orario, io non ho nulla da osservare.

Ma gli onorevoli De Riseis e De Amicis sono andati alquanto più in là. Infatti l'onorevole De Amicis, non mansuetamente come d'altronde aveva annunziato di voler fare, ebbe ad occuparsi piuttosto delle proteste per il cambiamento che delle assicurazioni mie relative ai rimedi. Le dichiarazioni che io ho fatte dovevano dimostrare agli onorevoli interroganti quanto il Ministero avesse preso in benevola e premurosa considerazione le loro doglianze, inquantochè per un orario ferroviario attivato ieri, si accettò in via veramente eccezionale e straordinaria di convocare subito un convegno per vedere di portare un rimedio, non già per la stagione ventura, ma immediatamente. Questo avrebbe dovuto consigliare l'onorevole De Amicis ad essere mansueto davvero questa volta.

Ma c'è di più: l'onorevole De Amicis ha anche accennato alla opportunità per quella linea di certe coincidenze con una coppia di treni diretti, i quali dovrebbero condurre per Caianello a Napoli, risparmiando 53 chilometri in confronto della via di Foggia. Ora a questo riguardo rispondo all'onorevole De Amicis, il quale nella sua domanda di interrogazione non vi fece cenno, che dietro le sue premure si sono fatte precise istanze alla Società per la istituzione di questi treni diretti, i quali non potendo per contratto essere imposti come treni nuovi alla Società, devono introdursi mediante trasformazione in diretti dei treni omnibus, il che vuol dire mediante anche la soppressione di parecchie fermate, per le quali non so se vi saranno o non vi saranno reclami.

Ad ogni modo anche su questo punto sono tenute vive le istanze verso la Società onde riescire a qualche utile risultato. Deve quindi persuadersi l'onorevole De Amicis che per migliorare il servizio ferroviario in quella regione il Ministero non ha nulla trascurato, e nulla trascura, nè trascurerà.

L'onorevole De Riseis ha aggiunto una circostanza che mi riesce nuova, cioè che al Ministero dei lavori pubblici si facciano delle accoglienze men che cortesi agli onorevoli deputati. Poichè l'onorevole De Riseis lo afferma, io in fatto non posso mettere in dubbio per il caso speciale la sua affermazione, ma posso assicurarlo di questo: che dal canto mio mi sono sempre fatto dovere preciso di dare corso immediatamente alle domande di tutti i colleghi che hanno avuto la bontà di rivolgersi al Ministero per avere notizie e comunicazioni d'ufficio.

L'onorevole De Riseis si preoccupa anche, ed in modo speciale, della necessità di rimediare agli inconvenienti dell'orario per la prossima stagione della vendemmia. Rispondo come ho risposto all'onorevole De Amicis, che cioè il suo desiderio è già stato accolto, e che immediatamente terremo la conferenza per ripararvi. Dunque, se il brusco cambiamento d'orario ha potuto destare dei risentimenti e determinare le interrogazioni, dopo le mie dichiarazioni gli onorevoli De Amicis e De Riseis non debbono più avere ragione di non dichiararsi sodisfatti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis Giuseppe.

DE RISEIS GIUSEPPE. Avevo detto che mi sarei dichiarato sodisfatto dopo che fosse stato riparato. Adesso ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle altre spiegazioni datemi.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione degli onorevoli Bossi e Cabrini, al ministro dell'interno « sull'arbitrario, e oggidì più che mai sintomatico, fatto della impedita affissione da parte della pubblica sicurezza a Sanseverino Marche di un manifesto commemorante Garibaldi il 2 giugno, rimandandola a dopo la fine della processione del *Corpus Domini* ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l' interno*. In San Severino Marche, sono molto accentuati i dissidi tra i due partiti, clericale ed anticlericale.

Il giorno 2, festa del *Corpus Domini*, i clericali avevano chiesto di fare la solita processione, e, contemporaneamente, gli anticlericali per onorare la memoria di Garibaldi di cui coincideva in quel giorno l' anniversario della morte volevano fare, per le stesse strade e alla stessa ora, un corteo civile. Evi-

dentemente questi due cortei, che si sarebbero incontrati, avrebbero potuto dar luogo a disordini gravi; così che l'autorità di pubblica sicurezza stabilì: che, la mattina si facesse la processione del *Corpus Domini*, nel pomeriggio, il corteo civile. Gli uni e gli altri poterono così liberamente e senza inconvenienti eseguire la loro manifestazione. Però l'onorevole Cabrini si lagna per la vietata affissione d'uno o più manifesti e strisce le quali contenevano parole che ai clericali sembravano offensive. Questi manifesti e strisce si volevano affiggere prima e durante la processione. Anche questo avrebbe potuto dar luogo a disordini; e quindi il delegato di pubblica sicurezza impedì momentaneamente (e lo poteva, in base all'articolo 67 della legge di pubblica sicurezza) l'affissione; ma l'autorizzò immediatamente, dopo la processione. In questo modo, sono stati evitati pericolosi disordini; la libertà di tutti è stata tutelata, e ritengo che quel delegato abbia lodevolmente operato.

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto della risposta ricevuta.

CABRINI. Nella prima parte della sua risposta, ella ha ripetuto la stessa ragione con cui rispose, pochi giorni fa, ad un'interrogazione, mi pare, dell'onorevole Morgari: e cioè, quando un partito prende l'iniziativa per un corteo, ragioni d'ordine pubblico consigliano di non consentire che, nelle stesse ore e nella stessa strada, possa passare una processione organizzata da un partito contrario. D'altra parte, non è su questo punto, che ho presentato o, meglio, che il collega Bossi ha presentato la sua interrogazione nella quale io sono semplicemente un avallante. Rimane il secondo fatto. Si può spiegare e può parere ragionevole questa preoccupazione nell'animo di chi provvede alla pubblica sicurezza, di non consentire che, nelle medesime ore e nelle medesime strade debbano passare due cortei, con intendimenti, emblemi e scopi diversi; viceversa non si comprende la medesima preoccupazione, quando si tratti di consentire non già che due dimostrazioni abbiano luogo nelle medesime ore e località, ma semplicemente che uno dei due partiti esplichi il suo pensiero sotto forma di un manifesto. Se questo avesse convocato i cittadini a riunirsi in quella piazza o in quella strada, in quelle date ore, per ostruire, disturbare e molestare l'altro corteo, si comprenderebbe il divieto dell'autorità di pubblica sicurezza; ma si trattava invece di un manifesto. Ella ha detto, poc'anzi, che il manifesto era offensivo...

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Si riteneva offensivo dal partito contrario.

CABRINI. Cosa terribilmente indeterminata Una cosa o è offensiva o non lo è. Ella, l'altro giorno, rispondendo all'onorevole Caldesi, lesse alcune parole d'un articolo polemico, per dare un'idea dell'accensione degli spiriti nella città di Faenza; io avrei avuto piacere che lei, oggi, avesse letto qui tutto il manifesto od una parte di esso che non il partito socialista, repubblicano o radicale, ma una innocente lega anticlericale aveva pubblicato; manifesto, nella prima parte del quale sono espressi quei pensieri che sono stati manifestati da una quantità di giornali, a cominciare dal più sbiadito giornale democratico per finire ai giornali più avanzati, in occasione della visita del presidente della Repubblica Francese al Governo italiano; e, nella seconda parte, il manifesto stesso conteneva alcune frasi che dimostravano il pericolo che al pensiero laico ed all'educazione civile del nostro paese può derivare dall'invasione delle congregazioni francesi. L'unica frase che può forse aver fatto arricciare il naso al suo rappresentante in quella città, era la frase: *i microbi del clericalismo*. Ma questa frase è stata usata, in Italia, in tante occasioni, che io credo che questi microbi non avrebbero prodotto nessuna irritazione neppure sopra l'epidermide del partito clericale di quella città.

Io trovo quindi assolutamente strana la proibizione di un manifesto che finiva nientemeno con una vigorosa affermazione in difesa di colui che detiene quel famoso palazzo. Ai partiti sovversivi capitano in Italia queste famose stranezze, che nel 1898, 1899 e 1900 hanno dovuto lottare per difendere la Carta statutaria ed oggi si vedono molte volte sequestrare i propri giornali coi quali vogliono semplicemente difendere i diritti di colui che lo detiene. (*Ilarità all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Caldesi al ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere le ragioni del ritardo a presentare alla Camera il disegno di legge sull'esercizio della caccia, già preparato dall'apposita Commissione reale e comunicato ai giornali ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura ha facoltà di parlare.

DEL BALZO GIROLAMO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La Commissione reale per concretare un disegno di legge sull'esercizio della caccia presieduta dall'onorevole Toaldi, e della quale faceva parte anche l'onorevole Caldesi che m'interroga, compì il suo lavoro in data 31 maggio; ai primi di giugno presentò la relazione al Ministero, ed in data del 7 giugno presentò il disegno di legge che il Ministero, convinto dell'urgenza e del-

l'importanza del lavoro, per guadagnar tempo, sta facendo stampare direttamente per presentarlo alla Camera dopo che sarà stato approvato dal Consiglio dei ministri.

Come vede l'onorevole interrogante non si poteva fare di più dal Ministero per guadagnare tempo, ed io posso assicurare l'onorevole Caldesi che, appena il Consiglio dei ministri l'avrà approvato, prima che la Camera prenda le sue vacanze, il progetto stesso sarà presentato; però nessuno affidamento io posso dare all'onorevole Caldesi che questo disegno di legge possa venire in discussione, poichè egli comprende che ciò sarebbe impossibile da parte mia.

Debbo chiudere queste mie brevi dichiarazioni facendo un voto di plauso alla Commissione, la quale con tanta competenza ed alacrità ha condotto a termine lo studio di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Caldesi ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

CALDESI. Io debbo dichiararmi giustamente soddisfatto (*Si ride*) delle risposte dell'onorevole sottosegretario di Stato e ricambiare alla mia volta le cortesi parole che egli ha rivolto all'indirizzo della Commissione reale, benchè io fossi di quella il più modesto membro.

Ho fatto questa interrogazione, perchè, come dissi l'anno scorso di questi tempi, temo che a furia di studiare non venga mai il momento di portare alla discussione della Camera la legge sulla caccia. L'onorevole ministro del tempo pose il massimo impegno perchè ciò avvenisse, e l'onorevole Rava succeduto in quel Ministero fece quanto in lui si poteva per affrettare il lavoro.

Ora io desiderava pregare il ministro di volere presentare possibilmente in giornata questo disegno di legge (capisco che non potrà per questo essere discusso in questo scorcio di sessione) perchè esso sia acquisito agli atti della Camera ed anche perchè il progetto è stato già pubblicato da parecchi giornali e non è bene che sia discusso e forse in parte demolito dalle critiche senza che la Camera neppure ufficialmente lo conosca. Perciò insisto perchè nel prossimo Consiglio dei ministri ne sia autorizzata la presentazione alla Camera. Ciò detto ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti destinati allo svolgimento delle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato De Riseis Giuseppe per il distacco del comune riunito di Cappelle da Montesilvano (Teramo) e costituzione di quel centro in comune autonomo.

Si dia lettura della proposta di legge.

CIRMENI, *segretario, legge:*

Proposta di legge del deputato Giuseppe De Riseis. — Distacco del comune riunito di Cappelle da Montesilvano (Teramo) e costituzione di quel centro in comune autonomo.

Art. 1.

Cappelle, riunito al comune di Montesilvano (Teramo) è costituito in comune autonomo.

Art. 2.

Il Governo del Re è incaricato di dare le disposizioni occorrenti per l'esecuzione della presente legge.

PRESIDENTE. L'onorevole De Riseis Giuseppe ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

DE RISEIS GIUSEPPE. Onorevoli colleghi! Non spenderò molte parole per dimostrare le ragioni, che mi hanno indotto a presentare questo disegno di legge che raccomando ai miei onorevoli colleghi ed al sottosegretario di Stato dell'interno, per la presa in considerazione.

Montesilvano e Cappelle fin dalle loro antiche origini erano due comuni autonomi e separati, e soltanto al principio del secolo, sotto la dominazione francese, vennero riuniti in un comune solo. Questa forzata riunione non fu favorevolmente accolta da quelle popolazioni, e prima Montesilvano, fin dal 1814, poscia Cappelle, fecero incessanti tentativi per sciogliere il non gradito accentramento.

In quell'epoca remota però il provvedimento poteva ritenersi non interamente ingiustificato, poichè un tratto del territorio sul littorale era coperto di pinete ed in parte incolto e vi scarseggiavano le abitazioni.

Ora però le condizioni sono molto mutate, e lungo la spiaggia marittima corre la ferrovia adriatica; i terreni prima quasi deserti si sono coperti di rigogliosi vigneti, di aranceti, e si sono popolati di ville.

E la cresciuta produzione agraria, e lo sviluppo delle industrie, hanno dato occasione allo stabilimento di importanti centri commerciali. Poichè è noto che quella plaga è fortunata per il pregio speciale delle sue uve mangerecce le quali dànno alimento ad una notevole esportazione all'estero, e Montesilvano soltanto ne fornisce in media oltre 5 mila quintali all'anno.

Ora per non tediare la Camera non voglio enumerare la serie dei tentativi fatti per rompere il male accetto connubio. Basterà accennare che molteplici furono le deliberazioni del Consiglio comunale e che non fece difetto il voto favorevole

del Consiglio provinciale di Teramo che fin dal 1862 si pronunziò per l'accoglimento della generale aspirazione di quegli abitanti.

Quelle aspirazioni e quei voti sono ora riassunti in una recente unanime deliberazione del Consiglio comunale di Montesilvano e in una petizione a firma di 368 cittadini presentata alla Camera in una delle recenti tornate.

L'aumentata agiatezza, l'accresciuta popolazione, la sicurezza che Cappelle, già fornita dei principali servizi pubblici, potrà far fronte alle esigenze della sua amministrazione, persuadono a far pago finalmente il secolare, inconstrastato ed unanime desiderio di quella popolazione. Io quindi raccomando al Governo ed ai miei colleghi di voler prendere in considerazione questa proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato ha facoltà di parlare.

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Come al solito, salve le debite riserve il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge svolta dall'onorevole De Riseis Giuseppe.

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera. Coloro che consentono a prendere in considerazione la proposta di legge testè svolta dall'onorevole De Riseis Giuseppe, sono pregati d'alzarsi.

(*La Camera approva*).

Approvazione di un disegno di legge per eccedenze d'impegni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 52,002.86 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903, concernenti spese facoltative.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

CIRMENI, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 406-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 16,017.02 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 11, *Indennità di tramutamento agli impiegati ed al personale di basso servizio*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

(*È approvato, ed approvansi senza discussione tutti i successivi*).

Art. 2.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 323.56 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 35 *bis*, *Personale di ruolo dell'amministrazione del demanio e delle tasse sugli affari – Indennità di residenza in Roma*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 3.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 8,497.47 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 40, *Spese di materiale, personale avventizio, indennità e compensi per le speciali gestioni patrimoniali dell'antico demanio*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 4.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 1,385.19 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 46, *Compra e riparazioni di mobili, acquisto di casse forti per gli uffici esecutivi demaniali e spese relative*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 5.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,796.29 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 54, *Spese di materiale e indennità ed altre spese per la tassa sulla circolazione dei velocipedi*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 6.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 483.46 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 75, *Indennità fisse per spese di cancelleria assegnate agli ispettori compartimentali ed alle agenzie delle imposte dirette e compenso per eventuali maggiori spese di ufficio* (*Spese fisse*), dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 7.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 3,151.95 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 112, *Compenso agli agenti doganali per servizi disagiati e di notturna e per trasferte ed*

indennità agli impiegati doganali destinati a prestare servizio presso le dogane internazionali situate sul territorio estero ed in località disagiate, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 8.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 3,985.74 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 114. *Costruzione di caselli doganali ed acquisto del materiale; riparazione e manutenzione dei locali e del materiale delle dogane*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 9.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 29.76 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 124 bis, *Personale di ruolo degli ispettori centrali delle privative – Indennità di residenza in Roma*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 10.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,061.57 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 140, *Indennità di tramutamento, di giro e di disagiata residenza al personale dell'amministrazione esterna dei tabacchi – Indennità di viaggio e di soggiorno per le missioni degli impiegati dell'amministrazione centrale e provinciale, agenti subalterni e operai per il servizio dei tabacchi*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 11.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,448.51 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 151, *Spese d'ufficio, di materiali di ufficio, di mantenimento degli incunaboli ed asili infantili ed altre per le coltivazioni, pei magazzini dei tabacchi greggi e per le manifatture; acquisti di libri, abbonamenti a pubblicazioni periodiche e spese per traduzioni occorrenti all'amministrazione centrale*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 12.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,195.25 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 166, *Indennità ai magazzinieri di deposito dei sali e tabacchi per spese di scritturazione*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 13.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 1,479.46 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 710, *Indennità di trasferimento, di missione e di disagiata residenza pel servizio dei magazzini di deposito e di vendita dei sali e tabacchi*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 14.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,217.28 verificatasi nell'assegnazione del capitolo 172, *Acquisto, trasporto e riparazione dei mobili; spese per pesatura dei sali e piombatura dei sacchi pel trasporto del sale fra i vari depositi; per verificazioni dei tabacchi, per distruzione del sale sterro, per imposta sui fabbricati per manutenzione e riparazione ai locali dei magazzini e per le spese di conduttura d'acqua*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Art. 15.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 4,930.35 verificatasi nell'assegnazione del capitolo n. 184, *Acquisti eventuali di stabili*, dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903.

Procederemo fra breve alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Approvazione di un disegno di legge per maggiori assegnazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione di nuove e maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1903-904 ».

Invito l'onorevole segretario a dar lettura dell'articolo unico di questo disegno di legge, e dell'annessa tabella che ne è parte integrante.

CIRMENI, *segretario, legge*:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 357,020 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1903-904 indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella di nuove e maggiori assegnazioni su alcuni capitoli e di diminuzione di stanziamento su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1903-1904.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 1. Personale di ruolo del Ministero (*Spese fisse*). . . . . L. 12,000

Capitolo 21. Stampe di testo, registri e stampati per gli uffici centrali, provinciali ed esecutivi finanziari, carta e cartoni per involgere e formare scatole pei tabacchi lavorati, registri pel giuoco del lotto . . . . . » 70,000

Capitolo 36. Personale straordinario dell'amministrazione del catasto e dei servizi tecnici - Indennità di residenza in Roma . . . . . » 2,400

Capitolo 47. Spese di materiale, personale avventizio, indennità e compensi per le speciali gestioni patrimoniali dell'antico demanio . . . . » 7,000

Capitolo 59. Spese di amministrazione e di manutenzione ordinaria e straordinaria e di miglioramento delle proprietà demaniali . . . . . » 80,000

Capitolo 64. Fitto di locali (*Spese fisse*) (Demanio) . . . . . » 5,000

Capitolo 75. Spese di amministrazione (Asse ecclesiastico) . . . » 5,000

Capitolo 85. Mercede agli amauensi e retribuzioni aln personale avventizio assunto in servizio delle agenzie per lavori diversi eventuali ed a cottimo . . . . . » 15,000

Capitolo 99. Soldi, soprassoldi e indennità giornaliera d'ospedale per la guardia di finanza . . . . . » 50,000

Capitolo 106. Casermaggio, spese di materiale, lume e fuoco ed altre spese per la guardia di finanza . » 25,000

Capitolo 108. Lavori di piccola manutenzione, di sistemazione e di ampliamento dei locali ad uso di caserme delle guardie di finanza . . . . » 12,000

Capitolo 133. Costruzione di caselli doganali ed acquisto del materiale; riparazione e manutenzione dei locali e del materiale delle dogane . . » 20,000

Capitolo 135. Spese pel collegio dei periti; pel mantenimento del corso annuale d'istruzione tecnica degli impiegati doganali e per la Commissione del regime economico doganale . » 4,000

Da riportarsi L. 307,400

Riporto L. 307,400

Capitolo 136. Assegno alle visitatrici provvisorie doganali ed agli uffici non doganali incaricati della emissione delle bollette di legittimazione, spese di facchinaggio e compensi per lavori straordinari eseguiti dagli impiegati tanto dell'amministrazione centrale che provinciale . . . . . » 5,000

Capitolo 147. Personale di ruolo degli ispettori centrali delle privative - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*) . . . . . » 30

Capitolo 149. Premi e spese per la scoperta e repressione del contrabbando (Privative) . . . . . » 2,500

Capitolo 178. Spese d'ufficio, di materiali d'ufficio, di mantenimento degli incunaboli ed asili infantili ed altre per le coltivazioni, pei magazzini dei tabacchi greggi e per le manifatture; acquisto di libri, abbonamenti a pubblicazioni periodiche e spese per traduzioni occorrenti all'amministrazione centrale. . . . . » 15,000

Capitolo 195. Personale dei magazzini di deposito dei sali e tabacchi - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*) . . . . . » 350

Capitolo 210. Stipendio agli impiegati fuori ruolo (*Spese fisse*) . . . » 6,360

Capitolo 212. Assegni di disponibilità (*Spese fisse*) . . . . . » 13,110

Capitolo 243 *quater*. Acquisto di un fabbricato ad uso di caserma della brigata di finanza in Resia (Udine). » 7.270

Totale. . . L. 357,020

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 2. Personale di ruolo del Ministero - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*) . . . . . L. 25,050

Capitolo 4. Personale straordinario e inservienti straordinari del Ministero - Indennità di residenza in Roma . » 5,470

Capitolo 9. Personale amministrativo, d'ordine e di servizio delle Intendenze di finanza, dell'amministrazione esterna del catasto e dei canali Cavour - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*) . . . . . » 26,000

Capitolo 12. Personale straordinario ed inservienti straordinari delle Intendenze e dell'amministrazione esterna del catasto e dei canali Cavour - Indennità di residenza in Roma. . » 10,000

Da riportarsi L. 66,520

Riporto L. 66,520

Capitolo 33. Personale tecnico e d'ordine, di ruolo, dell'amministrazione del catasto e dei servizi tecnici. - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*) . . . . . » 2,400

Capitolo 44. Spese di personale per speciali gestioni patrimoniali (*Spese fisse*) . . . . . » 6,600

Capitolo 49. Indennità ai volontari dell'amministrazione demaniale . » 20,000

Capitolo 81. Personale di ruolo degli ispettori e delle agenzie delle imposte dirette e del catasto (*Spese fisse*) » 40,000

Capitolo 107. Impianto e manutenzione dei mezzi per diminuire le cause della malaria nelle zone dichiarate infette ove risiedono le guardie di finanza (articolo 5 della legge 2 novembre 1901, n. 460) (*Spesa obbligatoria*) . . » 25,000

Capitolo 109. Costruzione, riparazione, manutenzione ed esercizio dei battelli di proprietà dello Stato e fitto di battelli privati per la sorveglianza finanziaria . . . . . » 60,000

Capitolo 110. Laboratori chimici delle gabelle. - Personale di ruolo (*Spese fisse*) . . . . . » 14,000

Capitolo 114. Spese di giustizia penale – Quote di riporto agli agenti doganali ed altri scopritori delle contravvenzioni sul prodotto delle stesse – Indennità a testimoni e periti – Spese di trasporto ed altre comprese fra le spese processuali da anticiparsi dall'erario (*Spesa obbligatoria*) . . . » 15,000

Capitolo 116. Fitto di locali in servizio della guardia di finanza (*Spese fisse*) . . . . . » 10,000

Capitolo 129. Spese d' ufficio ed indennità (Dogane) (*Spese fisse*) . . » 8,000

Capitolo 140. Fitto di locali – Dogane (*Spese fisse*) . . . . . » 2,000

Capitolo 151. Spese di giustizia penale – Quote di riparto agli agenti scopritori delle contravvenzioni sul prodotto delle stesse – Indennità a testimoni e periti – Spese di trasporto ed altre comprese fra le spese processuali da anticiparsi dall'erario (*Spesa obbligatoria*) . . . . . » 2,500.

Capitolo 165. Personale di ruolo delle manifatture e dei magazzini dei tabacchi greggi (*Spese fisse*) , . » 60,000

Capitolo 216. Prezzo dei beni immobili espropriati ai debitori morosi d'imposte e devoluti al demanio in forza dell'articolo 54 del testo unico di legge 23 giugno 1897, n. 236, (*Spesa obbligatoria*) . . . . . » 25,000

Totale L. 357,020

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

MASSIMINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMINI, *relatore*. Debbo fare osservare che nella tabella delle maggiori assegnazioni è ncorso un errore materiale nella designazione del capitolo 36, dal quale debbono essere eliminate le parole: « Indennità di residenza in Roma ».

PRESIDENTE. L'onorevole relatore propone che nella designazione del capitolo 36, nella tabella annessa all'articolo unico, siano tolte le parole: « Indennità di residenza in Roma ».

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

(*È approvata*).

Non essendovi altre osservazioni, si procederà tra breve alla votazione segreta sull'articolo unico di questo disegno di legge e della unita tabella, che ne è parte integrante, così come ora è stata emendata.

Approvazione di un disegno di legge per maggiori assegnazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1903-904 ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura dell'articolo unico e della tabella che ne è parte integrante.

CIRMENI, *segretario, legge*:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 1,950,000 e le diminuzioni di stanziamento per somma eguale, sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1903-904, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1903-904.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 13. — Pensioni ordinarie (*Spese fisse*) . . . . . L. 130,000

Capitolo 17. — Corpi di cavalleria . . . . . » 240,000

Da riportarsi L. 370,000

Riporto L.	370,000
Capitolo 18. — Armi e servizi di artiglieria e genio . . . . . »	400,000
Capitolo 23. — Scuole militari »	90,000
Capitolo 28. — Assegni agli ufficiali in aspettativa, in disponibilità od in posizione ausiliaria (*Spese fisse*) »	240,000
Capitolo 29. — Indennità eventuali ed indennità di residenza in Roma per gli impiegati civili delle amministrazioni dipendenti . . . . . »	450,000
Capitolo 32. — Foraggi ai cavalli dell'esercito . . . . . »	400,000
Totale . . L.	1,950,000

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 1. — Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*). . . L.	90,000
Capitolo 12. — Indennità di residenza in Roma agli impiegati civili dell'amministrazione centrale (*Spese fisse*) . . . . . »	16,000
Capitolo 16. — Corpi di fanteria »	750,000
Capitolo 22. — Corpo del Commissariato, compagnie di sussistenza e personali contabili pei servizi amministrativi . . . . . »	140,000
Capitolo 30. — Vestiario e corredo alle truppe - Materiali vari di equipaggiamento e spese dei magazzini centrali - Rinnovazione e manutenzione di bandiere . . . . . »	600,000
Capitolo 31. — Pane alle truppe, rifornimento di viveri di riserva ai corpi di truppa. . . . . »	354,000
Totale . . L.	1,950,000

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Non essendovi osservazioni, si procederà fra breve alla votazione segreta di questo disegno di legge e dell'annessa tabella che ne è parte integrante.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra per presentare alcuni disegni di legge.

PEDOTTI, *ministro della guerra*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge emendato dall'altro ramo del Parlamento, concernente: Modificazioni al testo unico sull'ordinamento del regio esercito, sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra, ed al testo unico sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (ingegneri geografi e topografi) dell'istituto cartografico militare.

Prego la Camera di dichiarare urgente questo disegno di legge e di demandarne l'esame alla Giunta generale del bilancio.

