

CIV.

TORNATA DI SABATO 3 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

| | |
|---|------------------------|
| Atti vari | Pag. 3711 |
| Bilancio delle poste e telegrafi (<i>Seguito e fine della discussione</i>) | 3671 |
| AGUGLIA (<i>relatore</i>) | 3677 |
| CAVAGNARI | 3673 |
| COTTAFANI | 3677 |
| GALLINO N. | 3679 |
| MEL | 3675 |
| MEZZANOTTE | 3673 |
| MORELLI-GUALTIEROTTI (<i>ministro</i>) | 3672 |
| | 3673-74-75-76-77-78-79 |
| ORLANDO S. | 3677 |
| PRESIDENTE | 3673 |
| SANARELLI | 3674 |
| SOLIMBERGO | 3679 |
| Bilancio dei lavori pubblici (<i>Discussione</i>): | 3684 |
| CAVAGNARI | 3695 |
| FILI-ASTOLFONE | 3703 |
| GALLINO N. | 3690 |
| GATTONI | 3703 |
| NUVOLONI | 3700 |
| PALA | 3704 |
| ROMANIN-JACUR | 3689 |
| SICHEL | 3684 |
| Coordinamento del disegno di legge: | |
| Stato giuridico degli insegnanti delle scuole medie | 3671 |
| CREDARO (<i>relatore</i>) | 3671 |
| Disegno di legge (<i>Presentazione</i>): | |
| Provvedimenti sul dazio di consumo (MAJORANA) | 3682 |
| Dimissioni della Giunta per le elezioni. | 3682 |
| FORTIS (<i>presidente del Consiglio</i>) | 3684 |
| LUCIFERO | 3683 |
| PRESIDENTE | 3682 |
| Interrogazioni: | |
| Invasione di cavallette nei comuni di Corigliano Calabro ed altri: | |
| D'ALIFE | 3668 |
| DEL BALZO (<i>sottosegretario di Stato</i>) | 3668 |
| Sistemazione delle farmacie nel Regno: | |
| CELESIA | 3669 |
| MARSENGO-BASTIA (<i>sottosegretario di Stato</i>) | 3669 |
| Concessione di prestiti agli enti locali: | |
| BERTOLINI | 3670 |
| FASCE (<i>sottosegretario di Stato</i>) | 3670 |
| MARSENGO-BASTIA (<i>sottosegretario di Stato</i>) | 3670 |

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

| | |
|----------------------|--------------|
| ABIGNENTE | Pag. 3708 |
| ALESSIO | 3711 |
| CABRINI | 3711 |
| PRESIDENTE | 3684-3708 11 |

Relazioni (*Presentazione*):

| | |
|---|------|
| Variazioni sul bilancio di grazia e giustizia e culti (RUBINI). | 3681 |
| Bilancio della guerra (PAIS) | 3682 |
| Destinazione di ufficiali dello stato maggiore di marina in posizione ausiliaria come capitani di porto in alcune piazze militari, marittime e nei porti delle colonie (LIBERTINI G.) | 3694 |

Votazioni segrete (*Risultamento*):

| | |
|---|------|
| Aumento di lire 1,000,000 al fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine inscritto nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1904-905 | 3709 |
| Posa di un cavo nella galleria del Sempione e miglioramento delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche fra l'Italia e la Svizzera | 3709 |
| Proroga al 4 giugno 1906 di alcuni termini stabiliti dalla legge 24 maggio 1903, riguardante l'ordinamento dell'Eritrea | 3709 |
| Stato giuridico degli insegnanti delle scuole medie e normali, regie e pareggiate | 3709 |
| Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1905-906 | 3709 |

La seduta comincia alle ore 14.5.

PAVIA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli Di Giorgio, di giorni 10; De Marinis, di 10; D'Aroneo, di 20; Mantica, di 1; Giaccone, di 8; Dari, di 4; Queirolo, di 5. Per motivi di salute, gli onorevoli Morando, di giorni 15; Cassuto, di 5.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima sarebbe quella dell'onorevole Marghieri, ma questa interrogazione, come le altre che seguono degli onorevoli Buccelli, Scaglione, Agnini, Cellesia e Gatti devono essere rimandate, perchè il ministro dei lavori pubblici, per ragioni di ufficio, non può intervenire alla seduta, ed il sottosegretario di Stato come, ho già fatto avvertire, è ancora nel Veneto, ove si è recato per accertare i danni delle ultime piene: quindi invece di dichiararle decadute, le lasceremo nell'ordine del giorno.

AGNINI. Quando potrà esser presente l'onorevole sottosegretario di Stato?

PRESIDENTE. Credo lunedì o martedì.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole D'Alife al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere come intenda provvedere a combattere i danni gravissimi prodotti da una invasione di cavallette nei comuni di Corigliano Calabro e San Giorgio Albanese ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Non appena fu denunciata l'invasione delle cavallette nei comuni di Corigliano Calabro e San Giorgio Albanese, il Ministero si fece un dovere di inviare sul posto il professore Leonardi della Scuola superiore di agricoltura di Portici. Ed avendo questi suggerito che era necessario combattere le cavallette mediante irrazioni con sostanze insetticide, il Ministero inviò 2,000 lire in denaro da distribuirsi nei due comuni e 30 pompe irroratrici, le quali rappresentano un'altra spesa di 900 lire. Di modo che il Ministero finora ha già mandato là tre mila lire. Più di ciò non poteva fare, perchè i fondi stanziati nel capitolo per combattere gli insetti nocivi all'agricoltura sono molto limitati e la ragione si comprende avendo lo stanziamento più lo scopo di fare studiare i modi di combattere gli insetti nocivi che di sostenere le lotte a spese dello Stato.

In questo caso veramente non è questione di studiare: che cosa sia la malattia si sa. Occorre invece che i privati, il comune e la provincia si facciano iniziatori di una lotta contro l'insetto perchè tale lotta non può essere fatta a spese dello Stato.

Anzi coi mezzi molto limitati del bilancio, il Ministero ha fatto tutto quello

che doveva e forse anche di più. Aggiungo che, essendosi domandato che fosse inviato sul posto nuovamente il professore Leonardi il Ministero si è fatto un dovere di mandarlo subito.

Oltre di ciò, ripeto, non potrei promettere nulla, perchè non abbiamo i fondi, e d'altronde se il Governo volesse sostenere la lotta contro le cavallette, gli sarebbero necessarie non migliaia di lire ma centinaia di migliaia.

Riassumendo, per tutto ciò che è suggerimento, direzione tecnica, il Ministero è pronto a fare, come ha fatto, tutto il possibile. Altri affidamenti non sono in grado di dare.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alife ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodi sfatto.

D'ALIFE. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato non è che la conferma più ampia e completa della assoluta insufficienza dei fondi che col bilancio si destinano all'agricoltura, mentre è fuor di dubbio che in un paese essenzialmente agricolo qual'è il nostro, il bilancio stesso dovrebbe porgere al competente Ministero tutti i mezzi necessari per tutelare e favorire l'incremento di questa principalissima fonte della ricchezza nazionale.

Ed è doloroso constatare che mentre non mancano i buoni propositi e le lodevoli iniziative, vengono poi meno, per l'accennata deficienza, quegli aiuti che solo il Governo può e deve dare. Il sussidio di lire 2 mila è irrisorio!

Che vale infatti l'aver presso la Scuola superiore di agricoltura di Portici infaticabili ed insigni studiosi di cose sommarmente interessanti le varie colture? A che serve che i distinti professori Berlesi, Silvestri e Leonardi ed altri, della scuola stessa con le loro ricerche abbiano raggiunto risultati splendidi ed utilissimi, quando il Governo non provvede alla loro applicazione pratica, a renderli noti e farli apprezzare?

Da noi si studia e gli stranieri si valgono poi col loro senso pratico di questi nostri studi. Tale è lo stato delle cose e su di esso occorre che il Governo fermi la sua speciale attenzione.