Mi onoro poi di presentare alla Camera anche un altro disegno di legge per: Cessioni e permute di immobili tra il municipio di Torino ed il demanio.

Anche questo disegno di legge chiedo che sia dichiarato urgente e inviato per l'esame alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi due disegni di legge.

L'onorevole ministro chiede che entrambi siano dichiarati di urgenza e che ne sia deferito l'esame alla Giunta generale del bilancio. (*Pausa*).

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

CIRMENI, *segretario*, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione.

Abignente — Arnaboldi.

Baccelli Alfredo — Barnabei — Barracco — Battaglieri — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bianchi Emilio — Binelli — Biscaretti — Bissolati — Bonacossa — Bonardi — Borghese — Borsarelli — Boselli — Bracci — Brandolin — Brunialti.

Cabrini — Caldesi — Calissano — Callaini — Cantalamessa — Capaldo — Caratti — Carboni-Boj — Carcano — Carugati — Castiglioni — Cavagnari — Cerri — Cesaroni — Chiapusso — Chimirri — Chinaglia — Cimorelli — Cipelli — Cirmeni — Coffari — Colajanni — Colonna — Compans — Contarini — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Curreno — Cuzzi.

D'Alife — Daneo Gian Carlo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Cesare — De Giorgio — Del Balzo Carlo — Del Balzo Girolamo — Dell'Acqua — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nava — De Renzis — De Seta — De Viti De Marco — Di Palma — Di Sant'Onofrio — Di Terranova — Donati — Donnaperna — Dozzio.

Engel.

Facta — Falconi Nicola — Falletti — Fasce — Fazio Giacomo — Ferraris Maggiorino — — Ferraris Napoleone — Fiamberti — Filì-

Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fradeletto — Fusco.

Gaetani di Laurenzana — Gallo — Garavetti — Gatti — Gattorno — Gavotti — Giaccone — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giuliani — Grassi-Voces — Guicciardini.

Imperiale.

Lacava — Lampiasi — Laudisi — Lazzaro Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Lollini — Lucca — Lucchini Angelo — Lucernari — Lucifero — Luzzatto Riccardo.

Majorana — Mangiagalli — Manna — Maraini — Marcora — Maresca — Mariotti — Marsengo-Bastia — Marzocchini — Marzotto — Mascia — Masciantonio — Matteucci — Maurigi — Maury — Mazza — Mazziotti — Medici — Mel — Merci — Mezzanotte — Miniscalchi — Mirabelli — Montagna — Morelli-Gualtierotti — Morgari.

Negri — Nofri — Nuvoloni.

Orsini-Baroni.

Paganini — Pala — Palberti — Papadopoli — Patrizii — Pavoncelli — Pierotti — Pinchia — Pini — Poli — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Pugliese.

Raggio — Rava — Riccio Vincenzo — Rispoli — Rizzo Valentino — Rizzone — Rocca Fermo — Ronchetti — Rosadi — Rubini — Ruffo — Rispoli.

Salandra — Sanarelli — Sanfilippo — Sanseverino — Santini — Saporito — Schanzer — Serra — Silva — Sinibaldi — Socci — Solinas-Apostoli — Sommi-Picenardi — Sonnino — Sorani — Sormani — Soulier — Spagnoletti — Spirito Beniamino — Squitti — Stelluti-Scala.

Talamo — Taroni — Tedesco — Ticci — Tinozzi — Todeschini — Torraca — Torrigiani — Tripepi — Turati.

Valeri — Valle Gregorio — Varazzani — Vienna — Visocchi.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zabeo — Zella-Milillo.

Sono in congedo:

Aliberti — Avellone.

Bastogi — Bettolo — Bonanno.

Cappelli — Carmine — Casciani — Castelbarco-Albani — Celesia — Codacci-Pisanelli —

De Asarta — De Gennaro-Ferrigni — De Luca Paolo — De Martino — De Riseis Luigi — Di Rudinì Carlo — Di Scalea — Di Trabia.

Fabri — Falcioni — Farinet Francesco — Fede — Francica-Nava — Furnari.

Gavazzi — Gianturco — Grippo.

Leonetti — Licata.

Malvezzi — Marazzi — Materi — Mirto-Seggio — Morpurgo.

Panzacchi — Pelle — Placido — Podestà — Poggi.

Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Riccio Paolo — Ridolfi — Rizza Evangelista — Rocco Marco — Romanin-Jacur — Romano Adelelmo — Ruffoni.

Scalini — Serristori — Suardi.

Testasecca — Toaldi — Turrisi.

Vagliasindi — Vetroni — Vitale.

Sono ammalati:

Afan de Rivera — Arlotta.

Cimati.

Fulci Nicolò.

Gattoni — Ginori-Conti.

Lovito.

Meardi — Merello — Molmenti.

Pavia.

Quintieri.

Vendemini — Ventura — Vollaro-De Lieto.

Zannoni.

Assenti per ufficio pubblico:

Gorio.

PRESIDENTE. Lascieremo aperte le urne e procederemo nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Sento il dovere di pregare la Camera ed il Governo di prendere in seria considerazione l'opportunità della costruzione della linea Viterbo-Siena, a completamento della Roma-Viterbo.

Non sarò lungo, sia perchè già l'amico mio onorevole Ticci ha dimostrato la opportunità della costruzione di questa linea, sia perchè la costruzione stessa si raccomanda da sè per la brevità del percorso col quale si metterebbe in comunicazione l'Italia di mezzo con l'alta Italia.

Qualche anno fa si sentì il bisogno di costruire questa linea e si fece un progetto, il quale fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora, non solo per il commercio, ma anche per le esigenze militari, credo che

questa linea sia di prima necessità. Non è una linea elettorale che io vengo qui a raccomandare, perchè elettoralmente parlando io sono già sodisfatto del tronco che è stato costruito, ma è solamente nell'interesse generale ed anche perchè la nostra provincia, che, specialmente in quella parte, è priva affatto di viabilità, ne verrebbe realmente vivificata.

Onorevole ministro, l'anno scorso, quando si discuteva il suo bilancio, l'onorevole Sorani le fece una raccomandazione anche per la linea Allerona-Talamone; ella allora ebbe a dargli delle buone parole, ma è trascorso un anno ed io mi trovo di dovere nuovamente raccomandare quella linea. Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare la mia preghiera tanto per l'una che per l'altra linea, ma specialmente per la prima che ha un'importanza speciale per le comunicazioni fra la media e l'alta Italia, e quindi verrà alla Camera a presentare un disegno di legge speciale per la costruzione della medesima.

Non aggiungo altre parole perchè l'onorevole Canevari e l'onorevole Callaini, coi quali abbiamo presentato un ordine del giorno in proposito, le spiegheranno meglio di me le ragioni che militano in favore della linea stessa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canevari.

(*Il deputato Canevari non è presente*).

Perde l'iscrizione ed ha facoltà di parlare l'onorevole Carugati.

CARUGATI. Mi permetta la Camera e mi consenta l'onorevole ministro che io dica alcune brevi parole sul tema tanto palpitante d'attualità della trazione elettrica, specie per quanto ha tratto alle linee d'accesso a Bergamo.

L'onorevole ministro, in seguito a premure di altri colleghi e mie, a proposito dell'impianto della trazione elettrica sulla linea Bergamo-Usmate-Milano, ha fatto alcune dichiarazioni che ho ragione di ritenere dettate non solo da cortesia e buon volere, ma anche dal fermo proposito di voler provvedere agli interessi di Bergamo e della ragione circostante con la massima equità e col massimo interessamento. Ed io mi sarei tenuto pago delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e delle sue speciali e peculiari considerazioni in materia, se un altro nostro autorevole collega ieri non avesse spezzata una lancia (per verità lancia molto appuntita) per dimostrare l'opportunità dell'applicazione del nnovo sistema di trazione sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo anzichè sull' altra Milano-Usmate-Bergamo caldeggiata anche da altri colleghi.

Di fronte alla viva perorazione fatta dall'ottimo mio collega di Treviglio, io sento il dovere di dichiarare all'onorevole ministro che, mentre nutro piena fiducia negli studi che si stanno compiendo e nelle decisioni che saranno prese dalla speciale Commissione ministeriale incaricata di vagliare i risultati dell'esercizio elettrico delle ferrovie già in attività, con tale sistema di trazione, debbo richiamare tutta la sua attenzione ed il massimo suo interessamento sulle seguenti considerazioni di fatto: primo, la linea Milano-Usmate-Bergamo ha un percorso più breve di quella di Treviglio; secondo, la linea Milano-Bergamo per Usmate, mentre favorisce la città di Bergamo ed i suoi pittoreschi e popolosi sobborghi che si protendono, non verso Treviglio, ma verso il Brembo e l'Adda, interessa tutta una plaga molto più vasta, molto più importante sia dal lato industriale e commerciale e sia anche dal lato turistico che non l'altra, mentre è stata trattata sin qui come la Cenerentola delle ferrovie italiane ed attende da più e più anni un servizio meno preadamitico, più consono coi tempi moderni e con gli impellenti bisogni delle industrie, dei commerci e della fitta popolazione di quella regione. (*Bene!*)

Considerazione poi della massima importanza è quella che l'applicazione della trazione elettrica sulla Usmate-Bergamo si riduce ad un semplice lavoro di innesto di un brevissimo tronco di ben pochi chilometri sulla linea principale che mette capo alle ferrovie Valtellinesi, per le quali non avrebbe davvero ragione di sussistere la trazione elettrica se il sistema non dovesse essere applicato alla linea base Lecco-Milano, per la quale si è già chiesta la trasformazione e per la quale anche, – particolare di grande momento – vi è abbondanza di forza disponibile.

Detto ciò, anche per provare che io mantengo la promessa di esser molto breve, altro non mi resta che confermare la mia piena fiducia nelle deliberazioni della Commissione e nella illuminata equità dell'egregio uomo che regge l'importantissimo dicastero dei lavori pubblici. Al quale mi permetto però di rivolgere ancora una raccomandazione, quella cioè che, in questo periodo di attesa della trazione elettrica, si pensi a migliorare il servizio sulla Milano-Bergamo.

Noi oggi, per 50 chilometri circa di linea abbiamo 6 treni al giorno, tre dei quali impiegano a percorrerli due ora circa mentre trentacinque o quaranta treni percorrono la linea Milano-Gallarate-Varese, vale a dire più di sessanta chilometri, in tre quarti d'ora.

Io confido anche per ciò nell'opera sagace

e nell'interessamento e nella cortesia dell'egregio ministro Tedesco, persuaso che egli vorrà nei limiti del possibile migliorare le nostre comunicazioni. (*Benissimo!*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sormani a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SORMANI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge « Costituzione in comune autonomo della frazione di Lazzate (Misinto) ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Taroni.

TARONI. Domando scusa alla Camera se mi permetto di ritornare sopra un argomento che già ha fatto capolino in questa discussione e del quale particolarmente si occupò ieri l'onorevole Brunialti; mi riferisco ai *residui attivi* del bilancio dei lavori pubblici.

L'egregio relatore del bilancio ha avvertito che questo argomento dei residui merita una grande attenzione; ha avvertito che noi abbiamo nel bilancio dei lavori pubblici accumulati al 30 giugno 1903 ben 115 milioni di residui attivi; ha avvertito altresì la necessità di provvedere a che questi residui abbiano a diminuire piuttosto che aumentare. Anzi il relatore ce ne ha fornito l'elenco, dal 1887 al 1903, ed ha avuto cura di unirvi una distinta speciale dei residui riguardanti le opere di bonifica, i quali ammontarono, nel 30 giugno 1903, a 19 milioni. Ora, su questi 19 milioni si sono appuntati gli sguardi amorosi dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale anzi non si è contentato dei residui accertati, ma ne ha previsti altri, così da potere, con un progetto recentemente presentato alla Camera, proporre di disporne per 43 milioni e 200 mila lire.

La questione di questi residui è notevole per l'ingente somma che essi rappresentano ed è di tanto interesse pel Governo che un giornale importante, che passa per officioso, ha fatto, in un articolo di fondo, la storia completa delle bonifiche per dimostrare la fatale lentezza del loro progredire, anzi ha fatto anche un poco di preistoria, risalendo addirittura al secolo XVI.

Dell'impiego di questi residui parleremo di proposito a tempo opportuno quando verrà innanzi alla Camera il disegno di legge sull'acquedotto pugliese; ma poichè il ministro è stato lodato dal collega Arturo Luzzatto per essersi deciso all'impiego di quei 19 milioni, consenta a me di fargli osservare che sopra quei residui non vi sono molte illusioni da farsi, che non bisogna fondare su di essi troppe speranze.

Non è dopo cinque anni soltanto dalla legge per le bonifiche del 1899 e dopo due anni da quella del 1902 che noi possiamo conoscere la portata e gli effetti di leggi, la cui azione si svolge in un periodo di 24 anni. Era prevedibile che questi primi anni sarebbero stati in gran parte assorbiti per lo studio dei progetti di esecuzione e per le pratiche necessarie a costituire i consorzi di bonifica e che quindi in questi primi anni avremmo avuto necessariamente dei residui attivi.

L'onorevole ministro può farmi fede che i consorzi idraulici della provincia di Ravenna, per esempio, non hanno perduto tempo, eppure ora soltanto sono arrivati in porto e, virtualmente, può dirsi il consorzio della bonifica renana formato.

Ma il ministro sa altresì che, dal giorno in cui sarà fatta la costituzione del consorzio e sarà data la concessione, quella bonifica per la bassa pianura ravennate esigerà in pochi anni, non aspettando il 1924, la somma di 12 milioni, perchè a tanto ammonterà la spesa ulteriore della bonifica. Ora il ministro dovrebbe porsi questa domanda: se in brevi anni molte di queste bonifiche usciranno dal periodo di preparazione; se i consorzi si costituiranno, quei residui continueranno a permanere nelle colonne del nostro bilancio?

E non si dimentichi che molti lavori non si possono iniziare, se non dopo accumulati gli esigui stanziamenti dei primi anni: non si dimentichi che la deficenza di personale tecnico ha ritardato sin qui la compilazione dei progetti di esecuzione.

D'altra parte è poi vera tutta questa lentezza nell'esecuzione dei lavori di bonifica? Noi abbiamo, nel 1902, approvato una legge che autorizzava una spesa straordinaria di 25 milioni; di questi 25 milioni, 15 sono andati esclusivamente per bonifiche iniziate. Quindi, di fronte ad un residuo di 19 milioni, abbiamo pure una spesa di 15 milioni che è conglobata in quelle autorizzate colla legge dei 25 milioni. Se facessimo il bilancio dei lavori, se il ministro Balenzano, invece di chiedere un prestito alla Cassa depositi e prestiti avesse, come bene dice il relatore nella sua relazione, attinto a questo fondo dei residui delle bonifiche, noi ormai di residui non avremmo più a parlare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho speso alcuno dei 25 milioni.

TARONI. Io ho fatto lo spoglio dei decreti autorizzanti gli anticipi e sono giunto alla cifra di 15 milioni.

Non solo adunque sono da completare le spese fatte in base alle leggi sulle bonifiche, ma ancora le somme spese in base alla legge dei 25 milioni.

Ma io voglio, d'altra parte, richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un altro rilievo. I progetti di esecuzione non li abbiamo tutti: molte bonifiche non sono compiute, molte non sono per anco iniziate. Può ella garantire che i consuntivi corrisponderanno perfettamente ai preventivi?

No, anzi io potrei dire di più, potrei domandare al ministro se spera che i preventiv fatti su progetti di esecuzione effettivi, corrisponderanno ai preventivi fatti su progetti di massima che si presero per base per gli stanziamenti delle tabelle della legge.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

TARONI. Ricordo una bonifica, la quale fu iscritta nella legge del 1902 per 3 milioni e mezzo sopra un progetto di massima; ebbene, col progetto di esecuzione, il preventivo di quella bonifica è salito a 9 milioni.

Ora l'onorevole ministro, quando si troverà di fronte a certi consuntivi che superano i preventivi, dove attingerà i danari necessari per arvi fronte?

La legge del 1899 molto provvidamente aveva stabilito un *fondo di riserva*, il quale dodeva servire, sia per le maggiori spese, sia per la manutenzione delle opere sino a che non fossero compite e consegnate ai consorzi, sia per completare talune opere indicate in quella legge che ho citato.

Domando: questo fondo è proprio così cospicuo da non aver bisogno degli interessi di questi 19 milioni di residui, che, ella sa, vanno a cumularsi con quel fondo di riserva?

E se questo fondo di riserva non sarà sufficiente, non potrà ella con legge apposita venire alla Camera a domandare che questi residui siano utilizzati appunto per sopperire alle altre deficienze? Dico con legge apposita, perchè la legge attuale, come è formulata, non consente all'onorevole ministro storni di sorta.

La legge, com'è formulata, stabilisce che per ogni bonifica vi debba essere un bilancio speciale e che i fondi stanziati per ciascuna non debbano andare a beneficio di altra bonifica. Ed io ne deduco che tanto meno quei fondi debbono andare a beneficio di altri lavori che non sieno di bonifica.

A questo proposito ricordo che è venuta a Roma da lei, onorevole ministro, una Commissione per dirle: noi abbiamo bisogno di danari per fare la tale bonifica; ella, onorevole ministro, ha 19 milioni di residui disponibili, perchè non trova modo, invece di obbligarci a fare un prestito ad un interesse molto elevato, perchè non trova modo di anticipare gli stanziamenti su quel fondo di residui? Ed ella rispose, e rispose esattissimamente: quel fondo di residui è intangibile; la legge vuole che sia tale, perchè è una garanzia per gli interessi di tutte le provincie che hanno opere di bonifica, quindi non possiamo toccarlo.

Ma poi ella si presenta, dopo pochi giorni, con un disegno di legge, nel quale non solo diventano tangibili i residui accertati, ma altresì dei residui, che, mi permetta, sono nella sua mente, ma non sono verificati in bilancio.

Conosco l'obiezione che si fa a questo mio ragionamento, ed è questa: ma voi volete, si dice, avendo noi dei lavori urgenti da compiere, volete voi obbligarci a domandare in prestito del danaro al 4 per cento, quando abbiamo questi residui, che sono impiegati al 2.20 per cento alla Cassa depositi e prestiti? L'obiezione ha un certo valore. Ma, se l'onorevole ministro me lo consente, io potrei anche consigliare un impiego conveniente di quei 19 milioni di residui io gli dirò che siccome per legge lo Stato deve pagare il 4 per cento sulle anticipazioni che fanno i consorzi, così invece di pagare quegli interessi in ragione del 4 per cento ella può farsi autorizzare dal Parlamento a pagare addirittura il capitale, togliendolo dal fondo residui, ed ella impiegherà così il denaro ad un interesse congruo, ricompenserà ed incoraggerà i più diligenti e solerti nella esecuzione di queste opere, darà impulso e svolgimento alacre alle bonifiche e, quel che più importa, adopererà i fondi delle bonifiche per le bonifiche senza distrarli per altri scopi.

Ora, ed ho finito, ho voluto fare questo accenno ai residui delle bonifiche appunto io che non vi ho interesse speciale, perchè ella, onorevole ministro sa che, dopo notevoli sforzi, ldopo l'azione efficace dei consorzi idraulici della provincia di Ravenna, e dopo l'azione efficace sua, onorevole ministro (ed io da questi banchi a ringrazio) ella sa che noi di Romagna siamo arrivati fuori del pelago alla riva, sa che abbiamo degli stanziamenti, su cui, ella mi assicura, possiamo contare, abbiamo un consorzio, che virtualmente è formato. Quindi io non ho parlato per interessi locali, e non può sorgere il sospetto che la preoccupazione di quegli interessi abbia per avventura in me annebbiato la percezione dell'interesse generale del paese. Ma io penso a tutte le regioni, che sono interessate a queste leggi per le bonifiche, penso ai do-

lori loro quando, dopo compiuti sforzi tenaci, verranno a chiedere gli stanziamenti promessi per legge, e non li troveranno più. Io domando a lei quale non dovrà essere la loro sorpresa quando, riposando fidenti sin qui sopra una legge dello Stato, sapranno, che ella, me lo consenta di straforo viene a buttare per aria quella legge mancando agli impegni assunti dallo Stato. Io ho finito. Riprenderemo l'argomento, se occorrerà, quando il progetto, da lei presentato, per l'acquedotto pugliese, verrà alla Camera.

Per ora ho voluto soltanto dirle: guardi ai mali passi, onorevole ministro! (*Approvazioni!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, io debbo domandarvi venia se le mie risposte non potranno avere tutta quella estensione, che hanno avuto i discorsi degli egregi oratori. Non la possono avere perchè da questo banco non si può avere quella libertà di parola, che si ha da altri banchi della Camera. Debbo anche domandarvi venia se io sarò obbligato a ripetermi. Vorrei risparmiare questa noia alla Camera, ma, siccome alcuni oratori sono tornati sopra argomenti, che erano stati trattati durante la discussione della legge del quadriennio, la Camera intende che io, per deferenza a quegli oratori, ho il dovere di rispondere nuovamente. Sarò quindi obbligato a non essere breve e certamente a ripetermi. È stata toccata nuovamente la questione dei residui, questione importantissima, ed io ringrazio l'egregio relatore, che volle pubblicare un prospetto per un lungo periodo di anni. Questo prospetto io lo conoscevo da un pezzo e fu alla vista di questi residui, che si accumulavano a diecine di milioni, che io ho potuto con coscienza tranquilla presentare quella proposta che la Camera conosce per l' acquedotto pugliese. Della questione dei residui hanno parlato il relatore nella sua relazione, l'onorevole Carboni-Boj, l'onorevole Luzzatto Arturo, ed oggi l'onorevole Taroni. È stato detto dal relatore che una delle cause dell'accumularsi dei residui è questa, cioè che le nostre leggi non sono precedute dai progetti tecnici esecutivi. Ora, come ho già dichiarato nei giorni scorsi alla Camera, questo non è assolutamente possibile, perchè, se si volesse farlo, ci vorrebbero degli anni prima di presentare delle leggi. In secondo luogo si spenderebbero migliaia e migliaia di lire per preparare i progetti esecutivi, e poi, siccome non possono essere eseguiti che a lunga scadenza, dovrebbero essere rifatti. Quindi basterebbe questo per dire che non è possibile preparare le leggi sulla base dei progetti tecnici esecutivi.

Io ricordo che ai tempi del ministro dei lavori pubblici onorevole Saracco, fu istituita una Commissione di funzionarii, presieduta dal sottosegretario di Stato Romanin-Jacur (che mi dispiace di non vedere qui) perchè l'onorevole Saracco si era fortemente impressionato della ingente somma di residui. Orbene questa Commissione della quale ebbi l'onore di far parte anche io, studiò lungamente per ricercare le cause del cumulo dei residui, ma debbo dichiarare francamente che non trovammo alcun rimedio, perchè le cause sono invincibili da qualsiasi buona volontà di ministro o di funzionario, perchè alcune opere si richiedono molto tempo prima di poterle eseguire. Così per esempio, per le opere di bonifica bisogna dapprima compilare un progetto di lavori. Compilato il progetto di massima, deve subire la lunga trafila dell'esame avanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici: poi se tutto va bene (mentre abitualmente non va bene, perchè occorrono delle modifiche) bisogna attendere che il Genio civile prepari il progetto esecutivo che richiede anche lunghissimo tempo. Inoltre c'è il progetto economico. Poi per l'uno e per l'altro c'è da fare la pubblicazione; si deve aspettare che vengano i ricorsi (e per lo più vengono in gran quantità), questi ricorsi bisogna esaminarli ecc., ecc. Di fronte a questa condizione di cose io, che anzichè avere delle antipatie, come è stato detto giorni fa, ho invece delle vivissime simpatie per le bonifiche, per affrettare queste opere ho sottoposto alla firma sovrana un nuovo regolamento al fine precipuo di semplificare forme troppo complesse. Da questo possono giudicare sulle mie intenzioni.

La procedura per l'appalto e l'incominciamento dei lavori non è breve nè semplice. Non basta ancora. Durante il corso dei lavori accadono dei ritardi per questioni che sorgono con l'appaltatore, per difficoltà nel comporre le controversie per varianti che all'atto pratico si riconoscono necessarie, per sospensione dei lavori, periodo della malaria, ecc., ecc. Ma, ad ogni modo, se noi da molti anni vediamo questo fenomeno costante, che nessuna volontà di ministro, nessuna alacrità di amministrazione è riuscita a poter modificare, che cioè i residui crescono a decine di milioni, vuol dire che è una cosa invincibile. La tesi che ha sostenuto l'onorevole Taroni è diversa da quella che io sostengo. Egli dice che si possono fare molti lavori: io dico invece che la capacità amministrativa e tecnica dell' amministrazione è tale, che non permette di andare al di là di dieci milioni l'anno in fatto di bonifiche. L'onorevole Taroni dice che abbiamo avuto un periodo di esperimento troppo breve per poter giudicare perfettamente, ma noi abbiamo anche gli esperimenti fatti anteriormente alla legge del 1899. Esperimenti se ne fecero anche negli antichi Stati, come, per esempio, la Toscana e il Reame di Napoli. Ieri, l'amico Abignente parlava dell'Agro Sarnese, dove la bonifica è incominciata nel 1858. Dunque dopo 46 anni

l'Agro Sarnese non è ancora bonificato. La mia tesiè questa: che a svolgere anche nel modo più rapido, un piano così grandioso, come quello che abbiamo istituito con le leggi del 1899, e del 1902, ci vuole almeno mezzo secolo. Ad ogni modo, le proposte per l'acquedotto pugliese si limitano ad allungare di 4 o 5 esercizi il termine fissato per le bonifichee far coincidere la fine del periodo della legge del 1899, presso a poco, con la fine del periodo della legge del 1902.

Del resto, se è vero quel che ho letto sui giornali, che la Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge sull'acquedotto pugliese ha approvato un articolo aggiuntivo nel senso che, qualora le opere di bonifica abbiano un rapido svolgimento, il Governo presenti al Parlamento proposte per ottenere che la reintegra ai fondi delle bonifiche possa essere anticipata, se questa notizia che ho letto sui giornali è vera, io credo che sia una risposta asauriente a tutti i dubbi. Mi pare che l'onorevole Taroni, che è tra i più diffidenti in questa materia, dovrebbe acquetare la sua coscienza.

TARONI. Dirò poi perchè mi sono acquetato.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Taroni ha detto che abbiamo avuto un periodo in cui si sono spesi circa nove milioni. È vero, ma ciò è avvenuto in un solo esercizio nel 1902-903. All'infuori di quell'anno posso dire che in sedici esercizi cioè dal 1887-88 al 1902-903, la spesa ha oscillato fra un massimo di circa 7 milioni, e un minimo di 3,800.000.

Recentemente si è verificato questo fenomeno che ho fatto presente alla Commissione per l'acquedotto pugliese: nei sette mesi da che ho l'onore di presiedere all'amministrazione dei lavori pubblici, e cioè dal novembre 1903 al maggio 1904, ho avuto il dispiacere di impegnare per bonifiche somme inferiori a quelle che avevano impegnato i miei predecessori. Però ho avuto il conforto di aver potuto impegnare per altri lavori somme superiori a quelle dei miei precedessori. Ho voluto studiare le cause di questo fenomeno in rapporto alle bonifiche, e mi sono persuaso di questo; che nel 1902-903 si potette spendere una somma che non ha raggiunto i 9 milioni (mentre la mia proposta per l'acquedotto lascia sempre per le bonifiche un fondo disponibile di 11 milioni), perchè si era accumulato un lavoro di progetti, di esame, di approvazione e di tutto quel che occorre per appaltare lavori e mandarli innanzi.

Ma da quattro esercizi finanziari, da che esiste la legge sulla bonifica, il 1902-903 è il solo che presenti la spesa di otto milioni e 800 mila lire (comprese le bonifiche della Sardegna). Ma si dirà che col tempo verrà questo sviluppo. Ebbene, il giorno che venisse questo sviluppo si avrebbe sempre una disponibilità di undici milioni all'anno. Stia tranquillo l'onorevole Taroni, che danari non ne mancano. Si tratta di non metterli a risparmio nella Cassa depositi e prestiti: in quanto non credo che sia funzione del ministro dei lavori pubblici di impiegare danari a risparmio. Egli deve spenderli. L'onorevole Taroni diceva che il fondo di riserva frutta; e questi interessi aumentano i fondi della bonifica. L'aumento però non è che di tre o quattro centomila lire all'anno e non sarà una somma così piccola che colmerà la deficienza dei fondi autorizzati. I consuntivi supereranno i preventivi, anche di fronte ai progetti esecutivi. Questa legge tecnica è fatale. Ma, quando i danari mancheranno, il tesoro dovrà supplirvi, come sempre vi ha supplito, perchè un'opera cominciata si deve compiere. Quindi non è alle 300 o 400 mila lire che possono fruttar le somme spese messe alla Cassa depositi e prestiti, che noi possiamo affidare lo svolgimento del piano di bonifica. Esso sarà compiuto in un termine di gran lunga superiore a quello previsto dalla legge; ma non vi è bisogno di ricorrere a questo espediente finanziario, d'utilità, secondo me, discutibile. Ad ogni modo, la questione dei residui e delle bonifiche la tratteremo di proposito durante la discussione sulla legge dell'acquedotto. Quello che posso dichiarare fin da ora è che io mi sentirei indegno di sedere a questo posto, se avessi domandato lo storno a beneficio dell'acquedotto senza la certezza assoluta che le opere di bonifica non ne subiranno il più piccolo ritardo. Ad ogni modo ci potremo anche intendere su questo.

L'onorevole Carboni-Boj ed anche l'onorevole Cottafavi l'altro giorno accennarono al riordinamento del Genio civile. Ora, di questo io mi sono anche occupato per l'applicazione degli organici; e rispondo anche così ad una domanda dell'onorevole Carboni, il quale chiedeva perchè non si erano applicati gli organici approvati recentemente dal Parlamento. Questi organici non si sono potuti applicare per diverse cause, perchè si è dovuto provvedere allo studio all'approvazione di alcune norme, ed anche perchè alcuni funzionari che avrebbero dovuto essere sentiti sulle proposte di promozione, stanno ancora a San Silvestro e si aspetta che sieno sostituiti fra pochi giorni.

L'onorevole Carboni-Boj che ha tratto molto profitto (e non c'era da dubitarne) dai suoi viaggi nei diversi porti d'Italia, ha suggerito l'altro giorno un ufficio speciale per la laguna veneta. Ora, io sono favorevole alla specializzazione e l'ho dichiarato varie volte alla Camera, e confido di poterla concretare nel più breve tempo possibile; ma però non credo che si debba specializzare di soverchio fare un ufficio speciale a Venezia per le opere marittime, lo comprendo; ma per la laguna veneta si potrà istituire soltanto una sezione speciale dell'ufficio del Genio civile.

L'onorevole Carboni domanda anche un ufficio speciale per la Sardegna. Siamo perfettamente d'accordo: io ho prevenuto questo suo desiderio e sono già d'accordo col mio collega Rava per l'istituzione di un ufficio speciale per l'esecuzione dei lavori in Sardegna.

L'onorevole Cottafavi lamentava la mancanza di contatto degli ufficiali del Genio civile con le popolazioni, il che, secondo lui, li mette nello stato di non conoscere le condizioni locali, ciò che produce un ritardo nei lavori. Io posso dichiarare all'onorevole Cottafavi che se ci sono lavori che vanno molto rapidamente, questi sono precisamente i lavori dei fiumi. Mentre i lavori dei porti e i lavori stradali, vanno a rilento, quelli dei fiumi procedono con rapidità straordinaria. Per i fiumi non sono i progetti che mancano, ma sono soltanto i danari, tanto vero che nel momento in cui parlo abbiamo già impegnato somme notevoli sul fondo dell'esercizio prossimo per i lavori di urgenza, per quei lavori che mi hanno procurato le parole di lode dell'onorevole Taroni, il quale però ha voluto stabilire subito l'equilibrio dicendo altre parole contrarie; ma le ha dette con grande cortesia e non posso dolermene.

L'onorevole Cottafavi diceva che tante volte si trascurano dei lavori, e poi si è obbligati a spendere di più. Noi abbiamo dei progetti per i lavori dei fiumi; ma per poter distinguere quelli necessari, utili ed urgenti, da quelli che questi caratteri non hanno, si è istituita una Commissione speciale, la quale fa un esame molto accurato. A siffatti lavori noi provvediamo nel miglior modo possibile con un fondo di 4,700,000 lire per le opere di seconda categoria e con un'altro 800 mila lire per le opere di prima categoria, e anche con fondi straordinari approvati da leggi speciali e in questi giorni dalla legge del quadriennio che ha assegnato 7 milioni.

L'onorevole Cottafavi parlò anche di perizie fatte male, e del danno che viene alla mano d'opera dagli eccessivi ribassi. Questo è un ritornello antico: le perizie qualche volta non sono fatte bene; abbiamo avuto ribassi eccessivi. Ma ora, specialmente nella regione a cui appartiene l'onorevole Cottafavi, i ribassi sono stati tutt'altro che eccessivi: io ricordo esempi di appalti che sono andati deserti, solo perchè non si è potuto ottenere il ribasso di qualche lira e anche di alcune diecine di centesimi. Quindi s'immagini se possiamo parlare di ribassi eccessivi! Certo però che l'amministrazione dei lavori pubblici deve curare meglio la formazione delle perizie e la loro revisione; ed io mi propongo di fare la riforma di un ufficio del Ministero dei lavori pubblici che costa 60 o 70 mila lire all'anno e che credo non abbia mai trovato un errore di dieci lire da correggere. Quindi non mi sembra una somma ben impiegata quella che si spende per questo ufficio, il quale non dirò che si limiti ad accertare se due e due fanno quattro, ma fa una revisione incompleta. Io mi propongo di modificare questo ufficio nel senso che divenga un osservatorio dei prezzi di tutto il Regno. Del resto, quando fosse risoluta la questione del salario minimo, si verrebbe a togliere quell'inconveniente a cui accennava l'onorevole Cottafavi.

L'onorevole Cottafavi parlava pure di certi lavori che si eseguono dalle provincie e che si danno agli operai con criterii di carattere politico o di carattere confessionale. Ora, egli ha parlato di un caso specifico di lavori che si eseguono da una provincia senza il concorso dello Stato.

Quando si tratta di lavori provinciali o comunali eseguiti col concorso dello Stato, l'amministrazione dei lavori pubblici non fa altro che esaminare ed approvare i progetti, sorvegliare e certificare l'esecuzione dei lavori, ma non entra nei rapporti fra gli operai e gli appaltatori. Mi riservo però di esaminare il caso come quello che si è accennato, qualora si presenti. Di più l'onorevole Cottafavi parlò di alcuni sconci artistici che ha osservato in Roma. Sarebbe stato più opportuno che l'onorevole Cottafavi avesse rivolto in proposito la sua interrogazione all'onorevole Mazza consigliere comunale di Roma.

Una voce. Non lo è più!

MAZZA. Domando di parlare per fatto personale.

Io non sono consigliere comunale di Roma!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici.* Valga come un augurio per il ritorno! (*Sorrisi*). Il Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le opere della Capitale ha questi rapporti: ci sono alcune opere, come il palazzo di giustizia, il monumento a Vittorio Emanuele che si eseguono direttamente; ma ci sono altre opere nelle quali il Ministero non c'entra per niente: il Ministero non fa altro che approvare i regolamenti edilizii: li esamina soltanto sotto l'aspetto della legalità, a' termini dell'articolo 194 della legge comunale e provinciale. A Roma so che c'è una Commissione edilizia che deve esaminare se i progetti rispondono alle leggi dell'ornato e dell'estetica, se non li esamina con soddisfazione dell'onorevole Cottafavi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi dispiace, ma non può entrarvi.

COTTAFAVI. Fa male.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici.* Non ci posso entrare. Mi dica lei in che modo lo potrei.

L'onorevole Fiamberti ha sollevato una questione relativa alla manutenzione delle strade, trattata già durante la discussione della legge del quadriennio. Egli ha ricordato una proposta, vale

a dire l'istituzione di un ente unico per la manutenzione delle strade comunali e provinciali. Certo è questa un'idea che va tenuta nella massima considerazione e, nonostante le sue difficoltà, il problema sarà studiato e se si trovasse modo di risolverlo, trovo anch'io che sarebbe una soluzione soddisfacente per la viabilità. L'onorevole Fiamberti poi, non contento di accennare a questa questione d'ordine tecnico, ha voluto fare una questione d'ordine finanziario, la quale però esula completamente dal campo della discussione dei lavori pubblici, inquantochè ha presentato un ordine del giorno per domandare che lo Stato faccia partecipare le provincie ad alcune tasse sulle biciclette, motocicli, automobili e simili, e anche al l'imposta sulla ricchezza mobile. Dubito che l'onorevole Fiamberti abbia fiducia nell' approvazione del suo ordine del giorno. Certo avrebbe fatto meglio a domandare che fosse riprestinata la disposizione della legge comunale e provinciale per alcuni servizi, che dovrebbero essere pagati dallo Stato o non dalle provincie; ma giorni fa il ministro del tesoro ha dichiarato che per ragioni finanziare la sospensione di quella disposizione, ordinata dalla legge del 1894, deve continuare; e quindi io non posso fare altro che pregare l'onorevole Fiamberti o di ritirare l'ordine del giorno e non farne più nulla, o di parlarne in sede più opportuna

L'onorevole Callaini ha parlato di un tronco di strada n. 20 della legge del 1881, ed ha fatto invito al ministro dei lavori pubblici perchè si trovi il modo di poterla costruire. E gli dirò che tanto la legge del 1902 quanto la legge ultima del quadriennio, votata dalla Camera, furono preparate col criterio dell'urgenza, criterio che fu fissato in seguito ad informazioni date dalle autorità locali e dalle rappresentanze provinciali. La rappresentanza provinciale di Arezzo dichiarò che quella strada non aveva carattere di urgenza, perchè esiste una strada comunale, la quale serve già a quei centri cui sarebbe utile questa strada. Ad ogni modo, non posso dare una negativa risoluta all'amico onorevole Callaini: in altra occasione in cui si prepareranno provvedimenti per queste opere il suo caso sarà esaminato, e, se ci sarò ancora io, sarò ben contento di fare onore alla sua raccomandazione.

Una voce. Locorotondo.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici.* Siamo ancora lontani da Locorotondo.

L'onorevole Brunialti ieri ha parlato di due o tre casi specifici. Anzitutto lo ringrazio delle parole cortesi che mi rivolse. Quanto agli ispettori che formano parte dei collegi arbitrali, mi pare che l'esperienza fatta finora sia tale che ci incoraggi a mantenere quella istituzione anzichè modificarla. Egli diceva che perdono tempo, ma non mi pare tempo perduto: è tempo utilmente impiegato nella difesa di alti interessi dello Stato.

Accennò poi anche a qualche inconveniente che si sarebbe verificato, per un certo sussidio che egli ha raccomandato per alcuni lavori fatti da un comune, sussidio che l'amministrazione non ha potuto ancora accordare perchè, parmi, si domandava per lavori già ultimati, cosa che la legge non permette. Io credo che vi sia stato un malinteso nella corrispondenza ufficiosa tenuta con l'onorevole Brunialti, ma a questo in qualche modo si potrà riparare.

Poi in ultimo parlò di un viadotto sulla Valdossa. L'amministrazione dei lavori pubblici per ben tre volte ha mandato l'ispettore del Genio civile sul posto, ma là vi sono questioni fra comune e appaltatore, la strada è di carattere assolutamente comunale, e il Governo non crede di poterci entrare per evitare che gli si possa rimproverare di cacciarsi fra due litiganti; ma l'onorevole Brunialti (che mi dispiace di non veder presente) può essere sicuro che se l' amministrazione de lavori pubblici può fare qualche cosa, lo farà ben volentieri. Accennò anche alla negata comunicazione di alcuni atti: questo però si è fatto in ossequio ad un'antica tradizione amministrativa, che cioè gli atti amministrativi non si comunicano.

L'onorevole Sinibaldi, che è un benemerito dell'automobilismo per trasporti in servizio pubblico mi vorrà rendere giustizia. Io non sono benemerito come lui, ma certo mi sono interessato a che possano essere sviluppati nel miglior modo possibile questi nuovi mezzi di comunicazione. Io promisi alla Camera nello scorso decembre che avrei istituito una Commissione, a cui avrebbero partecipato tre automobilisti della Camera, cioè gli onorevoli Sinibaldi, Gallini e Biscaretti. Mantenni la parola sia nel formare la Commissione, sia nel comporla a quel modo come dissi. La Commissione ha lavorato con grande alacrità e con molta competenza. Soltanto da due giorni io ho ricevuto il disegno di legge: se le condizioni parlamentari lo permettessero, creda onorevole Sinibaldi che lo presenterei anche in questo mese, Ad ogni modo prendo impegno che al riaprirsi dei lavori parlamentari quel disegno di legge sarà presentato, e credo di poter prendere quest'impegno sul modo più assoluto, perchè son sicuro che il ministro del tesoro mi dovrebbe ringraziare con la più grande effusione, pensando che probabilmente alcune linee d'automobili potranno far risparmiare alcune delle tante linee direttissime, dirette o meno dirette, che sono state chieste in questi giorni.

Quindi confido che l'onorevole Sinibaldi si dichiarerà sodisfatto. Egli disse ieri che i fondi non bastano, ma siccome il bilancio dei lavori

pubblici, ha margini sufficienti può esser certo che se occorreranno supplementi vi sarà modo di darli. E se sarà dimostrato il bisogno di qualche aumento alla sua linea Spoleto-Norcia, probabilmente lo potrà anche ottenere.

Dagli onorevoli Carboni-Boj e Pala è stato discorso lungamente dell'applicazione della legge sulla Sardegna, legge che fu fatta nel 1897 e migliorata con quella del 1902. Però l'applicazione non ha risposto alle aspettative sia del legislatore sia della Sardegna. L'onorevole Carboni-Boj accennava ad un inconveniente piuttosto grave, che cioè per un bacino di irrigazione, e propriamente per il Tirso, vi è un canone annuo di 40 mila lire, e per quello del Campidano il canone è di 70 mila lire, mentre il Tirso costa di più ed il Campidano di meno. Questo evidentemente sarà stato un errore materiale incorso nella legge, ma siccome la parte di questa legge entra nelle attribuzioni del mio carissimo amico e collega Rava, son sicuro che egli troverà la maniera di poter rimediare a questo inconveniente nel più breve tempo possibile, ma naturalmente occorrerà un provvedimento legislativo. Per quanto riguarda l'applicazione di quella legge, dirò che nella provincia di Cagliari si è fatta la sistemazione del Campidano di Cagliari, perchè ritenuta come l'opera più urgente da una Commissione speciale nella quale sono rappresentate le due provincie di Cagliari e Sassari; si sono sistemati i rivi di Sesto di Pula, e di Selargius; si è appaltata anche una parte dei lavori per la sistemazione del Flumini Mannu, di più si stanno studiando i progetti per la difesa degli abitati di Uta e di Samassi. Non si è eseguita la sistemazione del Tirso, in quanto che la Commissione speciale ritenne che questa sistemazione dovesse essere preceduta dalla formazione del bacino di irrigazione.

Ma quando la Commissione in seguito a nuovo esame disse che bisognava eseguire le difese di alcuni abitati, l'amministrazione diede le sue disposizioni ed ha ordinato i progetti che saranno presentati in tempo prossimo. Per la provincia di Sassari il bonificamento fu dichiarato più urgente dalla Commissione speciale, e per ciò si è andati un poco più sollecitamente, e di fatti sono quasi ultimate le bonifiche minori, sono appaltate quelle maggiori di Salineddu e di Santa Lucia, e sono in corso gli studi per la bonifica presso Alghero. Poi vi è la sistemazione del Coghinas, per la quale una Commissione si è recata sul posto e credo avesse l'onore di essere accompagnata dall'onorevole Pala che, come i suoi colleghi, si interessa sempre nel modo più vivo di tutto quanto si riferisce alla Sardegna. Per il Cedrino il progetto è pronto, ma in seguito alla visita d questa Commissione si è ritenuto necessario l'allargamento di un certo ponte sopra una strada nazionale, ciò che determina la convenienza dell'esame contemporaneo dei due progetti.

L'onorevole Falletti, col quale mi compiaccio per il suo dotto discorso dell'altro ieri, perchè ha dimostrato una cultura speciale in materia di acque pubbliche, mi ha interessato sopra un argomento che già ha formato oggetto di tutte le cure da parte dei miei predecessori.

Per le derivazioni dell'acqua nella legge del 1865 avevano pochi articoli, dal 132 al 139, ma poi si sentì il bisogno di speciali provvedimenti che attraverso tanti studi iniziati nel 1871 dall'onorevole Sella, furono accolti solo nel 1884 dalla legge del 10 agosto, che è quella in vigore. Ma anche nella legge del 1884 si è riconosciuto il bisogno di fare delle modificazioni, si e seguirono molti studi e dall'onorevole Lacava fu presentato unche un disegno di legge, approvato dal Senato nel 1900.

Sono stati fatti altri studi, più recentemente, e in queste vacanze spero poter concretare una piccola riforma; perchè io sono amico delle grandi riforme, ma credo che le piccole abbiano un passaggio molto più rapido e sicuro nel mare parlamentare.

Quindi l'onorevole Falletti può star sicuro che mi occuperò in modo speciale dell'argomento che formò oggetto del suo eccellente discorso.

L'onorevole Abignente, il quale ieri ha parlato. da antico professore di storia del diritto, della concessione fatta al barone Celano, ha parlato della visita con tante cognizioni tecniche da sembrarmi di sentire un ingegnere, ci ha raccontato come è proceduta quella visita, ha descritto gli improvvisi rossori, e si è dimostrato un narratore colorito che io non conosceva, quantunque ci conoscessimo da molto tempo. La sostanza del suo discorso è che egli crede di avere delle prove che là ci siano degli abusi. Ora i timori che ha il mio amico Abignente, li avevo anch'io, tanto che ho istituito una Commissione speciale, nella quale non mi sono contentato di mettere l'elemento tecnico, ma ho voluto mettere anche un elemento legale, perchè c'è un rappresentatnte dell'avvocatura erariale. La Commissione credo che proceda con oculatezza nell'adempimento dei suoi lavori.

Io spero che i risultati della visita di quella Commissione sieno tali che l'amico Abignente non debba venire qui alla Camera a ripetere quello che ha detto ora. Ma se mai non fossero sodisfacenti, creda pure nominerò una seconda, una terza, una quarta Commisione per andare fino in fondo. (*Interruzioni — Commenti*).

L'onorevole Pala, oltre alle opere di bonifica della Sardegna, si è occupato anche dei porti. Egli parlò del porto Torres, del quale si è interessato sempre in modo speciale il mio amico

Garavetti, con cui ho avuto recentemente un colloquio per dimostrargli come stavano le cose. Io credo che da quel colloquio egli non abbia riportata una sodisfacente impressione.

Non è colpa mia, onorevole Garavetti. Io mi metto nelle sue mani. Mi dica lei che cosa debbo fare. Io faccio come se fossi il deputato e lei il ministro. (*Commenti*). Abbiamo fatto esaminare non so quante volte quel progetto da Commissioni locali, dalla Commissione centrale e dal Consiglio superiore del lavori pubblici. Adesso pare che tutto sia arrivato in porto. Si potrebbero quasi appaltare i lavori, ma vengono alcuni del luogo e dicono che il progetto non è sodisfacente. Ecco una delle tante cose che concorrono ad accumulare i residui. Per porto Torres abbiamo gli stanziamenti da più anni, ma avvengono sempre delle difficoltà. Le ripeto, onorevole Garavetti, che io mi metto a sua disposizione, perchè quel progetto possa essere ristudiato come le pare e piace.

GARAVETTI. E la Commissione locale?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma la Commissione centrale e il Consiglio superiore sono di contrario avviso.

Quanto alla iscrizione di porto Torres in 1ª categoria, io rammento che la Camera approvò un ordine del giorno. Il Ministero fedele a quell'ordine del giorno ha iniziato l'istruttoria. Però questa istruttoria venne condotta in modo lento, e ciò è dipeso, perchè mancava qualche elemento sussidiario che ora si sta raccogliendo per mezzo del Ministero della marina.

Poi c'è il porto di Terranova Pausania. Ma l'onorevole Pala se ne è andato, perchè si crede sodisfatto: egli sa che quello che ha chiesto l'otterrà, e quindi non ha bisogno di sentire la parola del ministro.

L'onorevole Licata che non vedo in questo momento e che fu il primo a parlare nella discussione generale, trattò della questione del porto di Sciacca e mi domandò parecchie cose. Domandò, oltre l'esecuzione dell'opera indicata nella legge del 1904 per 500 mila lire, che quel porto sia classificato in 1ª categoria, che sia autorizzato un pennello con la legge del bilancio, che si provveda d'urgenza ad alcuni scavi, che si aumenti un certo sussidio. Se fosse qui l'onorevole Licata, io gli darei tutte queste spiegazioni. Ma siccome gliele potrò dare anche per lettera, così risparmio alla Camera di entrare in questi minimi particolari.

E vengo all'onorevole Cavagnari, che io ho ascoltato l'ultima volta con maggiore attenzione delle altre: perchè nelle sue parole mi pareva di sentire un non so che di amarezza che mi dispiaceva. Onorevole Cavagnari, io ho per lei moltissima stima, perchè vedo che difende gli interessi della sua Liguria e della sua Genova con tale amore che ha attirato tutta quanta la mia simpatia. Quindi, non ostante che ella di quell'argomento abbia parlato parecchie volte, creda che l'ho ascoltato con speciale attenzione.

L'onorevole Cavagnari non lo disse proprio apertamente, ma mi fece intendere abbastanza chiaro che egli ha delle predilezioni per il progetto della Commissione presieduta dal compianto senatore Gadda; però quel progetto a suo tempo menò un grande scalpore in Genova...

CAVAGNARI. Ora ci si ritorna.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se i tecnici ci ritornano tanto meglio, però quel progetto destò un vespaio; del resto ora c'è la legge pel consorzio autonomo che all'articolo 21 stabilisce ciò che il Governo deve fare a Genova in materia di opere portuali. Quell'articolo stabilisce che si debba presentare al consorzio il progetto di massima; il Governo ha adempiuto questo obbligo, ed l consorzio ha deliberata l'approvazione del progetto che prevede la costruzione del bacino del Faro, l'ampiamento del ponte Caracciolo e le banchine alle Grazie ed al Molo vecchio. Inoltre il consorzio ha approvato il prolungamento del Molo Galliera e una strada esterna tra il bacino del faro e Sampierdarena. E il prolungamento del molo Galliera è stato approvato in seguito agli studii compiuti da quella Commissione a cui l'onorevole Cavagnari ha accennato, Commissione che aveva dal consorzio l'incarico di studiare i provvedimenti per diminuire l'agitazione delle acque nell'interno del porto. Ad ogni modo, io non mancherò di sottoporre al Consiglio superiore tutte quelle osservazioni che mi venissero da qualunque parte ed in qualunque modo perchè il problema di Genova è problema nazionale al quale il Ministero dedica tutte le sue cure cure per risolverlo nel modo più degno.

So che il consorzio ha stabilito un piano finanziario per potere appaltare diversi lavori; ma del progetto tecnico avremo tempo a parlare, perchè esso deve essere sottoposto a nuovo e diligente esame.

L'onorevole Cavagnari ieri accennava, a proposito di una mia interruzione, ad alcuni fondi stornati per i lavori del porto di Genova contemplati dalla legge del 1897; io gli osservo che quello storno di fondi è avvenuto nell'interesse del porto, non solo, ma è stato fatto d'accordo con le rappresentanze locali; del resto, ripeto, si trattava di lavori necessari e richiesti dagli enti interessati...

CAVAGNARI. Erano lavori ferroviari.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Cavagnari ha presentato un ordine del giorno. Siccome io penso che egli non voglia proporre un voto di sfiducia al ministro dei lavori pubblici (cosa che io credo lontana dal suo pensiero), e siccome io lo posso assicurare che da parte mia farò di tutto per assicurare nel miglior

modo, come è mio dovere, l'esecuzione della legge, così io lo prego di accontentarsi di queste mie dichiarazioni esplicite e rassicuranti, e di ritirare quindi il suo ordine del giorno.

L'onorevole Rubini col suo ingegno di matematico, che non gli rifiuta nulla, è riuscito a dimostrare che di ferrovie ce ne sono un po' più nel Mezzogiorno che nel Settentrione. (*Denegazioni — Commenti*).

RUBINI. Press'a poco.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dati i termini della sua statistica, parrebbe infatti che fosse così, perchè se guardiamo soltanto le ferrovie, abbiamo che nell'Italia settentrionale per ogni 100 mila abitanti esistono chilometri 42,9 di ferrovia, mentre nell'Italia meridionale ne esistono 44,4; se poi si guarda la proporzione per 100 chilometri quadrati, si ha che nell'Italia settentrionale ce ne sono 6, nell'Italia meridionale 5,1. Ma io voglio integrarla, come dicono i matematici, la statistica, e integrarla in questo modo...

RUBINI. È venuta dal Ministero...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Bene inteso, ma per quello che al Ministero si è chiesto: se ella avesse chiesti anche altri elementi, noi li avremmo dati. Ora, io ricordo che fra i miei peccati di gioventù ho anche una pubblicazione sulle tramvie.

RUBINI. Non sarà il solo. (*Si ride*).

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Può darsi. La pubblicazione fu specialmente fatta per dimostrare la differenza tra le tramvie e le ferrovie, ma confesso che, dopo scritta quella monografia, nemmeno io ero ben persuaso della differenza. Perchè oggi io penso che tramvia non è solo ferrovia, ma in molti casi le tramvie servono meglio ancora delle ferrovie. Per esempio le tramvie nella valle del Po servono meglio delle nostre Ofantine e delle Calabresi, le quali percorrono terreni in cui gli abitati distano 33, 25 e 18 chilometri dalle stazioni. Ora, se la statistica viene corretta con l'aggiunta di questi coefficienti la conclusione è tutt'altra. Io non voglio poi rilevare che l'Alta Italia possiede i famosi laghi lombardi che servono da eccellenti vie di comunicazione; tantochè l'onorevole Rubini nella sua operosa Dongo ci va con dei magnifici piroscafi.

RUBINI. Ma non ci sono ferrovie. (*Commenti*).