Nel caso di cui trattasi abbiamo intanto che mentre a Firenze esiste una stazione entomologica con personale apposito e una non lauta, ma discreta dotazione, nella Scuola di Portici, alla quale è affidata la vigilanza sull'agricoltura di tutta l'Italia meridionale

esiste un solo laboratorio entomologico cui è accordata una limitatissima sovvenzione assorbita quasi per intero dai meschini assegni del direttore e dell'assistente, cosicchè alla impossibilità di ottenere che il laboratorio stesso agisca efficacemente si accoppia il pericolo che gli egregi professori, che vi sono addetti, si trovino nella circostanza di accettare le offerte di posti meglio retribuiti che anche dall'estero possono ad essi pervenire. Cerchi, onorevole sottosegretario di Stato, che anche la scuola di Portici divenga stazione entomologica.

Quanto poi alla invasione delle cavallette nel territorio di Corigliano Calabro debbo notare che l'amministrazione comunale non tralasciò di fare tutto quanto poteva di meglio, sobbarcandosi ad una spesa assolutamente superiore alle sue forze. Le irrazioni per la distruzione degli insetti mediante raccolta a pagamento, formarono oggetto delle cure speciali del municipio, ed i risultati immediati furono soddisfacenti essendosi distrutti più centinaia di quintali di cavallette, ma il sacrificio economico del comune non raggiungerà completamente lo scopo se con metodi razionali non si continuerà nelle operazioni necessarie per estirpare i germi lasciati dagli insetti ed evitare così che il flagello si rinnovi nel venturo anno!

Or è qualche anno, essendosi verificata un'invasione di cavallette nel territorio di Salerno, il Governo largì circa 10 mila lire, per soccorrere all'uopo l'amministrazione locale. L'entità dei danni che il territorio di Corigliano Calabro e San Giorgio Albanese subisce per causa identica, non è minore.

Ciò che voi promettete, onorevole amico Del Balzo, è insufficiente, nè credo che occorra dimostrarvelo. Quindi insisto perchè a tali gravi e urgenti bisogni si provveda dal Governo, sia con qualche stralcio di fondi, sia con fondi di riserva, e che nel futuro bilancio vi sia un'apposita somma destinata a tali dolorose evenienze, sia presentando, se necessario, anche apposito disegno di legge che disciplini la materia e dia modo di costituire con l'assistenza del Governo speciali censorzi aventi per iscopo la difesa contro l'insetto devastatore. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Falconi Gaetano al ministro dell'istruzione pubblica «sulla opportunità e convenienza di applicare, con equa ragionevole larghezza, la disposizione con-

tenuta nell'articolo 93 del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari (13 ottobre 1904)».

Ma non essendo egli presente, questa interrogazione s'intende decaduta.

E così passiamo alla interrogazione dell'onorevole Celesia al ministro dell'interno «per sapere se e come intenda provvedere ad una uniforme sistemazione delle farmacie nel Regno ed alla presentazione del disegno di legge promesso nell'articolo 68 della legge sanitaria 22 dicembre 1888».

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

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La questione dell'esercizio della farmacia è molto complessa, dovendosi conciliare l'indirizzo liberale sancito giustamente nella legge del 1888 con l'esigenze di un servizio così delicato ed importante e col rispetto dovuto ai diritti legittimi della benemerita classe dei farmacisti. In sede di interrogazione io non esaminerò la questione in tutta la sua ampiezza e neppure esaminerò i singoli fatti che furono purtroppo risolti in modo così diverso da diverse giurisprudenze. Dirò soltanto all'onorevole interrogante che il Governo riconosce esser suo dovere di rendere al più presto possibile pratico omaggio all'articolo 68 della legge citata, articolo che regola la intricata questione dei vincoli e dei privilegi. E così noi stiamo già studiando a fondo la questione per vedere di presentare quanto prima un disegno di legge che soddisfaccia pienamente a tutte queste esigenze. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Celesia ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

CELESIA. L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto egregiamente che in ordine all'esercizio della farmacia si tratta di questione talmente grave e complessa che se la si volesse esaminare tutta quanta essa escirebbe senza dubbio dai limiti di una modesta interrogazione.

Io però mi sono attenuto a questi strettissimi limiti di una interrogazione appunto perchè io non volevo altro conoscere che... (*Commenti*).

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. No, no, io per questo le faccio elogi.

CELESIA. La ringrazio e le sue parole giustificano la via che ho scelta. Soltanto mi preme di richiamare l'attenzione della

Camera e del Governo sopra la contraddittorietà delle decisioni tra l'autorità amministrativa e l'autorità giudiziaria. Se qui fosse lecito sindacare e discutere certe decisioni dell'autorità giudiziaria, noi dovremmo domandarci come, data la chiarezza degli articoli 68 e 25 della legge, si sia potuto talvolta ritenere che sia applicabile sin da ora il sistema della libertà di esercizio. Fatto è che, il magistrato, specialmente la Cassazione ha detto parecchie volte non potersi perseguire coloro che aprono farmacie senza permesso dell'autorità prefettizia. Viceversa le autorità amministrative, con buone ragioni, fino a questi ultimi tempi hanno sempre elevate delle contravvenzioni, ed ora, pur riconoscendo che non è libero l'esercizio della farmacia, si astengono dall'elevare contravvenzioni perchè in certe provincie del Regno queste contravvenzioni finiscono con delle assolute.

Ora io dico che questa condizione di fatto deve cessare e al più presto; ed io ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato di aver promesso che penserà in qualche modo a farla cessare. Io comprendo che vi sono delle difficoltà giuridiche e finanziarie di ordine altissimo e che la questione non si può risolvere lì per lì; ma vorrei che almeno si trovasse il mezzo di risolvere in via provvisoria, con una interpretazione autentica della legge o del regolamento, questa questione, e chesi togliesse questa contraddittorietà in modo da poter sapere una volta per sempre in tutte le regioni d'Italia se ed in quali limiti sia lecito aprire nuove farmacie. E ciò è tanto più necessario in quanto in taluni distretti giudiziari è ancora ammessa un'azione civile a tutela dei diritti dei farmacisti, azione che ritengo giustissima e che viceversa in altri distretti non è ammessa dai tribunali. Mi auguro che le promesse dell'onorevole sottosegretario di Stato vengano prontamente mantenute per dare una situazione sicura alla benemerita classe dei farmacisti.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Luzzatto Riccardo ai ministri dell'interno e del tesoro « per sapere se intendano di provvedere perchè sia estesa ai comuni ed alle provincie dell'Alta Italia le disposizioni sui prestiti da parte della Cassa depositi di cui alle leggi del 1900 e 1904 ».

A questa interrogazione è connessa quella dell'onorevole Bertolini al ministro del tesoro « per conoscere se intenda presentare

un disegno di legge per estendere anche alle altre provincie settentrionali le disposizioni della legge 19 maggio 1904 per la concessione di prestiti agli enti locali, di cui ora mai fruiscono tutte le altre provincie del Regno ».

L'onorevole Luzzatto Riccardo non presente; però essendo presente l'onorevole Bertolini, la risposta data a quest'ultimo servirà anche per il primo.

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

MARSENGO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Veramente io sarei stato interrogato solo dall'onorevole Luzzatto che non è presente, ad ogni modo rispondo allo stesso.

Tanto presso il Ministero dell'interno che presso quello del tesoro trovansi in corso gli studi per l'estensione all'alta Italia della legge 19 maggio 1904 relativa alla trasformazione e concessione dei prestiti nell'Italia meridionale, applicata poi con la legge 28 dicembre 1904 all'Italia media. Si spera di poter presentare quanto prima questo disegno di legge; quando dico *quanto prima* intendo dire molto sollecitamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Non devo fare altro che associarmi a quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, tanto più che queste medesime dichiarazioni feci già pochi giorni or sono all'onorevole Valli rispondendo ad una sua interrogazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini per dichiarare se si è soddisfatto.

BERTOLINI. Ringrazio gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'affidamento che hanno dato della imminente presentazione del disegno di legge.

È inutile dimostrare le ragioni per cui impone questo atto di giustizia distributiva. L'estensione alle provincie settentrionali della legge 19 maggio 1904 non si gioverà agli enti locali che ricorreranno direttamente alla Cassa depositi; ma indurrà altri istituti e privati a mitigare le ragioni d'interesse dei mutui in corso piuttosto vederseli restituiti.

Io debbo poi rivolgere una vivissima preghiera ai due onorevoli sottosegretari di Stato ed è questa: o il Governo è sicuro di fare approvare il promesso disegno di legge prima delle vacanze, e allora sta bene;

non è sicuro di ciò ottenere ed in tal caso oghia introdurre l'estensione della legge del 904 nel disegno di legge che il Governo sta preparando e che è di imminente presentazione per venire in soccorso alle provincie colpite dalle alluvioni. Sono moltissimi gli enti locali, sia comuni, sia consorzi che in seguito alle inondazioni dovranno pensare a rifare manufatti che furono demoliti od a robustare ed estendere le difese contro le acque.

La concessione dei prestiti a mite interesse agevolerebbe l'adempimento di questo grave compito e spingerebbe gli enti locali ad assolverlo più rapidamente. Si otterrà così anche il vantaggio che ponendo mano sollecitamente ai lavori si potrà dare occupazione a molte e molte migliaia di persone e per la totale perdita dei raccolti sono poste al pericolo di una dolorosa disoccupazione.

PRESIDENTE. Così sono esaurite le interrogazioni tranne quelle dirette al ministro dei lavori pubblici che rimangono nell'ordine del giorno per le ragioni che ho detto prima.

Coordinamento del disegno di legge sullo stato giuridico degli insegnanti.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno porterebbe la votazione a scrutinio segreto sui quattro disegni di legge già votati perzata e seduta. Io però proporrei, anche per maggiore comodità degli onorevoli deputati, di continuare la discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi, che spero potrà essere terminata presto, per poter votare a scrutinio segreto anche questo bilancio insieme con gli altri disegni di legge. Qualora, come non credo, la discussione si prolungasse di troppo, allora potremo ugualmente procedere alla votazione segreta dei quattro disegni di legge che sono iscritti nell'ordine del giorno.

Se non vi sono osservazioni in contrario così rimane stabilito.

(Così è stabilito).

Intanto invito l'onorevole Credaro a procedere al coordinamento della legge sullo stato giuridico degli insegnanti.

CRE DARO, *relatore*. Il coordinamento è semplicissimo. L'articolo 1° rimane come è.

All'articolo 2 nel comma 1° invece di articolo 16 si deve leggere articolo 14, e così il comma 3.

La stessa sostituzione deve farsi all'articolo 4, comma 5; all'articolo 6, comma 3; all'articolo 7, comma 4; all'articolo 11, comma 1°; all'articolo 13, comma 3 ed all'articolo 16, comma 2.

Inoltre la successione degli articoli resta modificata così: l'articolo 18 diventa 19 (disposizioni transitorie), l'articolo 19 diventa 20. Poi viene l'articolo 21, che è l'ultimo.

Di più all'articolo 20 c'è un piccolo errore di stampa, perchè un cinque, che è scritto in numero, invece deve essere scritto in lettere.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario rimane approvato questo coordinamento.

(È approvato).

Seguito della discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi.

PRESIDENTE. Procederemo al seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1905-906. La discussione era rimasta al capitolo 34 *bis*. Rimane inteso che, come fu stabilito ieri, i capitoli sui quali nessuno chiederà di parlare si intenderanno approvati con la semplice lettura.

Capitolo 34 *bis*. Trasporto di agenti postali e fattorini telegrafici sui tramways-omnibus, lire 121,000.

Capitolo 35. Canone annuo per il servizio postale sul lago di Garda (articolo 26 della convenzione approvata con la legge 5 marzo 1893, n. 125) (*Spese fisse*), 12,000 lire.

Capitolo 36. Canone annuo per il servizio postale a traverso lo stretto di Messina (legge 6 agosto 1893, n. 491, e regio decreto 23 novembre 1893, n. 208, articolo 24 (*Spese fisse*), lire 24,800.

Articolo 37. Quote spettanti alle Società esercenti ferrovie e tramvie per il trasporto delle corrispondenze e dei pacchi — Trasporto in ferrovia di corrispondenze non contenute nei compartimenti gratuiti assegnati dalle convenzioni (*Spesa obbligatoria*), lire 1,925,000.

Capitolo 37 *bis*. Rimborso di spese di trasbordo nei casi di interruzione di linee — Nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale — Retribuzione per trasporto di corrispondenze ai capitani di bastimenti mer-

cantili che non fanno servizio per conto dello Stato (*Spesa obbligatoria*), lire 75,000.

Capitolo 38. Quote spettanti alla Navigazione generale italiana ed alle altre Società di navigazione per il trasporto dei pacchi (*Spesa d'ordine*), lire 185,000.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. La dizione di questo capitolo deve essere così modificata: « quote spettanti alla Navigazione generale italiana per trasporti di pacchi, ed alle altre linee di navigazione in genere per trasporti con carattere postale e commerciale in dipendenza di speciali contratti ».

PRESIDENTE. Pongo a partito questo capitolo in cui rimane ferma la formula: spese d'ordine e la somma in lire 185,000, con la dizione modificata proposta dall'onorevole ministro, che è la seguente: « quote spettanti alla Navigazione generale italiana per trasporti di pacchi, ed alle altre linee di navigazione in genere per trasporti con carattere postale e commerciale in dipendenza di speciali contratti ».

(È approvato).

Capitolo 39. Trasporto della valigia australiana ed indiana (*Spesa d'ordine*), lire 595,000.

Capitolo 40. Trasporto in ferrovia di stampe e di materiale per il servizio delle poste (*Spesa d'ordine*), lire 50,000.

Capitolo 41. Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze e dei pacchi, lire 60,000.

Capitolo 41 bis. Indennità agli impiegati ed agenti che prestano servizio negli uffici ambulanti - Indennità di viaggio e di illuminazione ai corrieri, ai messaggieri, ai portapioghi ed altri agenti dell'amministrazione che accompagnano le corrispondenze ed i pacchi sulle ferrovie e tramvie, lire 1,020,000.

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

(Non è presente).

Perde la sua iscrizione. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato questo capitolo.

Capitolo 42. Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni delle ferrovie e gli scali marittimi, lire 280,000.

Capitolo 43. Spese di costruzione e di

mantenimento delle vetture postali, dei furgoncini ed altri veicoli per il trasporto delle corrispondenze e dei pacchi, lire 400,000.

Capitolo 44. Premio per la vendita di francobolli, di biglietti e di cartoline postali concesso agli uffici di 2^a e di 3^a classe alle collettorie ed ai rivenditori autorizzati (articolo 138 del regolamento generale 10 febbraio 1901, n. 120) (*Spesa d'ordine*), lire 685,000.

Capitolo 45. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 46. Rimborsi eventuali cui può esser tenuta l'amministrazione delle poste ai sensi del testo unico delle leggi postali (24 dicembre 1899, n. 501) per la perdita di lettere raccomandate od assicurate (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

Capitolo 47. Rimborsi eventuali cui può esser tenuta l'amministrazione delle poste per le perdite derivanti dal servizio dei pacchi - Rimborsi per pacchi smarriti, guasti o deficienti (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

Capitolo 48. Rimborsi eventuali per perdite o frodi nel servizio dei vaglia (*Spesa obbligatoria*), lire 60,000.

Capitolo 49. Rimborsi eventuali in dipendenza di fondi nel servizio dei risparmi (*Spesa obbligatoria*), lire 150,000.

Capitolo 50. Rimborsi eventuali per condono o riduzione di multe - Rimborsi dovuti di somme pagate all'amministrazione (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Capitolo 51. Diritti doganali per i piombi e i lasciapassare dei pacchi postali inter-spediti per via di mare; per le bollette di cauzione dei pacchi esteri in transito e per le bollette di uscita dei pacchi esportati per i bolli e i piombi apposti ai carri della valigia delle Indie, tassa speciale per oggetti d'arte esportati all'estero (*Spesa d'ordine*), lire 65,000.

Capitolo 52. Compenso agli uffici di 1^a e 3^a classe per pagamenti eseguiti per conto del tesoro, lire 60,000.

Stanziamiento speciale per il servizio provinciale dei telegrafi e dei telefoni. — Capitolo 53. Retribuzioni ai fattorini telegrafici (*Spesa d'ordine*), lire 1,240,000.

Capitolo 54. Fattorini telegrafici - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 2,000.