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ricordo anzi questo particolare, di aver conosciuto l'onorevole Rubini nel 1891 sul lago di Como. Ma io la statistica non intendo farla con le comunicazioni dei laghi, sibbene di completarla con le tranvie. E poichè nell'alta Italia abbiamo 2815 chilometri di tranvie e nell'Italia meridionale soltanto 131 chilometri, ognun vede che la proporzione si sposta di molto, e di fatto da 42 e 44 andiamo per integrazione delle tranvie a 62,3 per l'Italia settentrionale ed a 461 per l'Italia meridionale. Del resto io nelle statistiche ho una fede molto relativa...

RUBINI. Questi sono apprezzamenti.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io poi non dico questo che per mettere le cose a posto e niente altro. (*Commenti — Interruzione del deputato Lacava*). Non abbiamo mai fatti i conti, onorevole Lacava, e non dobbiamo farli.

In questi giorni da un'alba, come già dissi, siamo passati a un vero meriggio ferroviario: non so quante linee siano state chieste. Io naturalmente debbo ripetere quello che ho detto durante l'ultima discussione. (*Interruzioni – Segni di attenzione*). È vero, l'onorevole Fiamberti ha parlato di una direttissima; anzi mi meraviglio che non abbia parlato anche l'onorevole Ciappi della direttissima Chienti-Nerina-Roma: insomma si è parlato di costruzioni ferroviarie, secondo me, un poco troppo largamente. Ora, signori, noi in materia ferroviaria ci troviamo oggi di fronte a dei problemi di una grandissima importanza tecnica non meno che finanziaria. Prima di tutto abbiamo da costruire le complementari, che rappresentano per il Governo un debito d'onore. Per queste abbiamo i fondi nel bilancio dei lavori pubblici: poi abbiamo le ferrovie che si concedono per la legge dell'onorevole Lacava con le sovvenzioni fino a 5 mila lire a chilometro, che si pagano sul bilancio del tesoro. Dall'altro lato abbiamo anche il grossissimo problema dell'assetto ferroviario, che importerà a dir poco un 300 milioni di spesa: credo che l'onorevole Rubini arrivi a 327.

RUBINI. Precisamente.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ora di fronte a tutti questi impegni finanziari io domando al patriottismo ed alla sincerità della Camera, se è possibile che il Governo segua gli onorevoli deputati sulla via su cui vorrebbero mettersi. A parlare di direttissime e di treni-lampo si fa presto, ma a costruirle e farli correre ce ne vuole! (*Commenti*).

L'onorevole Visocchi ha sollevata evidentemente una questione molto importante, proponendo di aumentare il sussidio chilometrico fissato nel massimo di lire 5,000 dalla legge 30 aprile 1889, massimo già molto elevato di fronte alle mille lire delle leggi del 1873 e del 1879 ed alle tre mila della legge del 1887.

Durante la discussione della legge 4 dicembre 1902 l'onorevole Lacava propose che il sussidio fosse portato a 7 mila lire, ma quella proposta non ebbe sorte propizia. Io, per conto mio, dichiaro nettamente che sono contrario a questi aumenti generali per le sovvenzioni chilometriche. Io comprendo che domani ci sia una data linea da costruire e che richieda particolari disposizioni

ed allora magari si presenti una legge speciale, come fu fatto per la Basilicata, aumentando il sussidio; ma aumenti in via generale creda pure, onorevole Visocchi, io credo siano pericolosi. Io so di ferrovie, che, se non ci fossero stati i sussidi di 5 mila lire ed anche più, forse lo Stato avrebbe potuto concederle con sussidi molto minori.

Da queste parole adunque l'onorevole Visocchi potrà argomentare che io, mentre riconosco l'opportunità del pensiero, che ha inspirato la sua proposta, debbo d' altra parte pregarlo di non voler insistere nel suo concetto che sarebbe proprio pericoloso. La linea che ha inspirato il suo discorso d'indole generale, che può essere la Sora-Cassino, non so se sia quella, potrà un giorno o con le 5 mila lire, o con una legge speciale, quando potrà esser presentata, avere la sua sodisfazione, ma fare distinzioni di ordine generale è cosa a cui il Governo non può pensare.

L'onorevole Visocchi ha accennato a quello che rendono le concessioni di ferrovie: e io ricordo che il Perazzi, quando era ministro del tesoro, fece un certo conto in cui calcolava i benefici diretti derivanti dalle nuove ferrovie per le tasse e pei trasporti militari, postali, ecc. Ma ad ogn imodo per le considerazioni di ordine finanziario a cui ho accennato, non è il caso di stare a mettere sulla bilancia tutto l'utile ed il danno che viene da un vasto programma di costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Visocchi, come anche l'onorevole Maggiorino Ferraris, hanno patrocinato l'impianto delle ferrovie sulle strade esistenti. Io sono perfettamente nel loro ordine di idee, ci sono tanto, che l'ho applicato per quanto potevo applicarlo nella legge per la Basilicata, perchè dei 460 chilometri approvati recentemente ce ne sono 90 che s' impiantano sopra strade esistenti. E gli studi che mi propongo di fare per le strade complementari tendono a questo: di vedere fino che a punto si possa usufruire delle strade esistenti per potere risparmiare nella costruzione. Quindi essi sfondano una porta aperta.

Anzi dirò di più, che ho preparato pure un disegno di legge che modifica il titolo quinto della legge sui lavori pubblici che riguarda la parte ferroviaria; ma questo disegno di legge non ho creduto di presentarlo, perchè non aveva fiducia che le condizioni parlamentari permettessero che fosse approvato in questo scorcio dei lavori. In questo disegno di legge, ci sono delle altre disposizioni che diminuiscono di molto gli aggravi sia della costruzione sia dell'esercizio, perchè la nostra legge sui lavori pubblici è oramai invecchiata; è una legge del 1865 che copiò una legge del 1859, e questa a sua volta si era modellata sopra leggi di qualche anno prima per concessioni di ferrovie nel Piemonte. Dunque è una legge decrepita che ha bisogno di essere ringiovanita, ed il disegno di legge preparato tende precisamente a questo.

L'onorevole Visocchi ha pure accennato alla creazione di un istituto nazionale per la costruzione delle ferrovie secondarie, citando un esempio del Belgio. Quello è un esempio, che merita, secondo me, di essere imitato. Io mi sono già occupato della questione, seguendo ben volentieri la proposta fatta da una Commissione speciale incaricata di studiare la riforma della legge sui lavori pubblici. Certo non è questo il momento propizio per creare un istituto che dovrebbe emettere azioni e obbligazioni, ma io sono sicuro che non solo il problema delle complementari ma anche di altre ferrovie che possono giovare al nostro paese, troverebbero un grande aiuto nell'istituzione di questo nuovo ente. Quindi mi associo ben volentieri alle lodi che faceva l'onorevole Visocchi e da parte mia coopererò perchè questo istituto possa essere un giorno creato.

E dopo quello che ho detto si può prevedere quali saranno le mie dichiarazioni riguardo alle linee singole. Quindi l'onorevole Ticci per la Siena-Viterbo, e più specialmente per la Siena-Bonconvento con diramazione a Torre Nieri, l'onorevole Cerri per il completamento della Avezzano-Roccasecca-Rieti-Terni sanno che cosa aspettarsi. Così pure l'onorevole Galluppi per la Civitavecchia-Orte-Terni, e l'onorevole Leali per la Talamone-Allerona.

A tutti questi onorevoli colleghi io debbo dire che se le loro ferrovie possono essere costruite col sussidio chilometrico non superiore a lire 5,000, io mi impegno di esaminare le domande di concessione che mi verranno; ma al di là delle 5,000 lire certo oggi il Governo non può pensare di prendere provvedimenti speciali per ferrovie, finchè ha da risolvere il problema delle complementari. Quindi non posso dire altro tranne che esaminerò con ogni premura e con la massima benevolenza le domande di concessioni che si possano fare in base alle leggi vigenti. Di più non potrei dire.

Una parola speciale dirò agli onorevoli Sanarelli e Landucci da un lato ed agli onorevoli Merci e Pini dall'altro, e cioè che io non credo che l'origine della Commissione Colombo sia, come disse l'onorevole Sanarelli, illegale. Il Governo poteva anche non istituirla; però, quando l'ha istituita, aveva il concetto precisamente di fare una direttissima, ma non di tagliar fuori dal movimento ferroviario la città di Firenze. (*Bravo*). Ed avendo questo concetto, istituì la Commissione perchè studiasse una linea fra Bologna e Firenze.

Ad ogni modo la Commissione presieduta

dal senatore Colombo presenterà probabilmente prima della fine di luglio la sua relazione, e fino a che questa relazione non sia presentata io non posso fare nessuna dichiarazione, nè in favore della coppia Sanarelli-Landucci, nè dell'altra coppia Merci-Pini. (*Si ride*).

Dichiaro però fino da ora che appunto perchè, come ho detto, il Governo ha da risolvere il problema ferroviario delle linee in esercizio e delle complementari, io credo che tanto questa quanto altre direttissime aspetteranno ancora per un pezzo. (*Commenti*). E mi piace fare questa dichiarazione esplicita, perchè io preferisco da questi banchi di non creare delle illusioni; le illusioni portano con sè le delusioni, e le popolazioni non hanno bisogno di avere altre delusioni. (*Approvazioni*).

SANARELLI. Intanto nominate una Commissione.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, onorevole Sanarelli, per non creare altre illusioni. (*Bene!*)

E per esaurirla con le direttissime, poichè l'onorevole Fiamberti ne patrocinò una anche lui...

FIAMBERTI. Non è nel mio collegio!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente, come tutte le direttissime. Ma crede che la direttissima Bologna-Firenze sia una linea elettorale? È una linea eminentemente nazionale, e creda pure che se avessimo dei danari, vi sarebbero utilmente impiegati. Ma noi oggi non ne abbiamo abbastanza per fare quella ferrovia, perchè abbiamo il dovere di eseguire altre ferrovie, le complementari, e altri lavori per le linee in esercizio.

Dunque io diceva che la direttissima patrocinata dall'onorevole Fiamberti merita tutta la considerazione; ma egli sa che anche per un nuovo valico nell'Appennino genovese è istituita una Commissione presieduta dal senatore Adamoli, sa che oltre la direttissima Genova-Rigoso-Tortona, vi sono altre linee, la Genova-Novi-Gavi, la Genova-Ovada (quella attuale migliorata o una nuova da costruirsi), la Genova-Piacenza, e la Ronco-Voghera, sarebbero cinque linee, e naturalmente ciascuna ha i suoi municipi, i suoi comitati, ed anche i suoi deputati. Ad ogni modo anche per questa aspetterò la relazione Adamoli, che potrà essere presentata in questo autunno.

Ma l'onorevole Fiamberti ha sollevato una questione di alta importanza, quando ha detto che il problema ferroviario è sempre aperto e quando ha parlato della concorrenza, che fanno all'Italia, e specialmente al porto di Genova, i porti del nord. Creda, onorevole Fiamberti, che la concorrenza dei porti del nord, non si vince col ribasso delle tariffe ferroviarie! La stessa Francia ha fatto delle tariffe ridottissime dai suoi porti alla Svizzera, e non è riuscita a vincere la concorrenza dei porti del nord, che si trovano in condizioni molto migliori dei porti di Marsiglia, di Trieste, di Genova e di Venezia. La tariffa ferroviaria per i grani da Genova alla Svizzera è ora molto bassa. Io ricordo che il trasporto dei grani da Genova alla Svizzera, che fino al '96 era importante, andò mano mano diminuendo.

Vista questa diminuzioone il Governo pensò al rimedio e ridusse le tariffe, facendo dei sacrifizi a carico dello Stato. Si ottennero così dei risultati soddisfacenti. Per esempio nel '96 si erano trasportati da Genova in Svizzera 212 mila tonnellate, nel '97, 109 mila, e poi meno ancora. Invece, dopo la riduzione notevole della tariffa, avemmo nel 1898-99193 mila tonnellate, in seguito un trasporto presso a poco su quella cifra, ed infine nel 1902-903 una diminuzione a 134 mila tonnellate. L'amministrazione ora sta appunto studiando la causa di questa depressione. Ma, tornando ai porti del nord, oltre ai vantaggi delle vie acquee, quei porti ne hanno degli altri, a cominciare dai grandi e proporzionati impianti che permettono i facili e pronti scarichi. Di più sono mercati internazionali, e quindi gli speditori vanno a quei porti perchè sanno che trovano più facili e sicuri scambi con tante parti del mondo. Da quei porti partono piroscafi si può dire tutti i giorni per i diversi punti del globo, ed è quindi più agevole poter mandare le merci a diverse destinazioni, come è più facile assicurare alle navi il carico di ritorno.

In altri termini c'è una condizione di cose molto più favorevole. Ma quello, che l'onorevole Fiamberti domandava, e precisamente la direttissima e il ribasso delle tariffe, credo che non gioverebbero abbastanza al miglioramento da tutti invocato.

I provvedimenti, che miglioreranno lo stato di cose del porto di Genova, saranno gli impianti portuali e ferroviari, ai quali certamente provvede l'amministrazione autonoma con quei mezzi, che il Governo mai rifiuterà, perchè il Governo riconosce sempre il grandissimo interesse del porto di Genova.

LEALI. Tutto ai genovesi!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Luzzatto Arturo l'altro giorno si interessò delle linee e del materiale ferroviario. Del materiale ferroviario si è pure interessato ieri l'onorevole Maggiorino Ferraris, che con pochi passi ha percorso tutto il campo trionfalmente, come sa far sempre lui, ed ha detto che il materiale è deficiente specialmente nelle locomotive. Questo lo sapevamo. Il Governo sta studiando i mezzi finanziari per poter provvedere a questa deficienza, inquantochè oggi sostiene una spesa di qualche milione

per poter noleggiare dei carri. Ora appunto sta studiando se non sia opportuno di destinare precisamente queste somme, che oggi impiega nei noleggi, in pagamento di annualità per poter così dotare i nostri parcni ferroviari in modo sodisfacente.

A proposito del mantenimento delle linee e del materiale, posso dire che l'amministrazione dei lavori pubblici, come è stato ricordato dal relatore, da circa un anno si è interessata a preparare l'amministrazione alla consegna delle linee, qualunque cosa accada alla scadenza delle convenzioni Aggiungerò che appena io ebbi l'onore di occupare il posto attuale, mi occupai in modo particolare di questa questione, perchè riconosco che il Governo deve mettersi in condizioni di poter ricevere la consegna delle linee del materiale in modo sodisfacente. Quindi, sia con aumento di personale, sia con nuove istruzioni, ho fortificato l'organizzazione che già si era formata per poter procedere alla revisione di tutte le linee e di tutto il materiale, ed i rapporti che mi giungono frequentemente, dimostrano che il lavoro è condotto con molta pazienza e con grande zelo.

L'onorevole Luzzatto, a proposito del materiale mobile, accennava ad un inventario molto meticoloso, che si sta facendo, e diceva che vengono inventariati perfino i calamai. Ora ciò non è esatto, perchè i calamai sono precisamente fra gli oggetti di uso che non vanno nell'inventario, ma certo in un inventario fatto bene deve esserci tutto, dagli oggetti di prezzo a quelli meno costosi.

Poichè vedo qui l'onorevole Lazzaro, per non farlo attendere a lungo, risponderò subito alle osservazioni che fece. Egli parlò della sua Bari-Locorotondo, lamentando che le tariffe eccezionali del 1903 non sono applicate a quella linea. È vero, ma non solo alla Bari-Locorotondo non sono state applicate, ma anche alle altre linee secondarie del Mezzogiorno, a quattro linee del continente e a due della Sicilia. Del resto quello è un provvedimento che fu approvato per un anno. Adesso è stata proposta al Parlamento una proroga per un altro anno. Quando verrà un nuovo ordinamento ferroviario, esamineremo la questione, ma oggi credo che non sarebbe opportuno fare una eccezione per la Bari-Locorotondo. Del resto le merci che partono dalla Bari-Locorotondo, quando vanno poi sulla rete Adriatica o Mediterranea, godono del ribasso e quindi la differenza di tariffa sopra un quintale potrà essere di 5 centesimi, e l'onorevole Lazzaro comprende che non sarà una somma così meschina che potrà facilitare il trasporto delle merci. Io non credo che il Governo possa fare un'eccezione per nessuna linea, perchè, se la facesse, si correrebbe il rischio che si domanderebbero altre eccezioni per altre, e non si sa dove si andrebbe a finire, perchè quelle tariffe portano un aggravio al tesoro di circa 8 milioni all'anno.

Si domanda per la Bari-Locorotondo il servizio cumulativo con l'Adriatica. Ma io credo che qui ci sia un equivoco. Il servizio cumulativo c'è. C'è stato un momento in cui l'Adriatica, per questioni d'interessi con la Bari-Locorotondo, aveva minacciato di toglierlo o di sospenderlo. Del resto suppongo che ci possa essere anche un malinteso, in questo senso, che cioè si creda che per servizio cumulativo si debba intendere il cumulo delle distanze per potere ottenere l'unità delle tariffe. Ora questa unità c'è sulle sole grandi reti.

DE BELLIS. Il Governo deve vigilare meglio!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole De Bellis dice che il Governo deve essere più vigilante, e l'onorevole Lazzaro sa che noi abbiamo fatto tutto quello che abbiamo potuto. C'era una questione di orari; l'onorevole Lazzaro mi domandò di mandare un funzionario sul posto, ed io mi affrettai a telegrafare perchè fosse inviato. Oggi le cose sono migliorate, e l'onorevole Lazzaro lo sa perchè proprio il giorno 11 corrente si è potuto ottenere un aumento di due coppie di treni sul tronco Bari-Putignano, che così ne ha cinque.

DE BELLIS. E i pacchi agrari?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Pei pacchi agrari, sono in corso delle pratiche; ed ho raccomandato di spingerle perchè questo servizio dei pacchi possa farsi il più presto.

L'onorevole Lazzaro è tornato a parlare, per la terza volta, del contributo. Ne parlò una volta al ministro dei lavori pubblici; un'altra volta, al ministro del tesoro; una terza volta al ministro dei lavori pubblici. Questa è una questione molto delicata. Il ministro del tesoro non so se facesse una comunicazione negativa nel 1903: perchè ci fu una pratica, ai tempi del mio predecessore, e si concluse che non era possibile consentire questo esonero, perchè si tratta di un contributo volontario.

Il Governo non ha mai ammesso questo esonero, perchè, se si ammettesse, non ci sarebbe nessuna ragione di negarlo ad altri, specialmente a quelli che pagano il contributo, non per propria volontà ma per effetto di legge. Dunque il Governo non può intervenire fra le società ed i comuni. Perchè esso dovrebbe esonerare i comuni dal pagamento di contributi?

DE BELLIS. Non possono pagare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Debbono ricorrere ad altri provvedimenti.

DE BELLIS. Fra i provvedimenti per le provincie meridionali, ci dovrebbe essere anche questo.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Tor-

nando al materiale ferroviario, la Camera ricorda che l'onorevole Luzratto Arturo e l'onorevole Maggiorino Ferraris s'interessarono all'industria nazionale. Il Governo ha già dimostrato, con provvedimenti di sua competenza e con proposte legislative, che dà tutto il suo appoggio all'industria nazionale. Credo che sia un pregiudizio, quello che abbiamo seguito, di andare a ricorrere all'estero. Abbiamo dato all'estero circa un centinaio di milioni, per materiale ferroviario; e sarebbe stato molto meglio che li avessimo dati all'industria nazionale; perchè avremmo creato un industria che avrebbe potuto secondare le esigenze del mercato ferroviario. Qualche anno fa, si bandivano gare internazionali per intero; poi si assegnarono tre quarti del lavoro all'industria nazionale, ed un quarto all'industria estera. Il presente Ministero ha aumentato la percentuale a favore dell'industria nazionale, portandola da tre quarti a cinque sesti, e nel disegno di legge per l'eventuale esercizio di Stato, ha proposto che tutto sia fatto dall'industria nazionale.

Si è tornato a parlare oggi degli esperimenti di trazione elettrica. Ci fu l'onorevole Engel il quale disse che alle speranze alate era succeduto un certo scoramento. Questo, secondo me, non è esatto. Credo di poter dire che l'amministrazione dei lavori pubblici, in questa materia, ha una certa benemerenza; e posso dirlo, perchè non riguarda la mia amministrazione, ma riguarda quella dell'onorevole Lacava. Perchè fu ai tempi dell'onorevole Lacava, che, con coraggio non facile nelle sfere amministrative, furono approvati questi esperimenti. E ci volle del coraggio, perchè il Consiglio di Stato, per due volte, si era rifiutato di ammetterli. Esso riteneva che il potere esecutivo non avesse la facoltà di ordinare tali esperimenti. Ora gli esperimenti sono stati fatti; e si sa che l'esperimento sulle ferrovie Varesine è riuscito perfettamente. Non si sa ancora, perchè la Commissione non ha riferito, quale sarà il risultato economico e tecnico dell'esperimento sulle Valtellinesi. E gli esperi menti sono stati fatti in buone condizioni, perchè lo Stato in tanto paga quel che le società hanno speso, in quanto l'esperimento è riuscito.

All'onorevole Carugati posso dire che, pel momento, il Governo ha delle proposte per la estensione della trazione elettrica alla Usmate-Bergamo, che può l'onorevole Engel non vorrebbe. Queste proposte si trovano innanzi a una Commissione speciale, cioè alla Commissione che esamina i risultati dell' esperimento sulle Valtellinesi; ma al punto in cui siamo, credo difficile che, col presente ordinamento, possiamo fare altri esperimenti. Sarà nel tempo del nuovo ordinamento ferroviario, che noi potremo estendere questi esperimenti.

Ma l'onorevole Engel accennò ad un' idea che merita tutta la considerazione del Governo, e cioè, che sarebbero gli enti locali i quali pagherebbero quello che occorre per interessi ed ammortamenti di capitali da impiegare negl'impianti di trazione elettrica. Ben vengano queste proposte; noi le esamineremo volentieri.

L'onorevole Costa-Zenoglio, e prima di lui l'onorevole Cavagnari, mi fecero una domanda per quanto riguarda la linea interna Spezia-Genova. L'onorevole Costa specialmente ha presentato un ordine del giorno, chiedendo che cosa intenda fare il Governo degli studi che ha. Ora alcuni degli studi comunicati al Governo hanno una portata che sgomenta qualunque ministro dei lavori pubblici, non soltanto quello del tesoro, perchè la Mediterranea ha presentato un progetto che importa 205 milioni di spesa. Ora di fronte agli altri progetti quella è una proposta da mettersi in disparte, senza nemmeno discuterla. C'è un'altra proposta per migliorare le condizioni della linea attuale: questa è una proposta più modesta relativamente al progetto di 205 milioni, ma anche essa è di non piccola importanza, perchè si tratterebbe di una spesa di 55 milioni. Questa proposta si sta esaminando ed essa potrà meritare una sodisfazione, non prossima però, perchè i bisogni sono molti e di denari ce ne vogliono tanti. Ad ogni modo il bisogno di migliorare quella linea è così sentito dall'amministrazione, dalla Società e da tutti che sarà questione di tempo, di prima o poi, ma è un bisogno che deve essere sodisfatto.

L'onorevole Costa-Zenoglio accennò alla fermata di un treno alla stazione di Lavagna. La fermata è stata soppressa per dare maggiore elasticità a quel treno che è il 94, se ricordo bene, ed anche perchè o prima o dopo a breve distanza c'è un altro treno che sodisfa ai bisogni locali. Comunque, farò esaminare la questione, perchè in fatto di fermata di treni non si esamina mai abbastanza e si può sempre correggere un errore che involontariamente sia occorso. L'onorevole Costa-Zenoglio parlava anche di Riva-Trigoso, dove dice che non esiste, ed è così infatti, l'impianto del servizio merci a piccola velocità, mentre c'è uno stabilimento di concimi chimici e un cantiere navale. Ora posso dichiarare che è in corso di studio una proposta per impiantare un servizio di merci a piccola velocità, che importa un onere di 120 mila lire. Intanto però l'onorevole Costa-Zenoglio si lamentava che la Società dei cantieri è obbligata a pagare la tariffa di trasporto per un maggior percorso. Io credo di poterlo spiegare così: la Società delle ferrovie, poichè non c'è questo servizio delle merci, deve tenere alla stazione un impiegato ad *hoc* ed è per compensarsi della spesa dell'impiegato che

fa pagare per un maggior percorso fino alla stazione prossima abilitata a tale servizio.

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha toccato un argomento che raccoglie certamente tutte le simpatie della Camera, perchè questa, senza distinzione di parte politica, si interessa a tutto quello che riguarda i diseredati dalla fortuna.

Per le terze classi qualche cosa noi abbiam fatto, perchè oggi qualunque linea che è servita da treni diretti ha per lo meno una coppia di vetture di terza classe; e dei treni diretti c'è il 50 per cento circa a cui si aggiungono vetture di terza classe. Non è molto, ma noi andiamo mano mano progredendo. Ella, onorevole Maggiorino, viaggia in Germania, nel Belgio, in Inghilterra; ebbene questi paesi hanno fatto più di noi, ma in quanto maggior tempo? Diciamo la verità, noi in 44 anni abbiamo fatto quello che per altri paesi fu lavoro di un secolo. Ella, lo comprendo, è tratto da quello che vede all'estero, ma anche noi progrediamo sempre. La questione delle terze classi mi richiama alla memoria un provvedimento opportuno preso dall'onorevole Lacava, quando era ministro dei lavori pubblici, per i *buffets* di terza classe, perchè si verificavano degli inconvenienti gravi per le piccole borse; quel provvedimento è stato molto gradito dal piccolo pubblico, da quel pubblico che paga più dei viaggiatori di altre classi.

L'onorevole Maggiorino Ferraris si diffuse a parlare dell'esercizio economico. Egli ricorderà che io in un mio discorso ho rammentato un suo lavoro di prima giovinezza in materia di esercizio economico; quindi io conosceva la sua amicizia per l'esercizio economico. Egli poi ieri mi domandava qualche dato statistico sui risultati che si sono ottenuti per l'esercizio economico, il quale oggi è applicato in 17 linee: 13 sull'Adriatica e quattro sulla Mediterranea. Vede che siamo sulla buona via. Se la Camera me lo consente io aggiungerò al mio discorso questa statistica...

LEALI. La diamo per letta.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non la leggo tutta, onorevole Leali; ma siccome vedo che ci sono di quelli che se ne interessano, leggerò qualche cifra.

Sulla Bologna-Foggia, per esempio, abbiamo avuto un aumento di prodotto del 69 %, del 29 % sulla Foggia-Lucera, del 45 % sulla Bari-Taranto; 12 % sulla Barletta-Spinazzola, 28 % sulla Rocchetta-Gioia del Colle, 13 % sulla Treviso-Motta tanto cara all'onorevole amico Rizzo; 13 % sulla Avellino-Rocchetta. Per le merci non si può dire che sia riuscito l'esperimento, tanto vero che lo abbiamo abbandonato; ed io mandai in Francia un funzionario distinto a studiare questo servizio.

Una voce. In Francia è riuscito.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche in Francia non è riuscito.

Le spese non le conosciamo con precisione perchè non le facciamo noi.

Una voce a sinistra. Sarà anche difficile saperle.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già preparato alcune modificazioni che fanno parte precisamente della riforma alla legge ferroviaria di cui ho parlato pocanzi, e quando saranno approvate, ho fiducia che porteranno un maggiore sviluppo a questo servizio. L'onorevole Ferraris parlò anche dei collegamenti con le stazioni. Noi li abbiamo nella rete Adriatica alle stazioni di Ravenna, Ancona, Gallipoli; e sono progettati per Ortona, Manfredonia, Bari, Brindisi. Nella rete Mediterranea si hanno a Savona-Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Fiumicino, Anzio, Napoli, Castellammare, Reggio, Taranto; e si stanno studiando per San Remo e per Salerno.