Capitolo 55. Spese di esercizio di manutenzione degli uffici telegrafici e telefonici, lire 650,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, anzitutto vorrei associarmi a quanto diceva ieri l'onorevole Pala riguardo alla dicitura dei capitoli. *(Rumori dalla tribuna della stampa)*. Onorevole presidente, la prego di invitare quei signori lassù della tribuna ad essere, se è possibile, un poco più educati. *(Si ride)*.

PRESIDENTE. Suppongo che non siano giornalisti perchè è impossibile che i giornalisti si permettano certe cose che li metterebbero in condizione di inferiorità di fronte alle altre tribune. *(Bravo!)* Ho sempre sperato che i giornalisti cacciassero fuori quelli che giornalisti non sono.

CAVAGNARI. Credevo che dicesse che non poteva ritenere che fossero educati. *(Benissimo! — Ilarità)*. Se qualcuno ha qualche cosa da dire venga fuori. *(Eh! eh! dalla tribuna della stampa)*.

PRESIDENTE. È inutile che facciansi qui discussioni con persone che sono estranee e che dovrebbero assistere alla discussione in silenzio. Ripeto, non facciamo discussioni con persone estranee all'Assemblea e che sono semplici astanti. *(Benissimo! — Approvazioni)*.

CAVAGNARI. È vero. Ella ha ragione, onorevole Presidente. Io vorrei dunque permettermi di associarmi alla raccomandazione che ha fatto ieri il collega Pala, in quanto alla dicitura dei capitoli che è abbastanza sincopata. Se questa specie di sincope, che colpisce la dicitura, colpisse anche le cifre, sarebbe meno male; ma siccome le cifre sono chiare, sarebbe bene che fosse chiara anche la dicitura dei capitoli. In ordine a questo capitolo, vorrei fare una raccomandazione speciale all'onorevole ministro. Se mal non mi appongo, la legge del 3 maggio 1903, la quale riguarda la sistemazione ed impianto delle linee telefoniche, col relativo regolamento, hanno accordato ai comuni la facoltà di potersi allacciare a questi fili, dietro certi corrispettivi e certe modalità che sono consegnate nella legge stessa. Io so di comuni, che hanno fatto delle domande, e non ho che da raccomandare all'onorevole ministro che queste domande siano prese in benevola considerazione onde quei comuni possano sollecitamente profittare di questi nuovi comodi e spediti mezzi di comunicazione; e non ho altro da aggiungere.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sta bene: l'onorevole Cavagnari sarà contentato.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 55.

Capitolo 56. Spese di esercizio e di manutenzione delle linee telegrafiche e telefoniche, lire 1,345,000.

Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Battelli che non è presente.

Capitolo 57. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria - Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 250,000.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Mezzanotte.

MEZZANOTTE. Onorevole ministro, abbiamo molti comuni che hanno domandato di avere l'ufficio telegrafico e loro si è risposto che avessero anticipato le spese; e le spese sono state anticipate. Poco dopo, il sindaco di uno di questi comuni è stato avvisato dal Ministero delle poste e dei telegrafi che per mancanza dei fondi compresi in questo capitolo, che importa la non piccola somma di lire 250,000, essi non potevano aver più l'ufficio telegrafico che domandavano. E si noti che taluni hanno dovuto anticipare delle somme che sono state richieste dall'amministrazione delle poste e dei telegrafi. Noto, ad esempio, il comune di Valle-Magna che ha depositato sin dal mese di marzo la somma di 730 lire per l'impianto telegrafico. Ebbene, la mancanza dei fondi dunque non esiste, ma il danaro non c'è, perchè non si può pagare il ricevitore telegrafico che non deve aver altro che cinque lire al mese. Se 250 mila lire non sono state sufficienti, speriamo che, per quest'anno, se questa somma non bastasse, verrà aumentata. Ma non si lascino i comuni senza ufficio telegrafico.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole Mezzanotte ha parlato di cosa che non si riferisce a questo capitolo, ma a un capitolo seguente. Assicuro, però, che l'aumento di questo capitolo non è insufficiente per l'uso a cui deve esser destinato. È vero che esistono, o meglio, dovrebbero esistere uffici telegrafici per i quali è stata fatta la spesa di impianto, e che non si possono aprire, per quelle benedette 60 lire all'anno; però l'onorevole Mezzanotte sa, egli che è così diligente scrutatore di bilanci ed osservatore della nostra contabilità, che io, per quanto piccola sia la somma, non posso fare un decreto, quando manca lo stanziamento.

mento. Ora, siccome nell'anno corrente la somma relativa a codesto servizio era completamente esaurita, e si completerà soltanto con quella legge di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti, che è stata presentata in questi giorni, e che sarà discussa fra breve, così, appena votata quella legge, si potranno aprire questi uffici.

E, se non m'inganno, credo di poter dire che, fra i parecchi, vi sarà quello di Vallemagna a cui egli ha accennato.

PRESIDENTE. Capitolo 58. Costruzione di linee telegrafiche e telefoniche nell'interesse del Governo e specialmente della pubblica sicurezza, lire 50,000.

Capitolo 59. Annualità per l'immersione e manutenzione di cordoni elettrici sottomarini. Cambio per l'acquisto dell'oro, lire 398,772.

Capitolo 60. Impianti ed altri lavori telegrafici e telefonici per conto di diversi (*Spesa d'ordine*), lire 400,000.

Stanziamenti comuni per il servizio provinciale delle poste, dei telegrafi e dei telefoni.

— Capitolo 61. Personale degli uffici postali e telegrafici di 2ª e di 3ª classe, lire 10,672,106.

Al capitolo 61 gli onorevoli Sanarelli, Battelli e Turati hanno proposto il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a pubblicare una tabella la quale determini i compensi assegnati alle operazioni di ufficio su cui vengono basate le liquidazioni delle retribuzioni ai ricevitori postali di 2ª e di 3ª classe ».

L'onorevole Sanarelli ha facoltà di svolgerlo.

SANARELLI. I ricevitori di seconda e di terza classe sono retribuiti in base al così detto lavoro di ufficio.

Però, per quante domande abbiano fatte, non sono riusciti ad ottenere la tabella dei compensi, compilata secondo i criteri coi quali deve esser valutato il loro lavoro...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Non siete mai contenti!

SANARELLI. Con questo sistema, è aperto l'adito a critiche, lamentazioni e reclami: perchè i ricevitori ignorano quali siano i criteri adottati dal Ministero delle poste e dei telegrafi...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Sanarelli, il

ministro dice che accetta il suo ordine del giorno.

SANARELLI. Allora ringrazio anticipatamente.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Però, bisogna che risponda sopra un punto.

I ricevitori di seconda e terza classe si lamentano perchè non conoscono le tabelle. Ma come è che io le ho lette sopra un giornale che è l'organo dei ricevitori postali e telegrafici di seconda e terza classe?

SANARELLI. Quando?

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Otto o dieci giorni fa.

SANARELLI. Io lo ignoro.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Non indagherò come i ricevitori di seconda e terza classe siano venuti in possesso di codeste tabelle; ma dirò che non c'era bisogno di questo atto di coercizione indiretta, perchè il Ministero si decidesse alla pubblicazione delle tabelle; poichè esso aspettava soltanto che la Commissione reale, che forma il regolamento, avesse presentato le sue proposte: perchè sa che la Commissione reale è venuta nel concetto che codeste tabelle si debbano pubblicare. Per conseguenza, non ho nessuna difficoltà di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Sanarelli.

SANARELLI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Sarà contento! (*ilarità*).

SANARELLI. Debbo lamentare che l'onorevole ministro, rispondendo, abbia considerato il mio intervento come una specie di coercizione.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* No: coercizione da parte di quelli che hanno pubblicato le tabelle, che non avevano diritto di possedere.

CABRINI. Telegrafo senza fili! (*Si ride*).

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Telegrafo senza fili, purtroppo!

SANARELLI. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è luogo a fatto personale, poichè l'onorevole ministro non ha potuto alludere a lei, perchè a lei non può venire in mente di prestarsi ad abuso qualsiasi. (*Interruzione del deputato Cabrini*).

Proprio abuso, onorevole Cabrini! Se ella fosse al Governo non direbbe diverso da quello che disse l'onorevole ministro (*Si ride*).

CABRINI. Accetto l'augurio!