L'onorevole Ferraris accennò poi all'opportunità di inviare all'estero dei funzionari per studiare. Io vorrei poterne mandare; ma ricordo che proposi all'onorevole Lacava, ministro nel 1899, di mandare all'estero l'egregio funzionario Cappello a studiare l'esercizio economico e il risultato della missione fu ottimo; e qualche mese fa mandai in Francia un altro funzionario. Ma io non posso disporre di gran numero di persone da poter distrarre, specialmente in questo momento in cui abbiamo tante cose da fare e da preparare; ma certo in un momento più tranquillo si potrà raccogliere con entusiasmo la proposta dell'onorevole Ferraris.

L'onorevole Nofri ha ricordato ieri che il 30 giugno 1905, si avrà un *deficit* di 42 milioni nelle Casse patrimoniali e nei fondi di riserva. Ha parlato anche di 300 milioni per l'assetto delle linee ferroviarie; ma io credo che queste grosse cifre non ci debbono spaventare, perchè i 42 milioni che potranno anche diminuire, speriamo di poterli saldare con provvedimenti speciali. Per quanto riguarda i 300 e più milioni per l'assetto ferroviario, ognuno riconoscerà che, per quel tale tempo tecnico di cui si è discorso diverse volte, ci vorranno parecchi anni per potere spendere una somma così rispettabile, e siccome grazie al cielo i prodotti ferroviari aumentano tutti i giorni, così questo aumento ci potrà permettere di poter sopperire a nuove spese.

E poi, come dicevo poco fa, stiamo studiando qualche cosa di speciale per il materiale rotabile. Dunque, come vede, non è questo che ci deve spaventare. Ci spaventa l'ordinamento del servizio ferroviario, ma non queste spese, che per quanto

gravi, non sono poi intollerabili dal bilancio ferroviario.

L'onorevole Nofri si lamentava, se ho inteso bene, che il Governo non avesse risposto alla pubblicazione della Mediterranea. Ora siccome quella pubblicazione è semplicemente un'antologia, cioè una raccolta di lettere del Governo, di dichiarazioni fatte da ministri in Parlamento o altro, il Governo non ha risposto per impedire che si facesse un'appendice a quella antologia. Non ha risposto perchè non vuol fare delle polemiche, e perchè sopratutto non vuole scoprire il suo sistema di difesa. Il Governo è sereno, è tranquillo ed è forte del suo buon diritto, e il suo buon diritto farà valere all'ora opportuna. Quindi non c'è bisogno che egli contrapponga delle osservazioni a quelle della Società Mediterranea. L'onorevole Nofri si lamentava pure che lo Stato non aveva fatto il suo dovere; verrà il momento in cui lo Stato potrà dimostrare che ha fatto al di là del suo dovere. Lo Stato, come contraente poteva non far nulla, ma invece come tutore e promotore di alti interessi pubblici, come autorità, ha provveduto, e largamente, perchè oltre i 145 milioni dell'allegato *B* ha speso circa 360 milioni al di là di quello che avrebbe dovuto a termini delle convenzioni. Questo ha fatto, non perchè lo credeva suo dovere di contraente, ma perchè lo credeva suo dovere di suprema autorità.

L'onorevole Nofri accennava pure ad un armamento imperfetto della Iselle-Domodossola. Credo però che non sia stato bene informato, perchè le rotaie della Iselle-Domodossola hanno un peso di 48 chili a metro lineare, mentre invece linee come la Roma-Firenze e la Roma-Napoli hanno un peso di 36 chilogrammi al metro lineare. Quindi non dovrebbe essere stato bene informato, perchè rotaie di quel peso, di 48 chilogrammi, possono sopportare i treni più pesanti e spinti alla maggiore velocità.

Infine l'onorevole Nofri, tirando fuori le parole delle grandi occasioni, quelle parole che oramai non commuovono più neanche quelli che stanno da poco tempo su questi banchi, disse che il Governo stava trattando per la proroga delle attuali convenzioni ferroviarie. Ora io, posso rispondere nel modo più assoluto e preciso, che il Governo non sta trattando per la proroga delle attuali convenzioni.

E così io credo di avere risposto, se non a tutte quante, alle osservazioni principali degli onorevoli colleghi...

NOFRI. Che assicurazioni ci può dare sulla condizione delle nostre linee?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto pocanzi che occorre una somma per mettere le linee in assetto, ho detto che ispettori ferroviari stanno esaminando le condizioni delle linee e del materiale. Per ora non le posso dire altro; quando verremo alla resa dei conti, se ne parlerà...

NOFRI. Ma non si viaggia con sicurezza!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si viaggia con sicurezza. Quanto a questo, stia tranquillo che sono le Società le prime interessate a che si viaggi con sicurezza, perchè sono esse che pagherebbero i danni dei disastri. (*Si ride*).

Dunque ho fiducia d'aver risposto alle principali osservazioni degli onorevoli colleghi. Non mi rimane ora che ringraziare la Camera dell'indulgente attenzione che ha voluto prestarmi, e ringraziare per le cortesi parole che mi furono rivolte, per i benevoli eccitamenti che mi vennero da diverse parti. Sono voci amiche, non della persona, ma degli alti interessi che il ministro rappresenta e che deve tutelare e promuovere. Queste voci io le ascolto, perchè mi fanno l'effetto di chi incoraggia un uomo che va per un'aspra salita; le ascolto ben volentieri, perchè mi spronano a tener fede alla mia modesta divisa: *nec descendere, nec morari*. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

Prospetto dei prodotti viaggiatori sulle linee ad esercizio economico nell'anno 1903 in confronto a quelli di un corrispondente periodo anteriore a servizio normale.

LINEE	Prodotto netto da imposte		Differenza in più	Percentuale in aumento
	a servizio normale	a servizio economico		
a) **Della rete Adriatica:**				
Bologna-Poggio Rusco (1)	78,687. 74	197,468. 65	54,377. 36	69. 10
Foggia-Lucera (2)	49,189. 91	63,818. 24	14,628. 33	29. 74
Foggia-Manfredonia (2)	41,039. 66	74,803. 14	33,763. 48	82. 27
Brescia-Iseo (3)	62,000. »	116,377. 86	54,377. 86	87. 70
Bari-Taranto (4)	230,460. »	334,658. 61	104,198. 61	45. 21
Barletta-Spinazzola (5)	80,917. 76	90,678. 06	9,760. 30	12. 06
Rocchetta-Gioia del Colle (5)	105,806. 03	136,141. 94	30,335. 91	28. 67
Treviso-Motta (6)	78,915. 19	90,660. 48	10,745. 29	13. 44
	728,016. 29	1,104,606. 98	312,187. 14	42. 88
b) **Della rete Mediterranea:**				
Sparanise-Gaeta (7)	93,772. 80	111,011. 64	17,238. 84	18. 38
Avellino-Rocchetta Sant'Antonio (8)	81,326. 65	91,301. 34	9,974. 69	12. 26
	175,099. 45	302,312. 98	27,213. 53	15. 54

(1) I prodotti dell'esercizio normale riguardano il tronco Bologna-San Felice, perciò anche l'eccedenza di prodotto è riferita a quello.

(2) Esercizio normale 15 luglio 1900-15 luglio 1901.

(3) I prodotti dell'esercizio normale sono statistici e non contabili e riguardano l'anno settembre 1900-agosto 1901.

(4) I prodotti dell'esercizio normale sono statistici e non contabili e riguardano l'anno luglio 1901-giugno 1902.

(5) Esercizio normale luglio 1901-giugno 1902.

(6) Id. id. anno 1902.

(7) Id. economico dal 1° aprile 1903.

(8) Id. id. dal 1° agosto 1903.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Lucifero a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LUCIFERO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Conversione in regi degli istituti secondari pareggiati ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Giovanelli a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

GIOVANELLI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui disegni di legge: « Interpretazione e dichiarazione degli effetti dell'articolo 3 della legge 17 maggio 1900, n. 173. sul credito comunale e provinciale ».

« Conversione in legge dei regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903 per la riduzione delle tariffe ferroviarie ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Invito l'onorevole Garavetti a presentarsi alla tribuna per presentare una relazione.

GARAVETTI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Disposizioni intorno alla cedibilità degli stipendi »

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

MARIOTTI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legg : « Modificazioni al ruolo organico delle carriere di 2ª e 3ª categoria del Ministero degli affari esteri ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

RUBINI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge: « Esonerazione dalla imposta di ricchezza mobile delle spese d'ufficio dei ricevitori postali e telegrafici.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ».

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguiremo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Onorevoli colleghi, vediamo di andare avanti più sollecitamente, non siamo al mese di gennaio! Onorevole Merci, lasci andare di congratularsi col ministro, tanto la sua ferrovia è assicurata! (*Ilarità*).

LAZZARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

LAZZARO. Ringrazio l'onorevole ministro per quelle concessioni che ha potuto fare ad alcune delle mie domande. Sarei stato molto più lieto se avesse potuto promettermi con maggior precisione, su quei punti nei quali è rimasto nelle nuvole. (*Si ride*).

Comprendo le ragioni che egli ha messo avanti intorno alla questione del sussidio chilometrico e sono certo che quando la questione verrà esaminata, tutto sarà tenuto in giusto conto, viste le nuove condizioni del bilancio dello Stato. Quanto alla questione delle tariffe mi consenta l'onorevole ministro di dirgli che io non ne sono persuaso. Ella dice che non è solo la Bari-Locorotondo che non gode della tariffa eccezionale, ma anche altre linee si trovano in simile condizione. Ma questa distinzione perchè? Certo è che nel progetto per ridurre le tariffe, i più umili sono i più maltrattati e quelli che non sono tra gli umili sono giovati. Questa è un'ingiustizia contro la quale protesto.

Ad ogni modo ringrazio l'onorevole ministro della gentilezza della sua risposta, e son certo che terrà a cuore la questione della Bari-Locorotondo, che non è una linea di poco momento, ma una linea che percorre una regione vinicola di primissimo ordine, con popolazione densa, una linea sulla quale vi sono importanti stabilimenti vinicoli, oleari, tessili, insomma è una regione importantissima, una regione che mi sta tanto a cuore.

Ripeto, tengo conto delle buone intenzioni che l'onorevole ministro ha dimostrate e anche del poco che ha fatto; spero che egli resti lungamente al suo posto in modo che la questione della ferrovia Bari-Locorotondo sia presto e completamente risoluta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale, bene inteso riservata la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

L'onorevole De Nava, relatore, ha facoltà di parlare.

DE NAVA, *relatore*. Io credo di non errare dicendo che la Camera sia ormai satura di lavori pubblici, di strade, di porti e di ferrovie, specialmente di ferrovie, e però mi limiterò a brevissime dichiarazioni, dalle quali mi sarei anche astenuto, se non dovessi rispondere qualche parola ad alcuni oratori che hanno toccato di argomenti trattati nella mia relazione.

In quanto alla questione ferroviaria, cioè alla costruzione di nuove ferrovie, bene ha detto l'onorevole ministro (ed in ciò credo che converrà

tutta la Camera) che occorra prima adempiere alle promesse contenute nelle leggi; promesse che si riferiscono alle ferrovie complementari, ed alle ferrovie della Basilicata.

Bisogna riflettere che queste ferrovie non interessano una sola regione, ma s'irradiano in tutta l'Italia. Bisogna anche riflettere che per alcune di queste ferrovie lo Stato sopporterà un onere non irrilevante. Noi troveremo stanziati già otto milioni annui fra qualche anno per la linea Cuneo-Ventimiglia e per la Roma-Napoli, o per dir meglio per un tronco soltanto della direttissima. Qualora si riuscisse a dar la concessione di tutte le ferrovie complementari, secondo la legge in vigore, in un periodo di quattro o cinque anni, dovremo stanziare da 10 a 11 milioni all'anno nel bilancio dei lavori pubblici per sovvenzioni chilometriche. Ma poichè indubbiamente noi non riusciremo a costruire tutte le ferrovie complementari col mezzo delle concessioni, ma ad alcune dovremo provvedere direttamente, è chiaro che quest'onere salirà ad una cifra molto maggiore. C'è inoltre l'obbligo imprescindibile di provvedere alla costruzione delle ferrovie della Basilicata, il che importerà allo Stato un onere da tre a quattro milioni annui, a cui converrà aggiungere gli stanziamenti che presto s'imporranno per gli altri tronchi della direttissima, e l'onere dipendente dalle sovvenzioni chilometriche che figurano nel bilancio del tesoro. Io ho fatto il conto che dal 1900 ad oggi si è accesa una annualità di 700 mila lire sul bilancio del tesoro per nuove ferrovie costruite, e che nei prossimi quattro o cinque anni nel bilancio stesso sorgerà una maggiore spesa di circa due milioni per le sovvenzioni stesse.

E poichè accenno alle sovvenzioni, non è da oggi, onorevoli colleghi, che io ho manifestata la teoria non essere cosa conveniente per lo Stato di accrescerne la misura e che tanto meno poi sia opportuna l'estensione nel periodo delle annualità. Io non credo che si sia fatta cosa buona portando le annualità di 50 a 70 anni, imperocchè le annualità così lunghe non rappresentano che un piccolo vantaggio per il concessionario, mentre rappresentano un grandissimo onere per lo Stato, che è un ente continuativo.

Si è parlato di ribassi di tariffe. Fautore di una politica economica delle tariffe, ne ho propugnato l'attuazione nella Commissione pei provvedimenti finanziari, e i decreti, che ora si trovano innanzi alla Camera per la conversione in legge, sono effetto dei voti di quella Commissione. Queste riduzioni di tariffe, e il disegno di legge per l'attuazione del catasto per circondario, saranno forse i soli provvedimenti che resteranno delle varie disposizioni contenute in quel progetto di legge, il quale formò oggetto di tanto studio da parte della Commissione parlamentare.

Mi preme ora di rispondere all'onorevole Nofri, il quale ha rimarcato come io non avessi notato nella mia relazione, dopo aver parlato del *deficit* contabile delle casse patrimoniali e dei fondi di riserva al 30 giugno 1905, non avessi notato, dico, il *deficit* latente per le spese necessarie all'assetto ferroviario. Onorevole Nofri, non senza ragione non ho parlato di queste spese. Se mi fossi accinto a farlo io avrei dovuto prendere ad esame precisamente le osservazioni della Società Mediterranea, contenute nel memoriale cui ella ha accennato, e che io pure avevo letto, memoriale nel quale si contiene, tra le altre cose, una larvata accusa al relatore del bilancio sui lavori pubblici per aver richiamato il Governo all'osservanza delle leggi, avendogli raccomandato di restare nei limiti dei fondi stanziati in bilancio, e autorizzati dal Parlamento.

Io credo che, piuttosto che ragione a critica, l'opera mia debba dar ragione ad un elogio; ma appunto perciò non ho creduto opportuno d'iniziare una polemica, nè utile nè necessaria.

La Commissione del bilancio adempì strettamente al suo obbligo facendo il calcolo esatto dell'entrate e delle spese, ed avvertendo il disavanzo che si andava creando. Poteva il Governo chiedere al Parlamento, se li credeva necessari, nuovi fondi, e riconosciutili necessari il Parlamento certamente non li avrebbe negati; ma io che dovevo esaminare i conti dovevo ben rilevare, come ho rilevato, che si andava di mano in mano formando un disavanzo, previsto dalla Giunta del bilancio sin da due anni fa, in 40 milioni; e di fatto il Governo riconosce ora essere di circa 41 milioni e mezzo. Del resto, il problema dell'assetto ferroviario, delle spese, cioè, che debbono farsi specialmente su alcune grandi linee ferroviarie, per metterle in ordine, evidentemente trascendeva l'esame di un determinato bilancio. Non era competenza della Giunta esaminare in questa sede ciò che occorrerà fare per le ferrovie dal 1905 in poi, ed anzi la Commissione esplicitamente deliberò di astenersene. Queste evidentemente saranno spese alle quali si dovrà provvedere coi prodotti ferroviari.

NOFRI. E le condizioni in cui si trovano ora le linee?

DE NAVA, *relatore*. Ma, onorevole Nofri, vorrebbe lei che noi avessimo proposto al Governo di spendere o impegnare fin da oggi 300 milioni? Evidentemente la Giunta del bilancio non aveva il compito di suggerire ora, in questa occasione, al Governo come ed in qual tempo dovrà provvedersi a queste spese. Del resto nemmeno c'è da spaventarsi troppo, onorevole Nofri, perchè come ho già detto altra volta queste spese

potranno prelevarsi annualmente dai prodotti ferroviari. Quale che sia la somma, e sia pure di 330 milioni, essa, come ha osservato anche l'onorevole ministro, non si potrà spendere in meno di 10 o 12 anni. Si avrà dunque una spesa di 25 o 30 milioni all'anno, che rappresenta il 7 o l'8 per cento dei prodotti. Con prelevamenti più acconci e più esattamente calcolati avremo evidentemente nei prodotti ferroviari modo di sopperire anche a questa spesa che, ripeto, non ricorre tutta in una volta. (*Interruzione del deputato Nofri — Commenti*).

Bisogna anche riflettere che le società ferroviarie si sono sempre occupate molto dei lavori da richiedere sulle strade ferrate per i vantaggi che ne ricavano. Ma anche se noi dessimo subito la grossa somma che la Mediterranea vorrebbe spendere, non la si potrebbe spendere di fatto.

Attendiamo dunque il nuovo ordinamento e le somme occorrenti saranno prelevate anno per anno dai prodotti lordi dell'esercizio, come del resto si fa in tutti i bilanci ferroviari del mondo.

NOFRI. Per ora non sono stati sufficienti: speriamo per l'avvenire.

DE NAVA, *relatore*. Se non si è fatta una previsione esatta al momento delle convenzioni, lo Stato, quando ora dovrà riordinare le ferrovie, procurerà di prevedere più esattamente il necessario. Ma noi non potevamo metterci a discutere in occasione del bilancio 1904-905 ciò che potrà essere necessario per l'assetto ferroviario in un tempo non breve. (*Commenti*).

In quanto al materiale rotabile, io ho creduto opportuno nelle mie relazioni da due anni a questa parte, fornire alla Camera tutte le necessarie informazioni. Ho pubblicato una quantità di allegati e di prospetti, ove è stato notato tutto il movimento del materiale rotabile ed ho fatto anche dei rilievi sulla utilizzazione di questo materiale e sulla deficienza di manutenzione e di riparazione a cui ha accennato l'onorevole Nofri. Io devo notare soltanto, ed è opportuno ricordarlo, che dal 1900 ad oggi si è spesa una somma di 151 milioni per nuovo materiale rotabile; che di carri, di cui principalmente si nota la deficienza, dal 1900 ad oggi si è aumentata la dotazione di 12 mila. In questo ventennio il numero dei carri è stato più che duplicato, perchè mentre nel 1885 i carri erano 30 mila, oggi sono 72 mila. Il valore del materiale rotabile che in complesso era di 250 milioni nel 1885 è arrivato ora a 600 milioni circa. Non si può dire dunque che non si sia fatto nulla per il materiale rotabile delle nostre ferrovie.

Onorevoli colleghi, ho finito perchè intendo limitarmi a quei punti su cui si sono fatte delle osservazioni alla mia relazione, senza rientrare nella vasta discussione del bilancio dei lavori pubblici, anche perchè ho avuto già occasione di esprimere alcune idee nella discussione della legge del quadriennio testè finita. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Verremo ora agli ordini del giorno, che sono stati già svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Cavagnari.

Domando all'onorevole Cavagnari se lo mantenga, o lo ritiri.

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ma non per rientrare nella discussione generale, che è chiusa. Dichiari se mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

CAVAGNARI. Io vorrei fare, se ella me lo consentisse, una brevissima considerazione intorno all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma ella lo ha già svolto, onorevole Cavagnari!

CAVAGNARI. In parte, signor presidente. Del resto sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Sta bene, parli.

CAVAGNARI. Anzitutto debbo ringraziare l'onorevole ministro delle gentili parole che si è compiaciuto di rivolgermi, e debbo anche dichiarargli che egli ha in me un devoto estimatore dell'opera sua.

In quanto all'ordine del giorno ed alla raccomandazione che ho avuto l'onore di fare, l'onorevole ministro mi consenta di rilevare due cose sole: l'una si riferisce ad un telegramma, del quale mi sia lecito di dare lettura, che viene da Genova ed è pubblicato nel giornale *La Tribuna*. Ecco che cosa dicono i capitani marittimi sul porto di Genova; e ciò per confortare la mia tesi intorno ai lavori nella parte orientale del porto di Genova. I capitani marittimi di Genova, in numero di oltre cento, tutti lupi di mare che nel porto di Genova sono entrati molte volte e con la navigazione a vela e con la navigazione a vapore, ne sanno qualche cosa in questa materia.

« I capitani marittimi di Genova e Liguria, riuniti in assemblea nell'aula della Federazione impiegati civili, hanno, dopo matura e ponderata discussione, deliberato ad unanimità (notino bene i colleghi, ad unanimità!) che si debba respingere il progetto proposto dalla Commissione del consorzio autonomo per la tranquillità delle acque, le quali son turbate, come è noto, dalla risacca di scirocco. I capitani insistono nel voler essere consultati prima che si decida l'erezione di altre opere.

« Nell'opposizione dei capitani marittimi di Genova i competenti vedono una grande diversità di criteri con quelli adottati dalla Commissione. Questa vorrebbe perpetuare, col prolungamento indefinito del Molo Galliera (ecco

la prima opera che intenderebbe appaltare il Consorzio, secondo ella, onorevole ministro, mi fece sentire poc'anzi) uno stato di cose che da anni si riconosce dannoso.

« I capitani vorrebbero adottare un rimedio radicale, e secondo essi anche razionale, col creare delle difese a scirocco, cioè nello specchio acqueo cosidetto del Bisagno ».

Ecco il ritorno puro e semplice all'antico progetto delle Commissione Gadda, ecco la conferma di ciò che dal 1897 modestamente veniamo sostenendo.

« I due metodi dipendono da criteri diametralmente opposti; ma è evidente che a nulla servirebbero i canoni scientifici e pratici, se l'opinione del ceto marinaresco non dovesse essere tenuta in debita considerazione ».

A mio scarico mi piace che sia registrato negli atti della Camera questa specie di ordine del giorno emanato da quella gente invecchiata nel mare, e che hà la cognizione più positiva e più provata dall'esperienza, perchè l'onorevole ministro voglia tenerne il debito conto.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, ella deve dire solo se mantenga o ritiri l'ordine del giorno.

CAVAGNARI. Vengo all'ordine del giorno. Onorevole ministro, voi pur facendomi delle esplicite dichiarazioni delle quali prendo atto, mi avete fatto osservare che non potreste accettare l'ordine del giorno da me presentato. Francamente io non mi so spiegare questo vostro rifiuto, perchè l'ordine del giorno non fa che richiamare all'osservanza della legge.

Voi mi avete accennato però che siete disposto ad applicare la legge, e di questo io non dubito; ma se proprio è questo il vostro divisamento, consentitemi che almeno io vi domandi una dichiarazione la quale sia anche più esplicita di quelle che avete avuto la cortesia di farmi. Desidero sentire dalla bocca dell'onorevole ministro che quanto meno le opere nella parte orientale del porto di Genova dipendenti dalla legge del 1897 avranno la precedenza sulle altre opere che si inizieranno. E questo per quella priorità che hanno ottenuto in ordine al tempo e per quella necessità riconosciuta con la legge del 1897 e che costituisce di per sè un diritto alla precedenza.

Perchè io non posso uscire da questa specie di argomento abbastanza cornuto (*Si ride*): o queste opere si vogliono fare, e bisogna farle secondo la precedenza alla quale hanno diritto, o non si vogliono fare e potremo cercare delle eccezioni dilatorie, finchè si vuole, ma che si risolvono in non voler fare; e questo credo non lo vogliate neppure voi.

Ora io dico: se l'onorevole ministro mi consente questa dichiarazione formale che le opere della parte orientale, contemplate dalla legge del 1897, avranno la precedenza su ogni altra opera, io ritirerò il mio ordine del giorno; se non me la consente, io non credo di mancare di riguardo verso di lei, nè verrà meno in me la fiducia che ho nell'opera vostra, ma io pregherò la Camera di voler dare sopra questa vessata questione il suo giudizio.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Filì-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FILÌ-ASTOLFONE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore del sindacato obbligatorio di assicurazione mutua contro gli infortuni del lavoro fra gli esercenti le miniere di zolfo nella Sicilia.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, mantiene dunque o ritira il suo ordine del giorno?

CAVAGNARI. Se l'onorevole ministro mi fa una dichiarazione, sono disposto a ritirarlo.

PRESIDENTE. Ma io non posso obbligare il ministro a fare dichiarazioni.

CAVAGNARI. Se il ministro non crede di aver nulla da aggiungere, io mantengo l'ordine del giorno.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'accetto come raccomandazione.

DE NAVA, *relatore*. Ma è naturale! Come si può stabilire fin da ora che questa sarà la prima opera? Non è utile nemmeno per lei, onorevole Cavagnari, lo stabilire fin da ora che questa opera debba esser fatta per prima. Quando il Governo dichiara che la farà, è già molto. La dichiarazione del ministro le può bastare.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, mantiene, o ritira il suo ordine del giorno?

CAVAGNARI. Non insisto nel mio ordine del giorno perchè, confortato anche dalle parole dell'onorevole relatore, spero che l'onorevole ministro consentirà, se non a farmi la dichiarazione, almeno nel fatto a sodisfare i miei desideri.

PRESIDENTE. Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Cavagnari è ritirato.

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi. Lo mantiene, o lo ritira?

VISOCCHI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro non credo di poter mantenere il mio ordine del giorno e prendo atto molto volentieri di ciò, che è stato dichiarato dall'onorevole ministro per la linea Cassino-Atina-Sora. Incoraggiato dalle vostre dichiarazioni, onorevole ministro, io mi riservo di prendere a suo tempo l'iniziativa per una legge speciale, affinchè venga concesso a questa linea un sussidio, che ne assicuri la costruzione e che sia simile a quello, dato alle ferrovie di Basilicata. Ritiro quindi il mio ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Parli pure.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che l'onorevole Visocchi sia andato molto al di là non solo delle mie intenzioni, ma anche delle mie parole. Fortunatamente sono sicuro che gli stenografi avranno raccolto con la consueta esattezza le parole, che io ho pronunziato. Io mi sono guardato bene dal dire quelle parole. A lei ciò conveniva, e va benissimo; ma, insomma io non potrei... (*Si ride*).

VISOCCHI. Non insisto.

PRESIDENTE. Dunque non insiste nel suo ordine del giorno?

VISOCCHI. No.

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Sanarelli, al quale fa riscontro l'ordine del giorno dell'onorevole Pini. Onorevole Sanarelli, lo mantiene, o lo ritira?