PRESIDENTE. Sì, ma sono sicuro che farebbe lo stesso!

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

MEL. Dovrei in questo capitolo dire molte cose; ma per non ripetere cose, già dette da altri, mi limiterò ad una soltanto, che mi riguarda più specialmente, ed è di richiamare l'onorevole ministro all'adempimento di una sua promessa. Siccome l'onorevole ministro alle sue tante belle qualità, che lo rendono così simpatico e caro alla Camera, aggiunge pur quella di essere un gran galantuomo, ciò che non guasta nemmeno in un uomo di Governo, così io ho fiducia che mi darà una positiva risposta, susseguita a breve distanza da un fatto compiuto.

Da oltre un anno il comune di Tarzo, in provincia di Treviso, fece istanza al Governo per la istituzione di una collettoria postale, dimostrandone la necessità. Questo comune conta oltre cinquemila abitanti e dista dal capoluogo del distretto oltre dieci chilometri. È noto che comuni, meno importanti, ed anche frazioni di comuni della stessa provincia, hanno potuto ottenere ciò che esso ancora non ottenne. Per questo ricorse a me, affinché facessi degli uffici, ed io chiesi a lei, onorevole ministro, che in allora era sottosegretario di Stato, questa istituzione, ed ella il 19 dicembre 1904 mi rispondeva che al momento non aveva fondi sufficienti per fare tale istituzione, ma che si riservava di provvedere appena ne avesse i mezzi.

A me questa risposta, me lo lasci dire, parve una scappatoia; e tanto più mi raffermi in questo concetto, perchè posteriormente, alcuni mesi or sono, furono istituite delle collettorie in comuni della stessa provincia di Treviso ed anche in frazioni di comuni (ne cito una, Cimetta, frazione del comune di Codognè); ciò che vuol dire che i fondi erano sopravvenuti, e che vi era la possibilità di esaudire il voto legittimo anche del comune di Tarzo, nell'interesse del quale mi attendo ora dall'onorevole ministro delle poste una esplicita dichiarazione, ch'egli provvederà senza ulteriori indugi a tale impianto.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Deve essere in corso.

MEL. Detto ciò, giacchè ho la parola, farò un'altra raccomandazione all'onorevole ministro, e cioè che egli voglia inculcare ai capi ufficio, da lui dipendenti, di scegliere e collocare agli sportelli in con-

tatto col pubblico quelli dei loro impiegati che abbiano le migliori attitudini e qualità necessarie per trattare convenientemente col pubblico, che siano cioè i più istruiti, i più disinvolti, attivi, condiscendenti ed urbani, e non si facciano quasi uno studio di voler vessare il pubblico con pretese e meticolosità fuori di luogo. A questo riguardo ella, onorevole ministro, ebbe a ricevere dei reclami - ed io non dubito punto che vorrà far sentire la sua voce, la sua autorità affinché questo personale, che dallo Stato è così bene trattato, tratti a sua volta il pubblico con urbanità e cortesia, come del resto è prescritto dai regolamenti e si pratica dalla maggior parte di esso. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli Morando, Cottafavi e Di Sant'Onofrio, perdono il loro turno.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Quanto all'ufficio di Tarzo, di cui ha domandato la istituzione l'onorevole Mel, io lo assicuro che le pratiche sono in corso e che fra breve egli avrà il piacere di vederlo istituito. Credo anzi che sarà uno dei primi ad istituirsi. Quanto a ciò, che riflette la urbanità, che si ha diritto di esigere dagli impiegati postali e telegrafici, che sono agli sportelli in contatto col pubblico, l'onorevole Mel ha perfettamente ragione. A questo proposito anzi io prego tutti, e qui e fuori di qui, che tutte le volte, che si verificano fatti di questo genere, non manchino di denunciarli al Ministero... *(Bravo!)* ...il quale, e qualche collega della Camera ne potrebbe far fede, non esita a punire implacabilmente coloro, i quali mancano ai doveri di urbanità verso il pubblico. Un nostro collega per esempio potrebbe dirvi come, avendo ricevuto a Genova uno sgarbo da un impiegato telegrafico allo sportello, nella stessa giornata ricevette la visita di un ispettore postale che andò a domandargli scusa e ad annunziargli che l'impiegato era stato punito. *(Benissimo!)*

PINCHIA. Dovrebbe essere più educato anche il pubblico!

MEL. Ringrazio l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno degli onorevoli Sanarelli, Battelli e Turati, che rileggo:

« La Camera invita il Governo a pubblicare una tabella la quale determini i com-

pensi assegnati alle operazioni di ufficio su cui vengono basate le liquidazioni delle retribuzioni ai ricevitori postali di 2ª e di 3ª classe ».

Quest'ordine del giorno è accettato dal ministro, per quanto sia superfluo, perchè, come la Camera ha già udito, queste tabelle sono già pubblicate.

Metto a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Rimane approvato il capitolo 61.

Capitolo 62. Spese di pigione (*Spese fisse*), lire 670,000.

Capitolo 63. Assegni delle direzioni, degli uffici di 1ª classe e degli ispettori di sezione e distrettuali — Spese per illuminazione, riscaldamento, per oggetti di cancelleria e per la formazione dei dispacci, lire 920,000.

Capitolo 64. Indennità ai cassieri provinciali, ai capi degli uffici dei vaglia e dei risparmi ed agli impiegati di ruolo che hanno qualità di contabili di danaro o di materia, lire 64,000.

Capitolo 65. Acquisto e manutenzione di mobili per gli uffici ed assicurazione contro gli incendi — Acquisto di materiali; fitto temporaneo di locali e spese per esami, lire 305,000.

Capitolo 66. Macchine ed utensili per servizio postale e spese imprevedute, lire 455,000.

A questo capitolo è iscritto per parlare l'onorevole Battelli. Ma non essendo presente, s'intende che rinuncia.

Capitolo 67. Mantenimento, restauro ed addattamento di locali (Amministrazione provinciale), lire 250,000.

Capitolo 68. Crediti di amministrazioni estere. Cambio per l'acquisto dell'oro (*Spesa obbligatoria*), lire 2,270,000.

Capitolo 69. Rimborsi e bonificazioni diverse (*Spesa d'ordine*), lire 1,340,000.

Capitolo 70. Versamento alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai, istituita con la legge 17 luglio 1898, numero 350, come concorso del Ministero delle poste e dei telegrafi in favore degli agenti inferiori fuori ruolo, lire 10,000.

Stanziamanti speciali per il servizio dei risparmi. — Capitolo 71. Ministero - Lavori straordinari del personale addetto al servizio dei risparmi, lire 400,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi. *Voci.* Non c'è.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Abozzi, s'intende che rinuncia.

Capitolo 72. Spese di mobili, stampe, cancelleria, illuminazione, acqua potabile, vestiario al personale subalterno, franchitura della corrispondenza per l'estero e spese di diverso genere relative al servizio delle Casse di risparmio, lire 136,500.

Capitolo 73. Premi annui ai maestri ed ai funzionari benemeriti della diffusione del risparmio, ai sensi dell'articolo 1º della legge 8 luglio 1897, n. 252, lire 50,000.

Stanziamanti pel servizio postale e commerciale marittimo. — Capitolo 74. Sovvenzioni per servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano, L. 9,408,155.34.

L'onorevole Orlando Salvatore ha presentato a questo capitolo 74 il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a voler presentare il progetto per le nuove convenzioni marittime dentro il 30 giugno corrente, secondo il preciso disposto della legge 22 aprile 1893 o, quando ciò non potesse aver luogo, a presentare un progetto di legge per la proroga di tale termine al 31 dicembre 1905 ».

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Quest'ordine del giorno consta di due parti. Con una s'invita il Governo a presentare la legge sulle convenzioni marittime entro questo mese. Oggi siamo al 3 del mese e l'onorevole Orlando comprende che non si può presentare questo disegno di legge prima del 30 corrente, e questo non per causa imputabile al Governo, nè imputabile ad alcun altro, ma per il fatto che il Governo non ha ancora ricevuto tutto il lavoro della Commissione Reale per i servizi marittimi, la quale ha ottenuto per Regio Decreto una proroga fino al 31 dicembre di quest'anno. Io ho ragione di credere che la Commissione non approfitterà interamente di questa proroga e fra breve presenterà i suoi lavori al Ministero.

Ma questo basta a giustificare come io non possa accettare la prima parte dell'ordine del giorno, in cui s'invita il Governo a presentare la legge dentro il mese, come, del resto, avrebbe dovuto fare per la legge del 1893, che però fu susseguita dall'altra del 1901, che abbreviava il termine, e che è

stata allegramente violata senza domandare nessuna proroga.

In quanto alla seconda parte dell'ordine del giorno, poichè l'onorevole Orlando non fa che domandare che si presenti un disegno di legge per prorogare a tempo determinato il termine per la presentazione della legge sulle convenzioni marittime, avverto l'onorevole Orlando che, fra qualche giorno, presenterò questa piccola legge per la proroga. Però comprendo che l'onorevole Orlando si preoccupa soprattutto della necessità di render presto noti i progetti delle convenzioni marittime affinchè gli armatori possano prepararsi in tempo debito per concorrere alla gara per l'asta che avrà luogo per gli appalti delle linee, che cominciano col 1908.

A questo proposito io posso dirgli che sarà adottato un temperamento e che quanto prima i lavori della Commissione Reale saranno pronti; a quella parte dei medesimi che può interessare gli armatori, sarà data la più grande pubblicità affinchè tutti possano trarne norma per le determinazioni da prendersi nel rispettivo interesse.

Presenterò dunque la legge per la proroga, ma non posso presentare ancora la legge per le convenzioni. Credo che con queste dichiarazioni l'onorevole Orlando potrà essere soddisfatto e non insisterà nel suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Orlando Salvatore, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

ORLANDO SALVATORE. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale promette di presentare tra breve il disegno di legge per la proroga del termine legale entro il quale dovranno essere presentate le nuove convenzioni marittime, dichiaro di non insistere nel mio ordine del giorno e lo ritiro.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 74.

Capitolo 75. Sovvenzione alla Società veneziana di navigazione a vapore per il servizio fra Venezia e Calcutta, lire 1,100,000.

Capitolo 76. Sovvenzione alla Compagnia di Navigazione Nederland per il servizio fra Genova e Batavia, lire 70,000.

Capitolo 77. Sovvenzione alla Società « Puglia » per il servizio dell'Adriatico, lire 500,160.

Capitolo 78. Sovvenzione alla Società napoletana di navigazione per i servizi dei golfi di Napoli e di Gaeta, lire 100,000.

Capitolo 79. Sovvenzione alla Società

siciliana per il servizio delle Eolie — Sovvenzione alla Società « Francesco La Cava » pel servizio delle isole di Alicudi, Filicudi e Vulcano, lire 147,770.

Capitolo 80. Spese diverse inerenti al servizio postale e commerciale marittimo, lire 37,000.

MORELLI-GUALTIEROTTI, ministro delle poste e dei telegrafi. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORELLI-GUALTIEROTTI, ministro delle poste e dei telegrafi. A questo capitolo è necessario fare un cambiamento di dicitura perchè, nella ripartizione in vari capitoli di un solo capitolo, è stata fatta per questo capitolo 80 una dicitura la quale potrebbe porre l'amministrazione in imbarazzi relativamente all'esecuzione di certi servizi; quindi io chiedo che la dicitura di questo capitolo sia così modificata:

« Spese diverse per acquisto e manutenzione di boe d'ormeggio, per visite al materiale nautico delle Società sovvenzionate e per indennità, rimborsi per la sorveglianza e remunerazioni in genere per servizi straordinari inerenti al servizio postale e commerciale marittimo ecc., lire 37,000. »

AGUGLIA, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AGUGLIA, relatore. La Giunta generale del bilancio, a mio mezzo, dichiara che, udite le ragioni esposte dall'onorevole ministro, accetta la nuova dizione dell'articolo 80 da lui proposta.

PRESIDENTE. Allora non facendosi altre osservazioni, si intenderà approvata la nuova dicitura del capitolo 80 così come è stata letta dall'onorevole ministro.

(È approvata).

Capitolo 81. Spese per la Commissione Reale per i servizi marittimi, lire 20,000.

VIII. Servizi speciali. — Capitolo 82. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa occorrente per la carta filigranata e non filigranata, per la fabbricazione dei francobolli, dei vaglia e dei biglietti postali, cartoncini per cartoline postali, cartoline-vaglia, bollettini di spedizione per pacchi postali, cartoncini e carta per libretti di risparmio, per vaglia di partecipazione dei depositi, di dichiarazioni di conferma, ecc. (*Spesa d'ordine*), lire 1,179,290.

IX. Debito vitalizio. — Capitolo 83. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 3,880,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi su questo capitolo 83.

COTTAFAVI. Per incarico anche del

collega onorevole Morando che, trovandosi forzatamente assente, mi ha telegrafato di esporre nuovi argomenti a completamento di quanto egli ieri ha detto con tanto cuore, e nel mentre io mi associo alle considerazioni da lui esposte, desidererei fare all'onorevole ministro una preghiera che io spero egli vorrà accettare.

L'onorevole Morando; a proposito della mancanza di pensione per il personale dei ricevitori, raccomandava all'onorevole ministro che trovasse modo di inscrivere questi funzionari alla Cassa nazionale di previdenza e faceva a lui delle insistenze specialmente per il riflesso giustissimo che questi benemeriti funzionari, dovendo iscrivere gli altri a questa Cassa, trovassero un maggiore interessamento a diffondere tra il popolo i benefici della istituzione stessa.

L'onorevole ministro non si mostrò alieno, ma espose le gravi difficoltà che ci sono a parer suo in proposito. Avverto l'onorevole ministro che, dietro quesiti fatti al presidente della Cassa nazionale di previdenza, questi ebbe a rispondere che, mentre la legge afferma che solamente coloro che hanno il modo di ricavare il sostentamento dal lavoro manuale possono essere iscritti alla Cassa, sono però ammessi anche tutti coloro che agiscono come commessi perchè il loro servizio non è considerato puramente intellettuale. Resta a vedere se questo personale degli uffici postali di 2ª e 3ª classe può essere considerato come un corpo di commessi dello Stato. Ad ogni modo, si potrebbe fare il quesito all'amministrazione della Cassa nazionale di previdenza, ciò che non impegnerebbe per nulla al momento nè il bilancio dello Stato, nè la responsabilità del ministro, ed, in caso negativo, potrebbe il ministro prendere impegno di studiare se vi sia modo di adottare qualche provvedimento legislativo al riguardo.

Io non dico altro, ma è certo (e non se lo nascondano il ministro, il relatore e la Camera) che è ben dura la condizione di incaricati dello Stato.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non sono funzionari.

COTTAFASI. Agiscono per conto dello Stato come ricevitori. Essi devono iscrivere tante categorie di cittadini ad una Cassa di previdenza ed essi che prestano un utile lavoro non hanno una pensione dallo Stato, perchè dalle stesse dichiarazioni negative del ministro si esclude che essi siano fun-

zionari. Ma però, per conto e per incarico dello Stato, essi iscrivono gli altri a quella Cassa di pensioni che loro è preclusa.

A me pare che si possa trovare una via conciliativa per vedere di soddisfare a queste aspirazioni ed a tali desideri che trovano una giustificazione nella logica, nel sentimento del bene e nel desiderio, che abbiamo tutti, di potere arrecare un maggiore incremento alla maggiore legge sociale che abbia il nostro paese.

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

MORELLI - GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io non ho nulla da dire all'onorevole Cottafasi in aggiunta a quello che ho ieri risposto all'onorevole Morando. Ma poichè l'onorevole Cottafasi chiede solamente che il Ministero faccia alla Cassa nazionale di previdenza un quesito sulla possibilità o meno di inscrivere codesti ricevitori alla Cassa stessa, io prometto che farò questo quesito, restando salva ed impregiudicata la questione della loro iscrizione e soprattutto se essi debbano essere iscritti a spese dello Stato, ciò che io non posso ammettere, almeno per ora.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 83.

Capitolo 84. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 120,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Capitolo 85. Costruzione della rete nazionale telefonica, costruzione di linee per conto di provincie, di comuni, di camere di commercio, di società e di privati. Rimborso di somme anticipate, acquisto di apparati e spese impreviste (legge 15 febbraio 1903, n. 32), *per memoria*.