SANARELLI. Desidero di fare una dichiarazione. Io dovrei insistere su questo mio ordine del giorno con tanta maggiore ragione in quanto che gli onorevoli colleghi, che hanno parlato contro di esso, per sostenere una tesi contraria si sono dimostrati privi di buoni argomenti, ed hanno dovuto ricorrere ai consueti artifici retorici e sentimentali di simpatie ed antipatie locali, regionali e campanilistiche, che per la dignità di questa Assemblea io non avrei voluto che avessero trovato eco qua dentro. Questo mio ordine del giorno ha appunto ricevuto l'adesione di tanti colleghi perchè si inspira a concetti così obbiettivi, così generali, che non offendono nessuno. Coloro tra i miei colleghi...

PRESIDENTE. Onorevole Sanarelli, si limiti a dichiarare se lo mantenga, o lo ritiri! Quello, che ho detto all'onorevole Cavagnari, dico a lei, e cioè che io non posso lasciar riaprire la discussione!

SANARELLI. ...che si sono sentiti minacciati da un contenuto così obbiettivo...

MERCI. Nessuno di quelli che hanno firmato, ha parlato, altro che lei, onorevole Sanarelli! (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Ma, insomma, onorevole Sanarelli, lo mantiene, o lo ritira?

SANARELLI. Permetta, onorevole presidente, come ha fatto parlare l'onorevole Cavagnari...

PRESIDENTE. Io non posso lasciar riaprire la discussione! Pensi che siamo al 16 di giugno e che abbiamo tre bilanci da discutere!

SANARELLI. Ma l'onorevole Cavagnari ha parlato! Ad ogni modo a me interessa dichiarar questo, che io non comprendo la obbiezione, fatta dai colleghi bolognesi, perchè l'ordine del giorno era concepito in termini tali, per i quali la questione bolognese era interamente risoltà.

Non comprendo e non accetto neppure le accuse rivoltemi dai colleghi fiorentini perchè (e questo mi preme dichiararlo) il mio ordine del giorno era assolutamente obbiettivo, e considerando soltanto i punti estremi della linea, non potevo alludere ai punti intermedii. Quindi era soltanto la Commissione che noi domandavamo al Governo, quella che avrebbe dovuto fissare i punti intermedii, e nessuno può dire che quella Commissione avrebbe potuto includere od escludere la città di Firenze, verso la quale ieri il collega Merci ha fatto un vero inno lirico, inno lirico altrettanto simpatico quanto superfluo, inquantochè tutti quanti siamo qua dentro riuniti, possiamo essere divisi da molte ragioni, ma siamo uniti nell'affetto e simpatia che ci lega alla città di Firenze.

MERCI. Sono le lagrime del coccodrillo. (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Ma insomma, onorevole Sanarelli, dica se lo mantiene o lo ritira. Non posso lasciarla continuare. (*Rumori — Interruzioni*).

SANARELLI. Ritiro il mio ordine del giorno, in attesa di poterlo ripresentare un giorno in un ambiente migliore, meno saturo d'interessi regionali, di interessi locali, di interessi elettorali. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Pini insieme con gli onorevoli Merci, Marescalchi Alfonso, Torrigiani, Arturo Luzzatto, Malvezzi e Rosadi avevano presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera ritenuto che la costruzione di una nuova linea ferroviaria attraverso l'Appennino, a sussidio della linea Porrettana, sia indispensabile per corrispondere al continuo aumentato movimento dei traffici, che nella Porrettana non trova sufficiente potenzialità di sfogo, confida che il Governo persevererà nell'indirizzare gli studi relativi alla costruzione della linea stessa, tenendo fermo il principio che pure seguendo ed attuando le massime di

tecnicismo, di strategia e di più breve percorso, che al nuovo tracciato si impongono, le città di Bologna e di Firenze siano sempre e in modo assoluto i capi saldi della linea medesima ».

Onorevole Pini, lo mantiene o lo ritira?

PINI. Il nostro ordine del giorno non mirava a far pressione sul Governo e sulla Camera perchè ora, proprio ora, si affrettasse la esecuzione della direttissima Bologna-Firenze-Roma.

Fu da noi presentato unicamente come difesa contro l'ordine del giorno Sanarelli, che tendeva a far mutare l'indirizzo dello studio dell'accennata nuova linea direttissima, affidato dal Ministero Zanardelli ad una Commissione, di cui si attende la relazione.

Avendo il ministro dei lavori pubblici dichiarato (e ne prendiamo atto) che non è possibile pensare ad una direttissima che congiunga l'alta Italia con Roma senza che necessariamente tocchi Bologna e Firenze, ed avendo l'onorevole Sanarelli ritirato il suo ordine del giorno, è naturale che a nostra volta noi dichiariamo di non insistere su quello da noi proposto. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene l'ordine del giorno dell'onorevole Cerri ed altri.

« La Camera invita il Governo a tener presente, per l'assetto delle ferrovie complementari, anche il compimento della linea Roccasecca-Terni, votata fin dal 1870 e della quale è rimasto non costruito solo il tronco intermedio Avezzano-Rieti ».

Onorevole Cerri, lo mantiene o lo ritira?

CERRI. Faccio di necessità virtù e lo ritiro.

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Falletti ed altri deputati.

« La Camera convinta che il regime attuale delle acque, per quanto concerne i torrenti, non sodisfi ai bisogni più urgenti delle popolazioni rurali, fa voti perchè il Governo presenti un disegno di legge sulle derivazioni di acque pubbliche, atto a garantire l'uso delle acque medesime in modo più rispondente ai principii della giustizia distributiva, ed a contemperare gli interessi dell'industria con quelli dell'igiene e dell'agricoltura ».

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io posso anche accettare quest'ordine del giorno, ma come raccomandazione perchè sono nello stesso ordine di idee.

PRESIDENTE. Onorevole Falletti, lo mantiene o lo ritira?

FALLETTI. Il nostro ordine del giorno non aveva altro scopo che di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra un argomento che mi sembrava di grande importanza ed utilità. In seguito alle dichiarazioni del ministro che corrispondono a questo concetto, io ne prendo atto e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Viene l'ordine del giorno degli onorevoli Fiamberti, Cavagnari, Falletti e Curreno.

« La Camera fa voti perchè si provveda ad integrare i bilanci provinciali coi cespiti provenienti dalle imposte sulle biciclette, motocicli, automobili e simili, e colla partecipazione nella imposta di ricchezza mobile, per porre le provincie in grado di far fronte alle sempre crescenti esigenze dei servizi ad esse affidati ».

L'onorevole Fiamberti non è presente.

Passiamo a quello dell'onorevole Costa-Zenoglio.

« La Camera invita il Governo a migliorare il servizio sulla linea ferroviaria Genova-Spezia ed a studiare una succursale interna che assicuri il servizio tra Sestri Levante e Spezia ».

COSTA-ZENOGLIO. Domando all'onorevole ministro se lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Come raccomandazione molto generale, cioè che per i bisogni avvenire ci sia la necessità di migliorare le condizioni della Spezia-Genova.

COSTA-ZENOGLIO. Allora non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo a quello dell'onorevole Ticci ed altri.

« La Camera ravvisando la importanza commerciale e militare di una ferrovia che completando la Roma-Viterbo, raggiungesse Siena, invita il Governo ad assegnare il massimo del sussidio alla Siena-Torrenieri con deviazione per Monteantico che sarebbe ed è lo iniziamento della linea Siena-Roma reclamata dagli interessi nazionali e da quelli della capitale e della sua provincia e dagli interessi di Siena e Grosseto e provincie rispettive ».

Onorevole Ticci, lo mantiene o lo ritira?

TICCI. Confidando nelle dichiarazioni del ministro e nell'applicazione della legge che stabilisce il massimo del sussidio in 5 mila lire, avendo la ferrovia da me raccomandata tutte le condizioni volute per ottenerlo, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Callaini e Ticci hanno presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere d'ufficio alla costruzione del tratto di via provinciale valdarnese situata in provincia d'Arezzo inscritta al n. 20 dello elenco III annesso alla tabella *B* della legge 23 luglio 1881

per riaccordarlo col tratto della via provinciale chiantigiana presso Gaiale già da moltissimi anni costruito dalla provincia Senese ».

Onorevole Callaini, lo mantiene o lo ritira?

CALLAINI. Gentile e cortesissima è stata la risposta del ministro; ma dichiaro che non mi ha soddisfatto; tanto più perchè si è fondata sulle cose dette dalla provincia di Arezzo, la quale, trattandosi di una strada interprovinciale obbligatoria, inscritta fin dal 1881 fra le obbligatorie, si è sempre ricusata di farla nel territorio suo, mentre la provincia di Siena l'ha già compiuta da 23 o 24 anni.

PRESIDENTE. Ma si tratta di vedere se lei mantiene o ritira il suo ordine del giorno. (*Ilarità*).

CALLAINI. Lo ritirerò purtroppo; ma vorrei che il ministro, quando prenderà in considerazione la domanda non della provincia di Arezzo, che non vuol fare questa strada, ma della provincia di Siena, che vuol continuare la strada dalla parte dell'Arno, vorrei che allora egli non soltanto dicesse buone e gentili parole, ma facesse dei fatti.

PRESIDENTE. L'onorevole Callaini non insiste nel suo ordine del giorno.

TICCI. Io ho sottoscritto un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lei l'ha ritirato.

TICCI. Ho sottoscritto un altro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Non posso lasciare riaprire la discussione.

TICCI. Se non vuole, mi asterrò dal parlare. Però voleva fare una dichiarazione sull'ordine del giorno proposto dall'onorevole Callaini anco da me sottoscritto e relativo alla strada interprovinciale fra le provincie di Arezzo e Siena.

Debbo dichiarare, dunque, che la provincia di Siena ha costruito una strada, per 48 chilometri; che mancano 4 o 5 chilometri di strada, da costruirsi nella provincia di Arezzo; che, fino dal 1881, la provincia di Siena ha fatto vive insistenze, perchè, alla sua volta, la provincia di Arezzo ultimasse la strada.

Abbiamo ricorso al Governo, e non abbiamo come al solito ottenuto niente. (*Si ride*). Quindi insisto perchè si prendano provvedimenti, perchè questa strada, non finita, rende quasi inutile la strada compiuta, essendo notorio che le strade cattive rendono inutili le buone. Dopo questa semplice dichiarazione, finisco.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sinibaldi e Gallini hanno presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo vorrà presentare sollecitamente un disegno di legge sulla concessione di sussidi all'esercizio di servizi di trasporti col mezzo di automobili ».

SINIBALDI. Se non ho mal compreso, mi sembra che il ministro non abbia difficoltà d'accettare il mio ordine del giorno.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se si contenta, l'accetto come una raccomandazione. Ho istituito io la Commissione che ha preparato il disegno di legge.

SINIBALDI. Prendo atto di questa dichiarazione, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Canevari ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera, ritenuta la utilità e la necessità della costruzione di una linea ferroviaria che riunisca Siena a Roma per il tratto di ferrovia già esistente Roma-Viterbo, e ciò sia per ragioni di interesse economico generale, abbreviando il percorso e facilitando il traffico tra il Sud ed il Nord di Italia e viceversa, sia dal punto di vista strategico militare, invita il Governo a provvedervi con legge speciale, sulla base del progetto già fatto eseguire dalla Società delle strade ferrate mediterranee, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Canevari, Leali, Callaini ».

L'onorevole Canevari non c'è, e non c'era nemmeno, quando venne la sua volta. Considero il suo ordine del giorno come se non fosse stato presentato.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Falletti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FALLETTI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per dare esecuzione al trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e Cuba.

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

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Così è esaurita la discussione generale sul bilancio dei lavori pubblici e procederemo nella discussione dei capitoli, avvertendo che i capitoli sui quali nessuno chieda di parlare e sui quali non c'è alcuna iscrizione si intendono approvati sulla semplice lettura.

TITOLO I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 739,700.

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

Capitolo 3. Ministero - Spese per trasferte 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 16,000.

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 13,000.

Capitolo 8. Spese d'ufficio, lire 90,000.

Capitolo 9. Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 18,000.

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 48,000.

Capitolo 12. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 23,000.

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 35,500.

Capitolo 15. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.

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

Debito vitalizio. — Capitolo 17. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 2,100,000.

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 3,315.500.

Capitolo 20. Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 44,500.

Capitolo 21. Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 122,000.

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 [illegible] 874), lire 32,000.

n. [illegible] lo 23. Fitto di locali per uso d'ufficio Capi[illegible] lire 65,000.

(*Spese fisse*), [illegible] ese per indennità di visite Capitolo 24. Sp[illegible] 550,000.

e di traslocazione, lire [illegible] pel Genio civile, Capitolo 25. Spese diverse [illegible]

lire 33,000. [illegible] legg

Capitolo 26. Indennità dipendenti dalle [illegible] 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 12,000.

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

Strade. — 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 - Trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza - Spese per il servizio delle regie Trazzere, lire 4,390,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio Vincenzo.

RICCIO VINCENZO. Vorrei rivolgere una domanda all'onorevole ministro sulle sue intenzioni circa la costruzione delle strade che dovrebbero unire i capoluoghi di mandamento. Io parlai di questo argomento nella discussione della legge sul quadriennio, ma fra le tante questioni e domande sollevate in quell'occasione, la mia sfuggì all'onorevole ministro e non ebbi da lui alcuna risposta. Ora gli sarei grato se, in occasione della discussione del bilancio ed a proposito delle strade, volesse darmi una risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Vorrei rammentare all'onorevole ministro le condizioni in cui si trovano i comuni rurali i quali dopo aver fatti enormi sacrifici per costruire le strade comunali non hanno ora i mezzi sufficienti per mantenerle. Anche lo Stato concorse alla costruzione di quelle strade con ingenti somme. Esso pure quindi è interessato a mantenerle, se non vuole che presto anche i suoi capitali spesi in quelle vadano dispersi. Molte strade comunali obbligatorie ormai sono rese impraticabili. Ai comuni più spesso mancano i mezzi che non la volontà per mantenerle in buon stato di viabilità. Occorre adunque anche il concorso dello Stato nella manutenzione. Già invocai un disegno di legge l'anno scorso, l'onorevole ministro Balenzano aveva promesso di presentarlo. Ora io mi rivolgo a lei, onorevole ministro, perchè sollecitamente pensi con un disegno di legge a stabilire il concorso, che lo Stato deve dare per la manutenzione delle strade comunali, qualora non creda più opportuno as-

sumere esso direttamente la manutenzione delle strade medesime mediante un contributo o la corresponsione di una porzione di spesa da parte dei comuni.

È urgente provvedere, ed il non farlo o non interessarsi della manutenzione di quelle strade e lasciarle andare in deperimento continuo è un delitto. Oggigiorno le strade comunali sono ridotte impraticabili. Quindi io raccomando all'onorevole ministro di cercare di provvedere nel miglior modo possibile ed al più presto possibile.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Riccio posso rispondere questo, che io rappresento al Consiglio provinciale di Avellino un mandamento che non è collegato da strade rotabili, con tutti i comuni che lo compongono. Come vede, conosco per esperienza personale l'utilità di questi collegamenti. Per ora la legge dell'8 luglio 1903 fornisce i mezzi per poter costruire le strade di accesso alle stazioni, e per ultimare quelle rimaste in sospeso dopo la legge del 1894. Ho raccolto degli elementi pei capoluoghi di mandamento che difettano di strade rotabili, ed è risultato che occorra una forte spesa. Impegni non potrò prenderne in questo momento ma posso assicurare il mio amico onorevole Riccio che se, come non è improbabile, il fondo per le strade comunali obbligatorie lascerà qualche margine, non mancherò di concretare proposte per sodisfare un bisogno che riconobbi da relatore della legge sulle strade di accesso alle stazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tripepi.

TRIPEPI. Prendo occasione da una dichiarazione dell'onorevole ministro per domandargli se intenda di prorogare la legge per la facilitazione delle costruzioni delle strade di accesso alle stazioni. Mi pare che sia prossimo a scadere il termine prescritto dalla legge, nel quale i comuni dovrebbero aver già fatto la loro dichiarazione, o dovrebbero farla entro il primo luglio. Ora mi pare che sarebbe opportuno per raggiungere la finalità ed i vantaggi che ci siamo proposti quando abbiamo votato quel termine, che esso sia prorogato. Non vi può esser dubbio; e l'onorevole ministro spero che vorrà consentire nella mia proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Dichiaro di associarmi alle raccomandazioni e considerazioni espresse dall'onorevole collega Tripepi, anche in omaggio ad una deliberazione ed ai voti espressi dal Consiglio della provincia di Genova.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole Tripepi e l'onorevole Cavagnari che sono precisamente nel loro ordine di idee, perchè siccome quella legge è applicabile anche a strade di accesso a stazioni di ferrovie da costruirsi, evidentemente se il termine scadesse, e non si prorogasse, al di là del prossimo luglio, la legge non avrebbe esecuzione. Io mi propongo quindi di presentare un disegno di legge per abolire quel termine visto che la legge assegna otto anni di tempo per dare il sussidio. (*Vive approvazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Chimirri ha facoltà di presentare una relazione.

CHIMIRRI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Trattamento doganale di favore ad alcuni prodotti originarii della Colonia Eritrea.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 28.

Capitolo 29. Salario ai cantonieri delle strade nazionali (*Spese fisse*) – Indennità diverse e sussidi ai detti cantonieri, lire 1,435,000.

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 ne 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, n. 2248, allegato *F*, lire 15,000.

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

Capitolo 35. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni o di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 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 870,000,

Capitolo 37. Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 30,000.

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

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

Capitolo 40. Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione, lire 4,700,000.

Capitolo 41. Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

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

Capitolo 43. Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 40,500.

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

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

Capitolo 46. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua - Sussidi, lire 155,000.

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

PAPADOPOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAPADOPOLI. Io ho una calda raccomandazione da fare all'onorevale ministro.

Nelle opere di prima categoria è considerato il canale che si chiama Naviglio Adigetto, il quale unisce, come sa meglio di me l'onorevole ministro, l'Adige prendendo origine sotto Badia e va fin sotto a Loreo nel Canal Bianco, oppure Po di Levante. Ora questo canale in origine era destinato alla piccola navigazione fluviale: oggi è ridotto in tali condizioni, che non solamente non serve più alla navigazione fluviale, ma serve come centro d'infezione pei paesi per cui passa. Io pregherei il ministro a preoccuparsene, e nel più breve tempo possibile. Per esempio, in una città importante, un capoluogo di provincia come Rovigo, lo credono un vero centro d'infezione. Quindi anche sotto il rapporto igienico mi pare che il Governo debba preoccuparsi di questa condizione.

Anche nel mio collegio, che è basso molto come livello sul mare, non è certo una buona condizione igienica l'avere un canale che è pieno di canne, che s'interra molto facilmente, che ha una sezione molto minore di quella che dovrebbe avere.

Io non sono tecnico, non so suggerire quello che dovrebbe fare il signor ministro, ma spero che egli si vorrà preoccupare di questa mia osservazione.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per l'Adigetto trovo giusto quello che osserva l'onorevole Papadopoli. Evidentemente ci sono opere importanti da fare. Col disegno di legge del quadriennio testè votato si è provveduto alle opere idrauliche di seconda categoria. Per quanto riguarda l'Adigetto si farà quello che si potrà coi fondi ordinari delle opere di prima categoria. Quando si crederà di poter presentare un disegno di legge per le opere di prima categoria certamente l'Adigetto non potrà non essere considerato.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Manna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MANNA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge 8 giugno 1890, n. 8878, serie terza sull'ammissione e le promozioni nella magistratura.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Così è approvato il capitolo 47. Cap. 48. Sussidi per opere ai porti e agli scali sui laghi e fiumi, non parificati ai porti marittimi (articoli 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 15,000.

Bonifiche. — Cap. 49. 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. L'onorevole ministro, rispondendo poco fa al collega Taroni, a proposito dei residui attivi delle bonifiche, disse alcune parole riguardo alle bonifiche che io ho notato: e cioè, che egli ha tutte le simpatie per le bonifiche e che i danari non mancheranno mai per esse.

Io ho notato queste frasi, e, ricordandogliele, mi permetto chiedergli: cosa intende fare per la bonifica dei laghi di Mantova? È una questione che io ho portato altre volte alla Camera, ma non vedendo alcun atto che segni un principio

di esecuzione, devo ripetere all'onorevole ministro solo questi dati statistici: a Mantova, con una popolazione di 30,000 abitanti, nell'anno 1902 si sono avuti 1574 casi di malaria, e nel 1903 se ne sono avuti 1277 casi. Anche i sei o sette comuni limitrofi alla città sono nelle identiche tristi condizioni. Ora i laghi di Mantova sono stati dimenticati dalla legge del 1900 e da quella del 1902 e non vado a cercare per colpa di chi, ma è certo che questa colpa non deve pesare sulla popolazione, non deve pesare in eterno sulla mia disgraziata città. Credo dovere imprescindibile del Governo di riparare al mal fatto, e di provvedere a ciò che è stato dimenticato e quindi che senz'altro debba pensare ad includere nelle bonifiche quella dei laghi di Mantova.

Il ministro ha trovato modo, come ha detto poco fa l'amico Taroni, di stralciare 40 milioni di residui dalle bonifiche per assegnarli all'acquedotto pugliese, utilissima opera, anzi necessarissima che io approvo, ma alla quale avrebbe potuto provvedere con altri mezzi speciali, mentre quei residui avrebbe potuto lasciarli alle bonifiche. Comunque coi residui delle bonifiche, od anche in altro modo, veda l'onorevole Tedesco di provvedere alle bonifiche che non furono contemplate nelle leggi del 1900 e del 1902, e che sono riconosciute necessarie ed urgenti.

Si tratta della salute e della vita di migliaia e migliaia di persone, ed il Governo non può stare indifferente e neppure limitarsi a facili promesse. Aspetto dal ministro dei lavori pubblici che ha cuore e mente degni dell'alto posto che occupa, una franca risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci.

SOCCI. Io debbo parlare del personale dei guardiani delle bonifiche; e non so se l'onorevole ministro vorrà rispondere a questo capitolo...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, sì.

SOCCI. Allora mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle misere condizioni in cui si trovano i custodi di bonifica; egli, accettando le nostre esortazioni, di cui si fece interprete l'anno scorso l'onorevole Chinaglia, ha presentato un disegno di legge per migliorare le condizioni dei guardiani idraulici: ma le condizioni dei custodi di bonifica sono presso a poco le stesse di quelle dei guardiani idraulici perchè, se maggiormente retribuiti, i custodi stanno in luoghi malarici, ed il massimo del loro stipendio e di 1100 lire lorde; per essi non c'è diritto di abitazione e nessuno di quei conforti che rendono meno dolorosa e meno gravosa la vita che si conduce nelle località disgregate. Essi hanno fatto un memoriale che probabilmente sarà arrivato al Ministero dei lavori pubblici...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non l'ho ricevuto ancora.

SOCCI. Io richiamo l'attenzione benevola dell'onorevole ministro su quanto si chiede in questo memoriale, e se crede, gliene posso dare una copia.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le mie dichiarazioni di simpatia per le bonifiche sono estensibili anche a quelle non contemplate nelle leggi, sebbene le dichiarazioni stesse, riguardassero esclusivamente le opere già autorizzate. Ad ogni modo ho detto in un'altra occasione, e ripeto oggi, che il giorno in cui occorrerà di presentare un nuovo disegno di legge per nuove bonifiche di prima categoria l'onorevole Rocca può esser sicuro che quella dei laghi di Mantova sarà la prima, perchè è assolutamente necessaria. Per ora io non posso precisare l'epoca in cui il disegno di legge potrà essere presentato perchè gli studi da parte dell'amministrazione non sono compiuti, ma ripeto volentieri che la bonifica dei laghi di Mantova sarà in prima linea nel futuro disegno di legge...

ROCCA FERMO. Raccomando di affrettare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Socci posso dire che non ho ancora ricevuto il memoriale cui egli ha accennato, che però non appena lo avrò ricevuto, lo esaminerò con animo molto ben disposto. Del resto gli faccio osservare che i guardiani idraulici hanno uno stipendio molto minore di quello dei custodi di bonifica; ad ogni modo studierò la questione.

PRESIDENTE. Così è approvato il capitolo 49.

Capitolo 50. Personale di custodia delle bonifiche – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,050.

Capitolo 51 Personale di custodia delle bonifiche – Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (*Spese variabili*), lire 8,000.

Capitolo 52. Agro romano – Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica – Stipendi, indennità diverse. (*Spese fisse*), lire 33,000.

Capitolo 53. 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 54. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,715,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Filì-Astolfone.

FILÌ-ASTOLFONE. Essendomi frequentemente intrattenuto coll'onorevole ministro sullo stato del porto di Licata, egli e la Camera vorranno concedermi brevi momenti.

L'onorevole ministro conosce meglio di ogni altro la triste odissea di quel porto, poichè da anni ed anni egli, nella Direzione generale delle opere idrauliche, se ne occupò con premura, e posso dire che mi fu valido cooperatore.

Ora è vero che per il porto di Licata proseguono i lavori, sebbene con lentezza, fino al totale esaurimento delle somme stanziate con legge speciale; ma già siamo arrivati all'ultima rata; e ciò deve ammonirci perchè si affrettino i progetti pel nuovo appalto. Sono informato che il Ministero, dopo interrogato il Consiglio di Stato, ha firmato il relativo decreto per la ultimazione dei lavori, la qual cosa, se può alquanto rassicurare quella popolazione, la quale ritrae tutta la sua vita dall'attività commerciale e dal traffico di quel porto, nel quale soltanto l'esportazione dello zolfo costituisce per la finanza dello Stato un reddito non indifferente, dall'altro non si deve neppure perdere di vista che dobbiamo presto arrivare al compimento.

Non ho preso, e non doveva prendere a parlare quando si è discussa la legge del quadriennio per richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità di stanziare altri fondi, poichè con la legge precedente, del marzo 1904, si era impostata la somma di un milione e duecentomila lire.

Conoscevo, e dovevo conoscere, che, essendosi provveduto come per altri porti, pei quali era vano e superfluo parlare, nondimeno apprensioni in quella popolazione esistono perchè si teme che, esaurito il lavoro dell'attuale impresa (e non sarà tardi, perchè siamo ormai all'ultima rata), seguirà un'interruzione nei lavori; interruzione, che potrà essere evitata soltanto dalla sollecitudine del Ministero col far compilare subito il progetto per le nuove opere e col farle eseguire in modo che, se interruzione vi dovrà essere, sia la più breve possibile.

L'onorevole ministro sa che per questo porto la città di Licata, avendone assunta la costruzione, si indebitò per cinque milioni; e se il fallimento di un corpo morale fosse stato possibile, la cittadinanza non avrebbe sopportato così duramente le conseguenze di sì intollerabili pesi.

Ora la originaria spesa, preventivata allora in cinque milioni, è già salita fino a 12 milioni. La premura e l'interessamento del Governo deve adunque consistere nell'affrettare le nuove opere, affinchè si prevengano nuovi danni: danni all'opere già costruite, danni derivati non tanto da un progetto iniziale sbagliato, quanto dalle continue interruzioni, che sono avvenute per mareggiate disastrose e per liti anche più disastrose fra gli appaltatori e lo Stato; liti sfortunate per cui non solo l'erario ha dovuto pagare di più, ma per l'abbandono di dieci anni in cui furono lasciati i lavori, ha dovuto subire la perdita di altri milioni, che avrebbero potuto più utilmente spendersi pel compimento delle opere.