Capitolo 86. Costruzione di locali per l'impianto del servizio delle poste e dei telegrafi nella stazione internazionale di Domodossola (*Spesa ripartita*), lire 21,666.66.

Capitolo 87. Costruzione di edifici per il servizio postale e telegrafico (legge 6 marzo 1904, n. 84) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 87 bis. Impianto di una nuova comunicazione telefonica fra Roma-Torino e Roma-Napoli e per migliorare le comunicazioni esistenti fra Roma e il Ceniso e fra Roma e Bologna (*Spesa ripartita*), lire 625,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino.

GALLINO NATALE. Quantunque iscritto non avendo potuto, per l'improvvisa votata chiusura, partecipare alla discussione generale, ho chiesto di parlare su questo quasi ultimo articolo per rivolgere all'onorevole ministro un ringraziamento ed esprimergli un desiderio.

Dopo tanti ordini del giorno presentati e poi ritirati, dopo tanti discorsi sulla convenienza che lo Stato assuma esso stesso l'esercizio dei telefoni, credo doveroso un ringraziamento all'onorevole ministro delle poste e telegrafi per la promessa formale che ha fatto di studiare nelle prossime vacanze estive profondamente la questione.

E glielo rivolgo cordialmente perchè anch'io sono fautore convinto della necessità di prontamente procedere al riscatto di tutte le linee telefoniche private.

Contrariamente all'opinione espressa da qualche oratore, reputo che telegrafo e telefono anzichè essere concorrenti debbano completarsi ed integrarsi a vicenda.

Ma, data la penetrazione che i due diversi sistemi di trasmissione del pensiero hanno reciprocamente, perchè l'uno non invada la zona di competenza dell'altro, occorre che una sola sia la direzione. Per cui non dubito che anche per questa considerazione le risultanze dello studio a farsi riusciranno favorevoli al riscatto.

È perciò che mi permetto esporre all'onorevole ministro il desiderio che il presente bilancio delle poste e dei telegrafi sia l'ultimo presentato con queste intestazioni e che il prossimo porti invece il titolo di bilancio della posta, dei telegrafi e dei telefoni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

SOLIMBERGO. Qualche collega ha parlato ieri dello stato deplorabile, e qualche volta addirittura indecente, degli edifici postali e telegrafici anche in talune nostre più importanti città, e furono fatte opportune comparazioni coll'estero. Ora, chi viene dall'estero, passando per il confine politico dell'Austria, ad Udine, la prima città che incontra e della cui importanza è superfluo che io dica, può accertare chiara, evidente la inferiorità nostra a questo proposito.

Io non esporrò le condizioni dei locali che raccolgono i servizi postali e telegrafici a Udine: quelle condizioni il ministro conosce molto bene da rapporti e da molti discorsi che abbiamo avuti insieme, ed io

so che egli ha fermo intendimento di provvedervi mediante opportuni accordi col municipio di Udine, in modo da definire la questione una buona volta e in modo soddisfacente e sollecito. Ora io mi limito a pregarlo di darmi pubblicamente un affidamento a questo proposito.

Ma pur restando nei termini di questo capitolo, avendo accennato al contenente, cioè ai locali, non potrei non accennare al contenuto, cioè al personale...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Così rientra nella discussione generale.

SOLIMBERGO. Ha ragione. Allora mi riservo di parlarne, se mai, in altra sede e in altro momento.

Ma se l'informazione avuta dall'onorevole Cabrini è esatta, che cioè alle telefoniste di Udine, con la paga di una lira, vengono inflitte multe di 5 lire, non posso che unirmi a lui nel biasimare questo fatto.

Se penso a certe piccole miserie locali, non stento a credere che, di queste cose, l'onorevole Cabrini possa essere informato, e io no; e in conseguenza ripeto che, se il fatto da lui denunciato è vero, io mi unisco a lui per stigmatizzarlo.

Detto questo, prego il ministro di dare a me una risposta netta e precisa sull'argomento principale del mio dire, e alla Camera una affermazione dei suoi propositi sulla questione dei nuovi locali che dovranno raccogliere in Udine i servizi della posta, del telegrafo e del telefono, e che dovranno certamente essere convenienti e degni della illustre città e dello Stato.

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

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Circa l'ultima parte del discorso dell'onorevole Solimbergo non ho nulla da aggiungere a quello che dissi all'onorevole Cabrini.

Per quello che riguarda l'edificio postale e telegrafico di Udine, certo è che le condizioni di questo ufficio sono state riconosciute da me, quando sono arrivato al Ministero, assai cattive, e mi sono subito preoccupato della cosa, anche dopo le premurose, insistenti preghiere dell'onorevole Solimbergo, mandando anche lassù un tecnico, perchè verificasse lo stato delle cose e trovasse modo di provvedere. Certo, colla buona volontà degli enti locali, e specialmente del comune, e con l'aiuto che può venirci dal rappresentante politico di quel collegio, il Ministero risolverà convenien-

temente, in modo radicale, la questione dei locali di Udine.

Frattanto però non manca modo di provvedere provvisoriamente e ho dato disposizioni perchè il telegrafo sia separato dalla posta, perchè gli impiegati abbiano una sede più acconcia e conveniente, ed i servizi possano procedere più convenientemente.

Si assicuri l'onorevole Solimbergo che questa dei locali è una preoccupazione del Ministero attuale, la quale non dico sovrasti tutte le altre, ma certo è fra le principali dell'amministrazione cui presiedo.

Non posso concordare in tutto quello che si è detto riguardo agli uffici italiani ed io potrei qui dimostrare come non sono poi in generale in quelle pessime condizioni che si dice; ma è certo però che il miglioramento di alcuni locali è cosa che si impone e a questo suo dovere il Governo attende con ogni premura e con ogni interesse.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 87 *bis*.

Categoria quarta. *Partite di giro*. — Capitolo 88. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 205,456. 32.

Capitolo 89. Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmi dagli uffici postali ed altri istituti (Reali decreti 18 febbraio 1883, n. 1216 e 25 novembre detto anno, n. 1698). - Valore dei francobolli applicati dagli operai sui cartellini per contributo minimo per l'iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza (Legge 17 luglio 1898, n. 350) (*Spesa d'ordine*), lire 560,000.

RIASSUNTO PER TITOLI. Titolo I. *Spesa ordinaria*. Totale della categoria 1^a della *parte ordinaria*, lire 89,520,473. 48.

Titolo II. — *Spesa straordinaria* lire 846,666. 66.

Totale delle spese reali (*ordinarie e straordinarie*), lire 90,367,140. 44.

Categoria quarta — *Partite di giro*, lire 765,456. 32.

Totale generale, lire 91,132,596. 46.

Passeremo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1905 al

30 giugno 1906, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'elenco A annesso allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1905-906, per quanto riguarda i capitoli di spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi, è modificato in conformità alla tabella A annessa alla presente legge.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della tabella.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

Tabella A.

Spese obbligatorie e d'ordine iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906, ai termini dell'art. 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2015.

Capitolo 15. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari.

Capitolo 16. Spese di liti.

Capitolo 24. Residui passivi eliminati a sensi dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori.

Capitolo 26. Spese postali.

Capitolo 27. Bollo straordinario di cambiali.

Capitolo 37. Quote spettanti alle Società esercenti ferrovie e tramvie per il trasporto delle corrispondenze, e dei pacchi - Trasporto in ferrovia di corrispondenze non contenute nei compartimenti gratuiti assegnati dalle convenzioni.

Capitolo 37 *bis*. Rimborso di spese di trasporto nei casi di interruzioni di linee - Nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale - Retribuzione per trasporto di corrispondenze ai capitani di bastimenti mercantili che non fanno servizio per conto dello Stato.

Capitolo 38. Quote spettanti alla Navigazione generale italiana ed alle altre Società di navigazione per il trasporto dei pacchi.

Capitolo 39. Trasporto della Valigia australiana ed indiana.

Capitolo 40. Trasporto in ferrovia di stampe e di materiale per il servizio delle poste.

Capitolo 44. Premio per la vendita di francobolli, di biglietti e di cartoline postali concesso agli uffici di 2^a e di 3^a classe, alle collettorie ed ai rivenditori autorizzati (articolo 138 del regolamento generale 10 febbraio 1901, n. 120).