Ora queste opere non debbono essere sospese, abbandonandole alla inclemenza della stagione specialmente invernale, ed alla furia del mare infido. La sollecitudine, onorevole ministro, s'impone, e si risolverà anche in una economia per il bilancio; perchè sparirà, almeno in gran parte, la necessità di spendere 70 o 80 mila lire all'anno per la manutenzione del porto. La quale cosa però non si otterrà sino a quando non sia compiuta tutta la diga, coll'antemurale; giacchè ora il porto è soggetto all'interramento per il fatto che il fiume Salso vi scarica continuamente dei detriti; e ciò impedisce l'ancoraggio dei grossi vapori, che debbono avvicinarsi per caricare lo zolfo. Quindi quanto più presto si compiranno i lavori, tanto più presto lo Stato realizzerà una economia nella spesa di manutenzione. So che l'onorevole ministro ha istituito una Commissione tecnica, che fra giorni dovrà visitare i porti di Sicilia; so che quella Commissione dovrà anche recarsi a Licata; e la popolazione son certo saprà accoglierla coi migliori sentimenti, e con la speranza di vedere una buona volta compiute queste opere che ormai si trascinano da oltre tre lustri.

L'onorevole ministro è stato sempre sollecito dell'adempimento di tutti i suoi doveri intorno alla esecuzione delle opere del porto di Licata. Io gli raccomando di far sì che ogni interruzione sia evitata fra il compimento delle opere in corso e quelle del nuovo appalto, affinchè non abbiano ancora ad essere deluse le speranze di quella patriottica popolazione, che ormai da molto tempo aspetta di cogliere i frutti dei suoi sacrifici per un più prospero sviluppo del suo commercio e delle sue risorse economiche.

Questa è la preghiera, che mi permetto rivolgere all'onorevole Tedesco, augurandomi che voglia accoglierla con tutto quel favore che meritano le cause, le quali hanno con sè il diritto e la giustizia. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galluppi.

GALLUPPI. Io debbo fare una breve raccomandazizne analoga a quella fatta dal collega Filì-Astolfone, ma, s'intende, per il porto di Civitavecchia. Non è molto che l' onorevole ministro con tanta cortesia volle visitare quel porto per rendersi conto *de visu* dei danni che

le diverse mareggiate avevano arrecati al nuovo antemurale in costruzione. Il ministro mostrò in quella visita tanto interesse e tanta perspicacia da entusiasmare persino la gente di mare, che subito concepì la speranza che una buona volta i lavori del porto avrebbero progredito con la massima sollecitudine. Io vedo che in questo bilancio sono destinate al porto di Civitavecchia 700 mila lire, le quali però non sono destinate alla ricostruzione del nuovo antemurale che urge, ma sono destinate semplicemente per altri lavori che riguardano le banchine ed altro, e che interessano poco allo stato attuale delle cose. La gente di mare di Civitavecchia aveva concepito la speranza che la visita del ministro significasse la ricostruzione immediata di quell'antemurale che era stato distrutto da quelle mareggiate perchè cessassero così i gravi pericoli che tuttodì minacciano la navigazione e specialmente quella dei grandi piroscafi nel porto.

Io non so se il ministro abbia dato ordini speciali per continuare quei lavori e rimuovere questi inconvenienti. Ma dovrei credere di no, perchè le autorità locali mi telegrafano che niente di questo si è fatto fino ad ora e mi eccitano a pregare il ministro di volere immediatamente disporre che siano cominciati i lavori che possono riparare a quei gravi danni, perchè questi danni non divengano anche maggiori quando, finita l'estate, verrà la cattiva stagione, che potrà danneggiare l' altra parte che è rimasta ancora.

Prego dunque la cortesia dell'onorevole ministro di volermi dire una parola confortante perchè io possa far sapere ai miei elettori che veramente le speranze loro non rimarranno deluse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, non vorrei affaticarla di troppo, per cui mi basterà un suo cenno in risposta alle raccomandazioni che desidero di rivolgerle.

Si tratta di tre porti, che sono ornamento del golfo Tigulio nella Liguria orientale, visitato in questi giorni dalla forte squadra britannica; e sono i porti di Rapallo, di Santa Margherita e di Portofino. So che quelle amministrazioni comunali hanno deliberato alcuni lavori: credo che, se il Governo verrà in sussidio di quei porti, farà opera buona, e ho perciò fiducia nell'opera del ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

GATTORNO. Sarà questa la ventesima volta che prendo a parlare sopra il capitolo dei porti, per il porto-canale di Rimini. Tutte le volte mi son sentito rispondere che si sarebbe provveduto, ma non si è fatto nulla. Questa volta non domando al ministro che mi dia una buona parola, perchè mi rincrescerebbe di vedere anche il ministro attuale mancare alla promessa. Delle buone parole non ne domando più, domando i fatti. Forse perchè al porto-canale di Rimini si dà poca importanza, il ministro ha dovuto qualche volta venire in suo soccorso. Infatti alla bocca del porto c'è una draga per pescare i morti, perchè purtroppo in quel posto succedono spesso disgrazie per mancanza di fondo e perchè non si sono prolungate le palizzate. Il Ministero ha mandato la draga ed io lo ringrazio. Ma mi dispiace che per il passato siano state stanziate somme che poi non si sono spese; forse il Ministero ne avrà profittato per fare altri lavori. Si tratta di somme che non hanno molta importanza, perchè ammontavano a non più di sessantamila lire di spesa; eppure anche quelle sono dileguate. Confido dunque che l'onorevole ministro vorrà finalmente ricordarsi che in Italia c'è anche quel porto, dove sono avvenute anche gravi disgrazie, e prenderà i nenecessari provvedimenti.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. La storia del porto di Licata, come ha detto l'onorevole Filì-Astolfone, io la conosco bene, dal 1893 nientemeno; la conosco per dovere d'ufficio, e anche perchè me la ha ricordata più volte l'onorevole Filì-Astolfone.

Adesso sono in corso dei lavori ed ho ordinato recentemente la compilazione di un progetto; disgraziatamente l'ingegnere che lo studiava si è ammalato; appena sia ristabilito, questo studio sarà condotto con molta alacrità.

Io mi sono interessato sempre del porto di Licata; la Commissione, che in questi giorni si reca in Sicilia col programma di starvi dal 17 al 30 corrente, sono sicuro che visiterà anche il porto di Licata. Insomma delle mie buone intenzioni l'onorevole Filì-Astolfone non ha ragione di dubitare.

FILI-ASTOLFONE. I lavori continueranno?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Continuano.

L'onorevole Galluppi poi sa che c'è in corso con l'impresa attuale per il porto di Civitavecchia un appalto di 4 milioni; per il momento quindi non so se potrò prendere altri impegni; ma certo il Governo ha il dovere di provvedere all'esecuzione di quei lavori, e le altre somme che devono essere iscritte in bilancio per il porto di Civitavecchia, noi le destineremo a migliorare le condizioni...

GALLUPPI. E la scogliera?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se vuol riferirsi ai lavori di riparazione del secondo,

braccio dell'antemurale non posso dire che sono compresi nella convenzione.

L'onorevole Cavagnari ha parlato dei tre porti di Rapallo, Santa Margherita e Portofino. Portofino è iscritto in prima categoria per le opere che riguardano il rifugio; per le opere che riguardano il commercio è ascritto alla quarta classe. Gli altri due sono di quarta classe.

Se i comuni domanderanno dei sussidi o dei concorsi, assicuro che il Ministero non mancherà di accordarli, attingendo a fondi speciali che si trovano in bilancio.

L'onorevole Gattorno sa che, appena chiesta una draga, l'ha potuta ottenere. Egli sa pure che abbiamo incontrato delle difficoltà per gli scavi dei porti-canali dell'Adriatico; adesso speriamo di appaltarli in tempo prossimo.

Ma poi c'è la questione della sistemazione definitiva del porto di Rimini, che è problema gravissimo, perchè si tratta fra l'altro di deviare il Marecchia, che è un'opera di parecchi milioni. Se qualche cosa di modesto si potrà fare per Rimini, in qualche capitolo generale troveremo da prelevare qualche somma.

DI PALMA. Avete avuto anche le torpediniere a Rimini! (*Si ride*).

PRESIDENTE. Con queste osservazioni è approvato il capitolo 54.

Capitolo 55. Escavazione dei porti, 2,500,000 lire.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Nuvoloni. Ne ha facoltà.

NUVOLONI. Ho domandato di parlare per ricordare all'onorevole ministro che nel porto di Porto Maurizio, a causa delle condizioni in cui fu lasciato, ormai è reso ai piroscafi quasi impossibile l'approdo. Urge provvedere all'escavazione di quel porto. Il ceto marinaresco di quella città da molto tempo avanza reclami a tale riguardo, ed anche le autorità locali hanno fatto pratiche perchè si ovviasse all'inconveniente in forza del quale non pochi piroscafi, pur dovendolo o volendolo, non poterono entrare in quel porto.

Io raccomando all'onorevole ministro che voglia provvedere sollecitamente per l'escavazione di quel porto. Aggiungo ancora che recentemente è stata a visitare quel porto la Commissione che ella, onorevole ministro, ha nominato. Anche essa ha dovuto constatare essere urgente prolungare le banchine, come è stato domandato molte volte, e munirle di grue ed allacciare il porto colla ferrovia.

Ed io prego vivamente e nuovamente l'onorevole ministro di interessarsi e di prendere in considerazione quelle domande onde rendere quel porto atto a ricevervi piroscafi di grande portata per aumentarne il traffico e per appagare le legittime aspirazioni della città di Portomaurizio, la quale giustamente osserva che dopo che quel porto fu promosso di categoria fu quasi dimenticato.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Nuvoloni posso dare la buona notizia che il progetto per l'escavazione del porto, per cui è preventivata la spesa di 200 mila lire, è pronto, e quello per il prolungamento della banchina sono in corso di esecuzione.

NUVOLONI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni resta approvato il capitolo 55.

Capitolo 56. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti, lire 20,000.

Capitolo 57. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 8,000.

Capitolo 58. Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 59. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 950,000,

Capitolo 60. 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 61. 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 62. Stipendi e indennità fissa al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 360,000.

Capitolo 63. Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 64. 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 65. 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.

Capitolo 66. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spese d'ordine*), lire 15,000.

Capitolo 67. Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecu-

zione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, lire 1,110,000.

Strade ferrate. — Capitolo 68. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 1,086,182.

GATTORNO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GATTORNO. Debbo qui ricordare una cosa molto importante. La Società delle ferrovie aveva fatto proposte per l'ingrandimento della stazione di Rimini, in seguito alle gravi disgrazie avvenute per il movimento dei treni, per le quali la Società ha dovuto pagare forti indennizzi tanto al personale suo, quanto a quello delle poste e dei telegrafi. La Società e il Governo avevano capito che bisognava aumentare i binari, affinchè i treni potessero manovrare sicuramente. Ma sono passati dieci anni, si sono fatti gli studi, si sono stanziate le somme, e i lavori non sono stati ancora cominciati; e le cose sono rimaste nello stato di prima, ciò che può essere causa di nuovi disastri. Ora io credo che l'evitare questi disastri interessi tanto allo Stato quanto alla Società, la quale, lo ripeto, è poi obbligata a pagare i danni. Credo quindi che sia cosa opportuna che il ministro prenda nota di queste mie raccomandazioni per provvedere sollecitamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Gregorio.

VALLE GREGORIO. Da Roma partono due treni diretti notturni, il 6 per Firenze-Bologna, l'80 per Ancona-Bologna con vetture di terza classe, nelle quali prendono posto i viaggiatori senza alcuna distinzione di biglietto a tariffa ordinaria o a tariffa ridotta, basta che siasi pagata la sopratassa solita.

Quei viaggiatori a tariffa ridotta, che da Bologna sono avviati per la linea di Milano, proseguono senza noie il loro viaggio fino a destinazione, ma tutti gli altri che devono proseguire per Venezia e oltre, anche se hanno pagata la sovratassa del diretto per tutto il percorso che devono fare, non possono usufruire della terza classe che è sempre unita al diretto 6 Bologna-Venezia, perchè non vi sono ammessi passeggeri a tariffa ridotta. Quindi due dispiaceri; il primo di dover attendere un nuovo treno per delle ore, l'altro quello di veder partire la vettura di terza classe a loro inibita, il più delle volte completamente vuota.

Perchè non si ripara a tale inconveniente abolendo l'ordinanza attuale che stabilisce come « su quel treno sono ammessi solamente viaggiatori di terza classe muniti di biglietto a tariffa intera e di abbonamento, quando nel loro itinerario abbiano un percorso non inferiore a chilometri 60 sulla linea Bologna-Venezia circolare di congiunzione, ad itinerario combinabile e combinato, quando fra la stazione di partenza e quella prescelta di fermata intercedano non meno di 60 chilometri percorsi su questa linea?

Lo stesso, ben inteso, è per il treno 5 discendente Venezia-Bologna.

Una anomalia strana la si incontra poi per i treni 6 e 54 Venezia-Udine ed oltre, dove non si può approfittare della terza classe con biglietto di riduzione, e quello che è ancor più incomprensibile si è come nelle terze classi unite ai due treni predetti sono ammessi solamente i viaggiatori destinati oltre Treviso per le stazioni delle linee Treviso-Motta-Livenza, Treviso-Belluno; quindi nessuno che voglia portarsi a Pontebba o Cormons con quei treni può usufruire della terza classe, limitata a far servizio al pubblico solo per un terzo della percorrenza che devono compiere questi due treni.

Notisi poi che il treno 6, a Udine diventando 58, prosegue per Cormons e oltre con vetture di terza classe, delle quali non possono usufruire che i pochi viaggiatori in partenza da Udine, mentre se le terze classi partendo da Venezia proseguissero verso quella città, porterebbero un numero maggiore di viaggiatori, con vantaggio di questi e della Società.

Lo stesso dicasi dello stesso treno 6 che a Udine si trasforma in 54 e prosegue per Pontebba e oltre, facendo sempre coincidenza con i treni austriaci per Vienna.

Il movimento discendente di questi treni presenta le stesse anomalie. Si vedono i treni 55 da Pontebba, 59 e 615 Vienna-Trieste-Cormons che portano a Udine viaggiatori di terza classe, i quali, pur arrivando in tempo di coincidenza, sono obbligati a fermarsi e attendere pazientemente gli altri treni per proseguire per Venezia.

Non sarebbe male, signor ministro, che questa anomalia, dannosa a quel pubblico che fornisce il reddito maggiore alle ferrovie, finalmente sparisse, e che sulle terze classi dei diretti Bologna-Venezia e viceversa, potessero viaggiare eziandio quelli a tariffa ridotta: e che sulla linea Venezia-Udine per Pontebba e Cormons le vetture di terza classe dei treni diretti ascendenti e discendenti proseguissero fino al confine e non si arrestassero più a Treviso, come oggi avviene.

Mi auguro che l'attuale trattamento, contrario all'interesse della regione Friulana, abbia presto a sparire, a vantaggio reciproco dei viaggiatori e della Società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Alfredo.

BACCELLI ALFREDO. Questo capitolo mi offre occasione di rivolgere una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori

pubblici, anche a nome dei colleghi Gaetano Falconi, Cantalamessa, Raccuini e Roselli, intorno alla linea ferroviaria Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma.

L'onorevole ministro sa che il progetto esecutivo per la linea Ascoli-Antrodoco è già stato approvato; ma l'importanza della linea non troverà il suo compimento se non sarà costruito il tronco Rieti-Corese.

Questo deve essere costruito non a nord per la valle del Farfa, ma a sud, seguendo la via Salaria attraverso il mandamento di Palombara Sabina, come insegnano la natura e la storia, sia perchè così sarà più breve e meno costoso, sia perchè le popolazioni e il traffico di cotesta regione meritano speciali riguardi.

Raccomando all'onorevole ministro che, quando il progetto di questo tronco sarà presentato, e sarà tra breve, voglia affrettarne l'approvazione. E gli raccomando altresì di portare attento esame e benevolo intendimento su questa ferrovia, che è richiesta da alte ragioni, affinchè possa divenire un fatto compiuto in tempo non troppo remoto, sia coi mezzi, di cui possiamo disporre a norma delle leggi vigenti, sia con altri mezzi, che egli potrà acconciamente studiare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Sarà l'ultima volta, almeno così spero, che parlerò sui capitoli del bilancio in discussione. Non domando una delle solite fermate dei diretti; perchè anche qui sono stato così poco fortunato che in due o tre anni che ho domandato la fermata di un diretto, reclamata dai viaggiatori che vengono dalla media e dalla bassa Italia, non sono riuscito (lo sappiano i miei elettori per le prossime elezioni) (*Ilarità*) non sono riuscito mai a cavare un ragno dal buco, non ho mai potuto ottenere questa fermata tanto necessaria. Quindi su questo non insisto. Ma mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro su due inconvenienti che capitano ai poveri viaggiatori, non esclusi noi deputati. Il primo riguarda la formazione dei treni. Di sera, specialmente quando noi ci permettiamo, in occasione della proroga dei lavori parlamentari, di ritornare ai patri lari, sapete che cosa succede? Che siamo messi nei vagoni pigiati come acciughe. Voi vedete talvolta una fila anche lunga di vagoni, ma molti di essi sono indicati come compartimenti riservati; così che i compartimenti per i viaggiatori comuni sono pochissimi e noi scontiamo tutti questi *riservati* destinati al privilegio.

Vi ha di più, onorevole ministro. Quei cartellini dove sta scritto « riservato » sono talvolta collocati maliziosamente; perchè appena il treno si mette in movimento vengono tolti; così in quei vagoni si viaggia allegramente e comodamente, mentre sono molti a penare, stretti come stoccafissi, nei compartimenti di altri vagoni.

Non basta. Si è introdotto l'uso dei biglietti di entrata nelle stazioni, i quali portano inconvenienti grandissimi!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fruttano centinaia di mila lire.

CAVAGNARI. Ma fruttano a scapito dei poveri diavoli che devono viaggiare. Quando uno fa per entrare in un vagone, lo trova pieno di compari (*Ilarità*), che stanno lì per favorire coloro che debbono partire. Se domandate agli impiegati che facciano uscire quella gente, vi rispondono: Noi non ce ne impicciamo. E poi accade che, quando il vagone si chiude, i compari escono, e chi è stato così fortunato, viaggia comodamente; mentre coloro, che non hanno avuto compari da portare alla stazione, viaggiano come possono. Perciò questi biglietti si dovrebbero sopprimere. Perchè, se uno va solo di qui a Civitavecchia, è accompagnato da uno stuolo di amici e parenti, e voi li vedete persino piangere insieme coi partenti che si affacciano ai finestrini salutando, inviando abbracci e sventolando fazzoletti; se poi deve arrivare sino a Pisa, sono lagrime a torrenti. (*Commenti animati ed ilarità.*) È una cosa ridicola! E tutto questo succede a scapito di coloro che viaggiano seriamente e veramente.

C'è un'altra considerazione che vorrei sottoporre all'onorevole ministro; e questa è determinata da un fatto, di cui furono testimoni parecchi nostri colleghi viaggianti sulla linea Roma-Genova ed oltre.

Eravamo, mi ricordo, in otto o dieci; e vi era uno dei nostri colleghi, che non aveva la solita tessera. Uno degli impiegati della ferrovia, un controllore (mi pare), domanda la tessera e quegli dice: Non l'ho; ma ho la medaglia. Risponde l'impiegato: La medaglia non serve a niente. Ma, replica il nostro onorevole collega, ci sono qui sei o sette colleghi, che possono far testimonianza che io sono deputato. E noi facemmo questa testimonianza; e poichè non eravamo contestati, potevamo fare testimonianza. (*Commenti in vario senso*). La tessera serve pel tempo transitorio fino al giorno che si ha la medaglia. (*Denegazioni*). In ogni modo, ancorchè quell'impiegato fosse stato nello stretto diritto, io protesto contro la sua condotta villana, la quale si erige contro la testimonianza di otto o dieci deputati. (*Commenti*). Protesto dunque contro questi abusi, sia nella formazione dei treni, per cui vi ha una sperequazione deplorevole, sia contro questo trattamento poco cortese, sia contro questi biglietti di entrata nelle sta-

zioni, per cui si formano stuoli di gente ingombrante. (*Interruzioni e commenti*). I biglietti di entrata non sono necessari (*Interruzioni*); se poi li volete mantenere, date ordini perchè gli impiegati sorveglino e facciano sì che non servano di pretesto per favorire alcuni viaggiatori a danno di altri,

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cimorelli.

CIMORELLI. Onorevole ministro, noi deputati della provincia di Molise non domandiamo altre ferrovie, ma ci lamentiamo delle cattive condizioni del servizio delle nostre linee e specialmente del tronco Caianello-Isernia.

L'onorevole ministro sa che da quando sono entrato alla Camera, non una volta, ma ogni anno ho sollevato questa questione; l'anno passato, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, ebbi l'onore di presentare un ordine del giorno, che fu bene accolto dall'onorevole ministro; e le nostre premure furono ritenute così giuste dall'onorevole Tedesco che egli emise un decreto con cui furono assegnate ben 400 mila lire per la rinnovazione dell'armamento di quella linea.

Ora domando all'onorevole ministro quando questa somma verrà spesa; perche è passato lungo tempo da che quel decreto fu emesso. L'onorevole ministro si compiacque di farmi sapere che la questione era stata portata al Consiglio dei ministri e che questo aveva approvata la spesa; ma non vedo che i lavori siano cominciati. Desidero perciò sapere da lui quando saranno fatti.

Egli ben conosce che questi lavori sono urgenti, perchè quella ferrovia non è così sicura come dovrebbe, tanto che ogni volta che passa un treno si rompe qualche rotaia. È dunque necessario che queste rotaie sieno presto sostituite. Questo stato di cose non solo costituisce un grave pericolo per i viaggiatori, ma importa altresì che i treni su quella linea debbono andare con una lentezza deplorevole, perchè la velocità dei nostri treni è dai 15 ai 20 chilometri all'ora. Voglio sperare che l'onorevole ministro vorrà provvedere sollecitamente.

E poichè ho facoltà di parlare mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che fu stanziata in bilancio una somma per la conduttura d'acqua lungo la stessa linea Caianello-Isernia. Perchè questi lavori non sono stati eseguiti? L'onorevole ministro sa che quella linea ha bisogno d'acqua potabile lungo le stazioni e le case cantoniere, e converrà che anche questo è un bisogno urgente, reclamato anche dall'igiene.

Voglio dunque sperare che l'onorevole ministro provvederà così alla rinnovazione delle rotaie della ferrovia Caianello-Isernia, come alla conduttura d'acqua che prende il nome dalla sorgente « La Gatta ».

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per la stazione di Rimini l'onorevole Gattorno non si può chiamare malcontento, perchè in questi ultimi anni si sono spese per quella stazione 800 mila lire e la Società come il Governo ritengono che si sia con ciò provveduto ai bisogni principali del traffico. (*Interruzioni*).

Quando vuole i particolari dei lavori, onorevole Gattorno, sono qui a sua disposizione.

L'onorevole Valle ha sollevato una questione riguardo ai viaggiatori muniti di biglietti a prezzo ridotto. Io posso dire che, per non aggravare la composizione di alcuni treni, si vieta di usarne ai viaggiatori muniti di biglietti a prezzo ridotto ma per qualche caso specifico, cui egli ha accennato, vedrò se è possibile diminuire gl'inconvenienti, perchè eliminarli completamente non possibile.

L'onorevole Baccelli Alfredo mi ha raccomandato di occuparmi di due linee. Dell'Ascoli Antrodoco posso dirgli che appena vanga qualche domanda o progetto io lo farò esaminare con ogni premura e benevolenza. Certamente, come dicevo poc'anzi, non si può pensare ad aumentare il sussidio chilometrico, ma, nei limiti del possibile, io ci metterò tutto il mio buon volere e terrò conto delle osservazioni fatte dal mio amico onorevole Baccelli.

All'onorevole Cavagnari dirò che io mi sono interessato più volte alla fermata di Portofino ma le difficoltà opposte dalla Società avevano un fondamento. Non ho bisogno di aggiungere che io sarei stato ben contento di poter sodisfare le premure dell'amico Cavagnari.

Egli ha sollevato un'altra questione, quella dei compartimenti riservati. È prescritto che i compartimenti riservati non ce ne debbano essere al di là di tre in un treno.

Ma, a parte ciò, non disconosco che qualche volta avviene l'abuso a cui egli ha alluso. Egli vuole che io dia disposizioni perchè si eserci una maggiore vigilanza e una maggiore vigilanza sarà esercitata anche per evitare gli abusi che commettono da quelli che hanno accesso alle stazioni. Abolire i biglietti d'ingresso nelle stazioni, come chiede l'onorevole Cavagnari, non è possibile, anche perchè il provento di quei biglietti va a beneficio delle Casse di previdenza del personale. Ma ad ogni modo io farò ordinare una maggior sorveglianza per guisa che questo abuso abbia a sparire. Egli poi ha accennato anche ad un caso particolare di un impiegato che

ha fatto il suo dovere, ma lo ha fatto in modo eccessivo e fiscale. E siamo d'accordo.

All'onorevole Cimorelli non posso dire altro che questo: che ho autorizzato la spesa per il nuovo armamento del tronco Caianello-Roccaravindola. Adesso si aspetta l'esecuzione dei lavori, ma non è molto sollecita, perchè la macchina è complicata e funziona lentamente. Ma certamente le somme occorrenti sono state assegnate dall'Amministrazione. (*Interruzione del deputato Cimorelli*).

Tuttii lavori debbono fare il loro corso; e col tempo vedrà anche l'armamento di quella ferrovia migliorato.

CIMORELLI. E per l'acqua?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Studierò anche la questione dell'acqua a cui egli ha accennato.

PRESIDENTE. Così è rimasto approvato il capitolo 68.

Capitolo 69. Personale di ruolo dell'Ispettorato – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 60,528.

Capitolo 70. 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 71. 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, n. 3048 (serie 3ª), lire 7,500.

Capitolo 72. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna ai sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata (Legge 15 dicembre 1892, n. 710) (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 73. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,000.

Capitolo 74. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 75. Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'ordinamento e l'esercizio delle strade ferrate, lire 5,000.

Tranvie. — Capitolo 76. Spese di sorveglianza sulle tranvie a trazione meccanica, lire 14,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 77. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 240.

Capitolo 78. 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 110,000.

Capitolo 79. Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto alle diverse opere pubbliche (*Spese fisse*) - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale ed a quello aggiunto del Genio civile, lire 355,780.

Capitolo 80. Personale straordinario addetto all'amministrazione centrale ed alle opere in Roma - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 4,200.

Capitolo 80 *bis*. Ministero - Personale aggiunto (*Spese fisse*), lire 82,300.

Capitolo 80 *ter*. Ministero - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 10,200.

Capitolo 80 *quater*. Genio civile - Personale aggiunto (*Spese fisse*), lire 676,000.

Capitolo 80 *quinq*. Genio civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 14,100.

Opere di Roma (*Spese ripartite*). — Capitolo 81. Quota a carico dello Stato nella spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 4,777,500.

Capitolo 82. 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 83. 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 84. Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Legge 7 luglio 1902, n. 306), lire 2,500,000.

Capitolo 85. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (Leggi 10 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,500,000.

Capitolo 86. 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 87. 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 957,000.

Capitolo 88. Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (Articolo 1, lettera *a*, della legge 25 febbraio 1900, n. 56), *per memoria*.

Opere varie. — Capitolo 89. Ampliamento, sistemazione ed arredamento della università di Napoli e degli istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339). Nona annualità, lire 437,000.

Capitolo 90. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Acerenza (Articoli 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325), lire 880.

Capitolo 91. 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. 301), lire 4,310.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 92. Sussidi ai comuni e alle provincie per l'istituzione dei servizi pubblici a mezzo di automobili fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, lire 30,000.

Capitolo 93. Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, lire 30,000.

Capitolo 94. Sussidi a concessionari per la istituzione e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, lire 30,000.

Strade - Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali - Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale. - Capitolo 95. Sistemazione e allargamento della strada comunale per la stazione di Pettorano classificata nazionale (n. 51) con regio decreto 2 marzo 1902, n. 96, e sistemazione del tratto di nazionale abbandonato dalla detta comunale al ponte sul Riaccio (Aquila), lire 7,300.

Capitolo 96. Aggiunzione di una seconda luce al ponte n. 60, opere per la sicurezza del transito e sistemazione di scoli d'acqua lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 14,000.

Capitolo 97. Imbrigliamento dei burroni attraversati dal secondo tronco della strada nazionale n. 55 (Avellino), lire 15,000.

Capitolo 98. Sistemazione ed allargamento della strada nazionale n. 8 nella località denominata Pala della Zerla nella diramazione Arten-Pontet (Belluno), lire 28,500.

Capitolo 99. Costruzione di una casa cantoniera doppia e di rifugio al chilometro 25+907 della strada nazionale n. 41 (Bologna), lire 16,200.

Capitolo 100. Allargamento e sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 ricadente nel chilometro 64 in località denominata Cornella presso l'abitato di Cividale Camuno (Brescia), lire 17,800.

Capitolo 101. Variante alla strada nazionale n. 53 fra il ponte n. 364 ed il piazzale della stazione ferroviaria di Larino (Campobasso), lire 7,900.

Capitolo 102. Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 51, già comunale, fra l'innesto del terzo tronco ed il piazzale della stazione ferroviaria di Roccaravindoli (Campobasso), lire 10,000.

Capitolo 103. Costruzione di nuove opere d'arte e miglioramento di quelle esistenti nel tronco dalla stazione ferroviaria di Francavilla Angitola alla marina di Soverato della strada nazionale n. 65 (Catanzaro), lire 27,000.

Capitolo 104. Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno in contrada Aria della Valle al chilometro 4 + 985 del tronco dal ponte Lao alla stazione ferroviaria di Spezzano-Castrovillari della strada nazionale n. 57 (Cosenza), lire 16,500.

Capitolo 105. Variante altimetrica per sistemazione del tratto denominato Ascesa Pellegrini fra le progressive 48 + 904 e 49 + 383 del tronco dal ponte Lao alla stazione ferroviaria di Spezzano-Castrovillari della strada nazionale n. 57 (Cosenza), lire 10,500.

Capitolo 106. Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 31 fra la sponda sinistra del Rivo Secco ed il nuovo tratto sistemato presso Demonte (Cuneo), lire 28,000.

Capitolo 107. Lavori di fognatura pel consolidamento della strada nazionale n. 40 presso il Rio di Cane in prossimità di S. Marcello Pistoiese (Firenze), lire 7,900.

Capitolo 108. Consolidamento della frana del Cigno lungo la strada nazionale n. 41 (Firenze), lire 29,000.

Capitolo 109. Consolidamento, difesa e sistemazione di un tratto del 1° tronco della strada nazionale n. 42 presso il chilometro 12 in località Massoni (Firenze), lire 9,000.

Capitolo 110. Correzione del tratto della strada nazionale n. 36 fra Genova e Torriglia nei punti più ristretti (Genova), lire 28,000.

Capitolo 111. Correzione della strada nazionale n. 44 alla salita Pasqualotto (Perugia), lire 7,000.

Capitolo 112. Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno alla progressiva 79+736 del 1° tronco della strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 10,800.

Capitolo 113. Costruzione di una casa cantoniera doppia nel tronco da Lagonegro al Ponte Lao della strada nazionale n. 57 (Potenza), lire 11,000.

Capitolo 114. Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno e cisterna alla progressiva 30 + 026.40 del tronco da Sella Cessuta all'altipiano di Viggiano della strada nazionale n. 58 (Potenza), lire 11,800.

Capitolo 115. Rettifica del tratto della strada nazionale Carnica n. 1 fra il Ponte sul Rio Cleudis presso Ampezzo ed i piani di Pignea (Udine), lire 29,000.

Capitolo 116. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca il bilancio o è deficiente lo stanziamento nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

MEL. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEL. In questo capitolo trova sede opportuna una mia raccomandazione, la quale tende a ripetere una preghiera già da me fatta al Governo in una interrogazione, alla quale il valoroso collaboratore dell'onorevole ministro, il segretario di Stato onorevole Pozzi, ebbe a dare sodisfacente risposta, promettendo che il Governo avrebbe provveduto d'urgenza ad impedire il progressivo interramento del lago di Negrisiola, nel distretto di Vittorio, dal qual lago defluiscono le acque del fiume Meschio, che alimentano le fiorenti industrie della città di Vittorio.

Non dubito punto che siano stati dati ordini categorici allo scopo di rimuovere tale inconveniente e così prevenire un danno, il quale si farà, senza gl'invocati provvedimenti, sempre più grave; perchè le frane e le ghiaie trasportate dai torrenti, che vengono giù dalle soprastanti montagne, oltrechè danneggiare la strada, minacciano di interrare completamente questo lago e di depauperare ognor più quel volume d'acqua, che è necessario come forza motrice per le importanti industrie di Vittorio. Non so se il Genio civile abbia ancora avviate le opere necessarie a prevenire questo danno, che sarebbe gravissimo per la città di Vittorio. Ad ogni modo ripeto la preghiera all'onorevole ministro di voler dare ordini perchè si provveda d'urgenza a questi lavori, che non importeranno certamente una forte spesa.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Confermo le formali assicurazioni del collega ed amico Pozzi, ed assicuro l'onorevole Mel che gli ordini sono stati dati e che saranno eseguiti con la massima sollecitudine.

MEL. Ringrazio.

PRESIDENTE. Così rimane approvato questo capitolo 116.

Capitolo 117. Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 9,650.

Capitolo 118. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali non eccedenti le lire 30,000, lire 10,150.

Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spesa dipendente dall'articolo 1, lettera c, della legge 25 febbraio 1900, n. 56). — Capitolo 119. Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 169,000.

Capitolo 120. Rettifica e miglioramento del tratto della strada nazionale n. 54, da Porta Puglie, in Avellino, alla stazione ferroviaria della stessa città, lire 64,500.

Capitolo 121. Sistemazione e consolidamento delle tratte in frana fra i ponticelli 55 e 56, 78 e 79 nel tronco da Ponte Nerolella a Sant'Andrea di Conza della strada nazionale n. 55 (Avellino), lire 1,000.

Capitolo 122. Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 16, fra la località Croce ed il Ponte della Porca (Brescia), lire 86,400.

Capitolo 123. Rettificazione della traversa interna dell'abitato di Leonforte lungo la strada nazionale n. 70. (Catania), lire 55,000.

Capitolo 124. Sistemazione del piano viabile delle Galleria del Colle di Tenda lungo la strada nazionale n. 30 Cuneo), lire 42,500.

Capitolo 125. Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo), lire 17,000.

Capitolo 126. Rettificazione d'un tratto della strada nazionale n. 42 nella località detta Madonna della Tosse (Firenze), lire 15,000.

Capitolo 127. Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì), lire 40,000.

Capitolo 128. Consolidamento di un tratto in frana in contrada S. Giovannello nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo), lire 10,000.

Capitolo 129. Rettificazione della salita di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 (Perugia), lire 40,000.

Capitolo 130. Rettificazione della salita di Monte Martino fra la chiavica n. 120 ed il muro etrusco n. 1, nella strada nazionale n. 44 (Pesaro), lire 30,000.

Capitolo 131. Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 280,000.

Capitolo 132. Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 9,800.

Capitolo 133. Maggiori spese impreviste pei lavori compresi nella tabella *A* annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 48,500.

Capitolo 134. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 18,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali. — Spese dipendenti dalla legge 3 luglio 1902, n. 297. — Capitolo 135. Strada nazionale della Valle d'Agri, da Sapri, attraversando la strada nazionale della Calabria, per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (variante al tronco 10° per Cirigliano e Gorgoglione) (Potenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 58), lire 20,000.

Capitolo 136. Deviazione del tratto fra il passo di Monterosso ed il ponte Abate (Catanzaro) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 16), lire 50,000.

Capitolo 137. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33), *per memoria.*

Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 138. Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di prima serie Aquila-Ascoli (Teramo) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 2), lire 30,000.

Capitolo 139. Strada da Nicastro alla Marina di Sant' Eufemia (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 6), lire 30,000.

Capitolo 140. Strada da un punto della nazionale n. 36 (ora n. 62), presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 7), lire 70,000.

Capitolo 141. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 8), lire 20,000.

Capitolo 142. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 13), lire 80,000.

Capitolo 143. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della strada nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 15), lire 20,000.

Capitolo 144. Strada da Capestrano per Forca di Penne, alla strada provinciale Chieti-Teramo (Teramo) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, numero 16), lire 20,000.

Capitolo 145. Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21), *per memoria.*

Capitolo 146. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro). (Legge 30 maggio 1875, numero 2521, n. 23), lire 60,000.

Capitolo 147. Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 25), lire 60,000.

Capitolo 148. Strada da Mormanno, per Papasidero, a Scalea (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 28), *per memoria.*

Capitolo 149. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29), *per memoria.*

Capitolo 150. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29), lire 70,000.

Capitolo 151. Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29), lire 20,000.

Capitolo 152. Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 53), lire 40,000.

Capitolo 153. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 33), lire 20,000.

Capitolo 154. Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55), lire 65,000.

Capitolo 155. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 23), *per memoria.*

Capitolo 156. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23), lire 70,000.

Capitolo 157. Strada della provinciale Tebro Romagnola, presso Pieve Santo Stefano, per Sestino, a Pian di Meleto in provincia di Pesaro (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 24), lire 70,000.

Capitolo 158. Strada dalla nazionale Appulo-Sannitica, tra Gambatesa e Ielsi, per Riccia, alla provinciale Bebiana in contrada Decorata e quindi alla provinciale Benevento-Foiano presso il Casone Cocca (Benevento) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 34), lire 40,000.

Capitolo 159. Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 70), lire 75,000.

Capitolo 160. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito,

Castel Bottaccio a Lupara, a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n, 73), *per memoria.*

Capitolo 161. Diramazione della strada provinciale n. 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilona nei pressi di Pescolanciano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74), lire 20,000.

Capitolo 162. Strada da Piedimonte d'Alife pel Maltese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiaturo (Caserta). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 76), lire 40,000.

Capitolo 163. Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 77), lire 60,000.

Capitolo 164. Strada dal punto più alto dell'ultimo tronco della strada provinciale n. 15 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521) presso la Masseria Graziani, attraverso l'abitato di Montefalcone del Sannio per un tratto della strada comunale di Montefalcone, a San Felice Slavo, al Casino Piccoli a da ivi per Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo, Rotello, Serracapriola, alla stazione ferroviaria di Chieuti (Campobasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, numero 78), lire 90,000.

Capitolo 165. Strada da sotto Atessa all'Istonia presso S. Barnaba di San Buono (Chieti). Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, numero 97), lire 60,000.

Capitolo 166. Prolungamento della provinvinciale di Valsinello da Guilmi all'incontro della strada Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 98), lire 60,000.

Capitolo 167. Collegamento della strada provinciale Istonia con la Trignina, attraverso la Sella del Convento di Palmoli (Chieti), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 101), lire 20,000.

Capitolo 168. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 112), lire 50,000.

Capitolo 169. Strada dalla provinciale Rotonda Valsinni, nei pressi di Oriolo, alla stazione di Amendolara (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 117). lire 120,000.

Capitolo 170. Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio (Firenze) (Legge 22 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 127), lire 20,000.

Capitolo 171. Prolungamento della strada provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Genosa in terra di Otranto (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 154). lire 145,000.

Capitolo 172. Strada di Sant'Agata di Militello, pei press di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 165), lire 100,000.

Capitolo 173 Completamento della provinciale Patti-Randazzo con diramazione alla provinciale Messina-Marina, per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Messina) (Legge 20 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 166, lire 60,000.

Capitolo 174. Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano, alla provinciale Potenza-Spinazzola, per Monte Peloso, con ponte sul Basento (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 209), lire 60,000.

Capitolo 175. Prolungamento della strada provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 211), lire 40,000.

Capitolo 176. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 212), lire 40,000..

Capitolo 177. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 213), lire 50,000.

Capitolo 178. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 214), lire 30,000.

Capitolo 179. Strada dalla nazionale delle Calabrie, verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno), (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 216), lire 50,000.

Capitolo 180. Strada da Laurito, sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza, per Castel Ruggero, a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 225), lire 30,000.

Capitolo 181. Costruzione di un tronco di strada provinciale presso le due Raguse (Siracusa). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, n. 233), lire 40,000.

Capitolo 182. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e e 30 maggio 1875, n. 2521, *per memoria.*

Capitolo 183. Concorso dello Stato per le

strade provinciali di 1ª e 2° serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente, 1,225,000 lire.

Capitolo 184. Spese impreviste per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 640,000.

Capitolo 185. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 150,000.

Capitolo 186. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 30,000.

Sussidi straordinari per opere stradali. — Capitolo 187. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali, ecc. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267: 19 luglio 1894, n. 338, articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56 e legge 8 luglio 1903, n. 312), lire 1,498,500.

Capitolo 188. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

Capitolo 189. Sussidi ai comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane, lire 30,000.

Acque. — Capitolo 190. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (*Spesa ripartita*) (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 251), lire 1,540,000.

Onorevole Negri, ella è inscritto su questo capitolo: vuol parlare ora o rimettere a domani il suo discorso?

Voci. A domani! a domani!

NEGRI. Io sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1903-904.

Presenti e votanti		210
Maggioranza		106
Voti favorevoli	173	
Contrari	37	

(*La Camera approva*).

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 52,002.86 verificatesi sulla assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903, concernenti spese facoltative:

Presenti e votanti		210
Maggioranza		106
Voti favorevoli	168	
Contrari	42	

(*La Camera approva*).

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1903-1904:

Presenti e votanti		210
Maggioranza		106
Voti favorevoli	159	
Contrari	51	

(*La Camera approva*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Prego la Camera di fare attenzione perchè dobbiamo stabilire l'ordine del giorno. Intanto propongo che la Camera tenga seduta domani alle 10 per terminare la discussione del disegno di legge sull'ordinamento giudiziario. Poi è inscritto nell'ordine del giorno un disegno di legge concernente gli organici dell'Amministrazione centrale e della marineria; proporrei di inscriverlo nell'ordine del giorno come secondo argomento. L'onorevole Lucchini farebbe poi istanza perchè si mettesse in discussione una sua proposta di legge sulla riabilitazione. Ma, a mio avviso, nelle sedute antimeridiane, dopo il disegno di legge riguardante gli organici del Ministero della marineria, si dovrebbero inscrivere nell'ordine del giorno il numero 43 (Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane), e poi il numero 34 (Istituzioni di Commissioni provinciali e di un Consiglio superiore per la pubblica assistenza e beneficenza).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Benissimo.

PRESIDENTE. Quindi proporrei di iscrivere nell'ordine del giorno i disegni di legge segnati con i numeri 52 e 50, questo che si riferisce ad agevolezze alle industrie le quali adoperano il sale e lo spirito e quello che si riferisce alla sistemazione del personale straordinario dipendente dal Ministero del tesoro.

Questo sarebbe l'ordine del giorno delle tornate antimeridiane, ma l'onorevole Lucchini, invece, intende di proporre che si discuta il suo disegno di legge intorno alla riabilitazione.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dellinterno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Farei osservare all'onorevole Lucchini che i disegni di legge, di cui ha parlato l'onorevole presidente, sono inscritti nell'ordine del giorno da molto tempo e si riferiscono a questioni, le quali possono essere risolute sollecitamente; il suo disegno di legge, invece, è di molta importanza, e credo sia bene che sia discusso a fondo. Nemmeno l'onorevole Lucchini si farà l'illusione che possa essere approvato anche dall'altro ramo del Parlamento prima della chiusura dei lavori. Ad ogni modo, non mi oppongo che si discuta, ma dopo i disegni di legge, i quali sono stati indicati dall'onorevole presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchini Luigi ha facoltà di parlare.

LUCCHINI LUIGI. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio del suo cortese consenso affinchè il disegno di legge sulla riabilitazione sia discusso nelle sedute mattutine. Non ho nessuna difficoltà che sia iscritto dopo quelli che ora ha menzionati il nostro onorevole presidente. In questo senso mi pare si potrebbe andare d'accordo; tanto più che credo che quel disegno di legge non solleverà grandi discussioni.

TURATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

TURATI. Proporrei che insieme con questi disegni di legge, che si metterebbero nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, venisse iscritto anche il disegno di legge, che è segnato col numero 40 nell'ordine del giorno per « Modificazione all'articolo 22 della legge comunale e provinciale, relativo all'elettorato ed alla eleggibilità amministrativa ». Su quel disegno di legge siamo tutti d'accordo, Governo e Commissione; esso non darà dunque luogo a discussioni; se non si discutesse prima della chiusura della Camera, non potrebbe applicarsi per le elezioni comunali imminenti.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho difficoltà che sia iscritta nell'ordine del giorno la proposta di legge, di cui ha parlato l'onorevole Turati, salvo di cercare il luogo opportuno.

PRESIDENTE. Allora dopo i disegni di legge, che ho accennati, si iscriverebbe quello dell'onorevole Turati, che non darà luogo a discussione, e poi quello dell'onorevole Lucchini.

Così rimarrebbe stabilito l'ordine del giorno delle sedute antimeridiane. In quanto alle sedute pomeridiane...

DEL BALZO CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Del Balzo, la contento subito.

Per le sedute pomeridiane iscriverei nell'ordine del giorno i disegni di legge per maggiori assegnazioni, poi un disegno di legge per aggregazione di un comune; quindi il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici. Esaurito il bilancio dei lavori pubblici, sarebbe iscritto nell'ordine del giorno un disegno di legge che viene dal Senato e che non darà luogo a grave discussione, e poi quello per il miglioramento della condizione degli ufficiali subalterni, poi il bilancio della guerra, poi il disegno di legge sull'indennità ai superstiti della campagna dell'Agro Romano, che è quello a cui accenna l'onorevole Del Balzo.

DEL BALZO CARLO. Questo dovrebbe andare dopo il disegno di legge degli ufficiali, perchè mi pare che fossero abbinati.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma è bene accelerare la discussione dei bilanci perchè il Senato possa averli votati prima del 30 giugno.

DEL BALZO CARLO. Ad ogni modo subito dopo il bilancio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sì, subito dopo il bilancio della guerra.

PRESIDENTE. Così rimane dunque stabilito l'ordine del giorno.

Domani dunque due sedute. Nella seduta pomeridiana si procederà contemporaneamente alla votazione segreta dei disegni di legge per eccedenza di impegni e del bilancio dei lavori pubblici.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla presidenza.

CIRMENI, *segretario, legge:*

« Chiedo d'interrogare l'onorevole ministro del tesoro sulla convenienza d'invitare la Direzione del Banco di Napoli ad iniziare le operazioni di pegnorazione delle sete presso la succursale di Reggio Calabria.

« Tripepi ».

« I sottoscritti interrogano l'onorevole ministro delle finanze per sapere se e quali provvedimenti egli creda di adottare per agevolare l'uso della benzina per gli automobili destinati al pubblico servizio.

« Sorani, Sinibaldi ».

« I sottoscritti interrogano il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se egli sia disposto a presentare sollecitamente un disegno di legge avente per iscopo di facilitare i mezzi per combattere le numerose maattie parassitarie che infestano gli oliveti.

« Nuvoloni, Berio ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda conveniente e doveroso di obbligare la società Adriatica di attivare il tanto desiderato e promesso treno del pomeriggio tra Verona e Peschiera.

« Miniscalchi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onotevoli ministri delle finanze e del tesoro per sapere per quali cause non furono ancora restituiti ai rispettivi possessori-usufruttuari i certificati di rendita 4.50 per cento intestati ad Opere pie di beneficenza, che gli stessi possessori hanno dovuto presentare e rimettere all'amministrazione del Debito pubblico, in esecuzione e per gli effetti della legge sulla conversione del 21 dicembre 1903.

« Cuzzi ».

« Interrogo il ministro di grazia e giustizia sulle intenzioni del Governo di mantenere l'antica promessa sulla istituzione delle sezioni di pretura.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda intervenire con pronti ed efficaci aiuti in favore dei comuni di Luras, Calangianus ed altri del circondario di Tempio invasi dalle cavallette.

« Pala ».

« Chiedo d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al nuovo orario sulla linea Ventimiglia-Genova che non appaga ed anzi danneggia i bisogni di quelle popolazioni

« Nuvoloni »,

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della istruzione pubblica sulla opportunità di applicare subito, nel prossimo movimento del personale insegnante delle scuole medie terii del disegno di legge sullo stato g degli insegnanti.

« Carboni-I

« Il sottoscritto interpella l'onorevole r dell'interno sulle incredibili e persister zioni usate da oltre sei mesi dalla pr di Torino a danno dei comuni dello sciol sorzio sanitario di Verrès, in aperta vi della legge, della giurisprudenza e delle istruzioni da essa impartite in altri cas mili, e ciò coll'unico scopo di imporre sistente presunzione di stabilità a favo beniamino notorio del medico provinci

« Farinet France

PRESIDENTE. Le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno ai ter regolamento, quanto alla interpellanza il interessato dirà se e quando accetta svolta.

La seduta termina alle 19.15.

Ordine del giorno per la seduta di do
Alle ore 10.

1. *Seguito della discussione sul disegn*
Modificazioni all'ordinamento giudizi

Discussione sul disegno di legge:

2. Modificazioni alle tabelle orga personale dell' amministrazione centr stato maggiore generale della regia m corpo sanitario militare marittimo, deg di scrittura e degli impiegati in ecceden organici. (454)

3. Provvedimenti a favore dei d dalle alluvioni e frane del secondo se 1903, e assegnazione di maggiori fondi stemazione dei torrenti attraversanti l' Modica. (522)

4. Istituzioni di Commissioni prov un Consiglio superiore e di un servizio della pubblica assistenza e beneficenz

5. Sistemazione del personale staor pendente dal Ministero del tesoro. (4

6. Agevolezze alle industrie che ad sale e lo spirito,. (547)

7. Modificazione all'articolo 22 comunale e provinciale, relativo all'el all'eleggibilità amministrativa. (500)

8. Sulla riabilitazione. (367-I)

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Domanda di autorizzazione a p giudizio contro il deputato De Feli per diffamazione a mezzo della stam

scussione dei disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e iinuzioni di stanziamento su alcuni capi- llo stato di previsione della spesa del Mi- di grazia e giustizia per l'esercizio finanzia- 03-904 (531).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stan- ito su alcuni capitoli dello stato di previ- della spesa del Ministero delle poste e dei afi per l'esercizio finanziario,1903-904. (497)

Costituzione in comune autonomo delle i di Stornara e Stornarella. (564)

Seguito della discussione del disegno di legge: to di previsione della spesa del Ministero vori pubblici per l'esercizio finanziario 05. (428)

scussione dei disegni di legge:

Provvedimenti per gli ufficiali interiori del esercito (*Urgenza*). (513)

Modificazioni al testo unico delle leggi ed i fissi per il regio essrcito. (514)

Stato di previsione della spesa del Mini- della guerra per l'esercizio finanziario 05. (430, 430-*bis*)

Indennità ai superstiti della campagna gro Romano (271)

Stato di previsione della spesa del Mini- dell'istruzione pubblica per l'esercizio fi- rio 1904-905. (426)

Stato di previsione dell'entrata per l'eser- inanziario 1904-905. (421)

Sul contratto di lavoro. (205)

Della riforma agraria. (147)

Modificazioni al libro I, titolo V, capo X dice civile, relative al divorzio. (182)

Monumento nazionale a Dante Alighieri na. (142)

Costruzione di edifici a Cettigne (Monte- ed a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle rappresentanze. (345)

Sgravi graduali ai tributi più onerosi e provvedimenti a favore del lavoro e della zione operaia e industriale. – Provvedi- per le provincie meridionali, la Sicilia e legna. (204-248)

Disposizioni sull'ordinamento della fa- . (207)

Modificazioni al testo unico delle leggi sul- amento dell'esercito approvato con regio o 14 luglio 1898, n. 525. (302)

Modificazioni al testo unico della legge tariato. (131)

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

23. Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame. (350)

24. Modificazioni al ruolo organico del personale addetto alle legazioni italiane all' estero – Creazione di cinque nuovi posti di segretario di Legazione di 2ª classe. (380)

25. Computo, agli effetti dell'avanzamento e della pensione, del tempo del servizio prestato a bordo delle navi che trasportano emigranti, da medici della marina militare o da altro personale della regia marina. (211)

26. Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia » (476) (*Urgenza*)

27. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie. (96)

28. Riduzione al quarto del contributo annuo assunto dal Consorzio della ferrovia Foggia-Candela a termini della Convenzione 10 giugno 1868, approvata con legge 28 agosto 1870, n. 5858. (246)

29. Revisione della circoscrizione dei collegi elettorali politici in base ai risultati del censimento generale della popolazione del Regno dell'anno 1901. (355)

30. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 3,777,148.47 verificatesi sull'assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1901-902, concernenti spese facoltative. (222)

31. Modificazioni al ruolo organico dell'ufficio d'ispezione e di vigilanza sugli Istituti di credito e di previdenza. (512)

32. Sulla riparazione degli errori giudiziari. (367-II)

33. Regificazione del ginnasio e della scuola tecnica di Pistoia. (517)

34. Distacco dei comuni di Troia, Castelluccio Valmaggiore, Faeto e Celle S. Vito dal circondario di Bovino ed aggregazione al circondario di Foggia. (556)

35. Approvazione di nuove e maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904. (529)

36. Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia). (562)

37. Costituzione in comune autonomo delle frazioni di Rivarolo del Re, Brugnolo e Villanova (Casalmaggiore) (543)

38. Ruolo organico del personale addetto alle biblioteche. (364)

39. Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli. (519)

40. Distacco di territorio dal comune di Campoformido ed aggregazione a quello di Udine. (507)

41. Aggregazione dei comuni di S. Giorgio su Legnano, Canegrate e San Vittore Olona al mandamento di Busto Arsizio. (487)

42. Aggregazione del comune di Cerro Maggiore al mandamento di Busto Arsizio. (563)

43. Destinazione delle economie risultanti dal fondo pensioni per i veterani del 1848-49 a favore di coloro che presero parte alle successive campagne per l'indipendenza nazionale. (119)

44. Destinazione di un ufficiale dell'ordine giudiziario in qualità di console aggiunto presso i Regi Consolati in Alessandria e Cairo. (544)

45. Proroga di termini pei riscatti delle strade ferrate Meridionali e delle linee Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona. (516)

46. Costruzione di un nuovo edifizio per la clinica chirurgica della Regia Università degl' studi di Parma. (537)

47. Cessione all'orfanotrofio di S. Maria degli Angeli in Roma del fabbricato detto il Clementino alle Terme Diocleziane. (539)

Prof. Avv. Luigi Ravani.
Direttore dell'Ufficio di Revisione e di Stenografia.

Roma, 1904 — Tip. della Camera dei Deputati.