Capitolo 45. Aggio ai consoli sulle tasse dei vaglia emessi.

Capitolo 46. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'amministrazione delle poste ai sensi del testo unico delle leggi postali (24 dicembre 1899, n. 501) per la perdita di lettere raccomandate od assicurate.

Capitolo 47. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'amministrazione delle poste per le perdite derivanti dal servizio dei pacchi. Rimborsi per pacchi smarriti, guasti o deficienti.

Capitolo 48. Rimborsi eventuali per perdite o frodi nel servizio dei vaglia.

Capitolo 49. Rimborsi eventuali in dipendenza di frodi nel servizio dei risparmi.

Capitolo 50. Rimborsi eventuali per condono o riduzione di multe. Rimborsi dovuti di somme pagate all'amministrazione.

Capitolo 51. Diritti doganali per i piombi ed i lasciapassare dei pacchi postali interni spediti per via di mare; per le bollette di cauzione dei pacchi esteri in transito e per le bollette di uscita dei pacchi esportati; per i bolli e i piombi apposti ai carri della Valigia delle Indie; tassa speciale per oggetti d'arte esportati all'estero.

Capitolo 53. Retribuzione ai fattorini telegrafici.

Capitolo 60. Impianti ed altri lavori telegrafici e telefonici per conto di diversi.

Capitolo 68. Crediti di amministrazioni estere. Cambio per l'acquisto dell'oro.

Capitolo 69. Rimborsi e bonificazioni diverse.

Capitolo 82. Rimborso al Ministero del tesoro per la spesa occorrente per la carta filigranata e non filigranata, per la fabbricazione dei francobolli, dei vaglia e dei biglietti postali, cartoncini per cartoline postali, cartoline-vaglia, bollettini di spedizione per pacchi postali; cartoncini e carta per libretti di risparmio, per vaglia di partecipazione di depositi, di dichiarazioni di conferma, ecc.

Capitolo 84. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 33 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri disegni congeneri legalmente dovuti.

Capitolo 89. Rimborso del valore dei fran-

cobolli accettati come deposito di risparmi dagli uffici postali ed altri istituti (Reali decreti 18 febbraio 1883, n. 1216, e 25 novembre detto anno, n. 1698) - Valore dei francobolli applicati dagli operai sui cartellini per contributo minimo per l'iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza. (Legge 17 luglio 1898, n. 350).

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 2 coll'annessa tabella.

(È approvato).

Votazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione segreta del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi, nonchè dei seguenti disegni di legge:

Aumento di lire 1,000,000 al fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine inscritto nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1904-905;

Posa di un cavo nella Galleria del Sempione e miglioramento delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche fra l'Italia e la Svizzera;

Proroga al 4 giugno 1906 di alcuni termini stabiliti dalla legge 24 maggio 1903, n. 205, riguardante l'ordinamento della Colonia Eritrea, n. 21;

Stato giuridico degli insegnanti delle scuole medie e normali, regie e paregiate.

La Camera ha già consentito che la votazione di questi disegni, che furono approvati per alzata e seduta nella tornata antimeridiana di ieri, segua contemporaneamente a quella del bilancio.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama.

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

Presentazione di un disegno di legge e di due relazioni.

PRESIDENTE. Prima però invito l'onorevole presidente della Giunta del bilancio a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

RUBINI, presidente della Giunta generale del bilancio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previ-

sione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1904-905.

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

L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per provvedimenti sul dazio di consumo.

Chiedo che questo disegno di legge sia dichiarato urgente e inviato per l'esame agli Uffici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di un disegno di legge per provvedimenti sul dazio di consumo.

L'onorevole ministro chiede che sia dichiarato urgente e inviato agli Uffici. (*Pausa*)

Non essendovi osservazioni, rimarrà così stabilito.

(*Rimane così stabilito*).

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

PAIS. In nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1905-906.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole Pais della presentazione della relazione della Giunta generale del bilancio sullo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1905-906.

Questa relazione sarà stampata e distribuita. (*Molti deputati occupano l'emiciclo*).

Dimissioni della Giunta delle elezioni.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti, dovendo fare loro una comunicazione. (*Attenzione*).

Comunico ai miei onorevoli colleghi che il primo corrente ho ricevuto la seguente lettera, in data 31 maggio e sottoscritta dal presidente della Giunta delle elezioni:

« Mi reco a dovere di comunicare alla Eccellenza Vostra che la Giunta delle elezioni, in seguito al voto dato dalla Camera nella seduta di ieri, in merito alla elezione del collegio di Sciacca, a maggioranza di tredici voti contro cinque, ha deliberato, nell'adunanza odierna, di rassegnare le pro-

prie dimissioni dall'ufficio al quale era stata preposta dalla fiducia di Vostra Eccellenza ».

Nel giorno successivo io ho diretto all'onorevole presidente della Giunta delle elezioni questa lettera:

« Onorevole Collega,

« Con vero rammarico ho ricevuto ieri partecipazione della deliberazione della Giunta delle elezioni, la quale, in seguito al voto della Camera sull'elezione del collegio di Sciacca, rassegna le sue dimissioni.

« Prima di comunicare alla Camera la lettera da lei direttami, desidero che una mia preghiera personale ponga la Giunta da lei presieduta in condizione di prendere in considerazione la decisione adottata. Più che fare appello alla prescrizione dell'articolo 20 del regolamento, invoco quel sentimento di deferenza personale che mi ha sempre lusingato e che mi dà adito a confidare che la mia parola sarà da lei e dai suoi onorevoli colleghi bene accolta.

« La nomina dell'attuale Giunta delle elezioni è stato il mio primo atto di Presidente, del quale ho dovuto compiacermi per le prove squisite di equanimità e di imparzialità date dalla Giunta in ogni sua deliberazione e da tutti costantemente riconosciute. (*Bene!*)

« Parmi perciò che una differenza di apprezzamento in una materia in cui il criterio politico può avere in ognuna delle Assemblee il sopravvento, non possa e non debba avere prevalenza sopra il lungo periodo di concorde affiatamento intercorso fin qui fra la Camera e la Giunta. (*Approvazioni*).

« Se la Giunta vorrà ancora considerare la inopportunità di abbandonare non risolte le questioni più delicate che per necessità vengono a riserbarsi alla fine dei lavori e il danno che deriverebbe agli interessati dalla nuova situazione che verrebbe loro creata da un cambiamento di Giunta, mi faccio lecito sperare che essa vorrà accogliere la mia preghiera e dedicare ancora per questo ultimo periodo dei lavori la sua attività ed il suo zelo che la Camera concorde anche nelle più difficili questioni ha costantemente apprezzato.

« La prego, onorevole collega, di voler significare alla Giunta da lei presieduta questi miei sentimenti e confido che essa, anche per un sentimento di benevolenza verso di me, non vorrà mettermi nella dolorosa necessità di comunicare alla Camera le proposte dimissioni.

« Accolga, onorevole collega, le espressioni della mia particolare stima ed osservanza e i più cordiali saluti ».

Ma questa mia preghiera non è stata accolta; sebbene la Giunta come il suo Presidente mi comunica, con altra lettera odierna abbia creduto di deliberare unanimemente un voto di saluto e di ringraziamento a me e per il modo, essa dice, col quale ho regolato i rapporti miei colla stessa e per i sentimenti gentili manifestati verso di essa; dandomi così una dimostrazione di benevolenza superiore ai miei meriti, perchè io non ho fatto che adempiere il mio dovere.

In questa lettera l'onorevole presidente della Giunta delle elezioni dichiara che la Giunta, deliberò, con dieci voti contro sei, di persistere nelle presentate dimissioni.

Questo lo stato delle cose.

Come la Camera vede, non mi trovo eppure dinanzi ad una dimissione veramente concorde; perchè, mentre la Giunta per le elezioni è composta di 30 deputati, 2 dimissioni furono deliberate una volta a 13 e un'altra da 10 commissarii, ai quali altri assenti si sono associati con telegrammi.

Il fatto però in concreto a me si impone per quanto ne provi rammarico, debbo comunicare alla Camera le dimissioni avvute e mantenute.

LUCIFERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Nel regolamento vi è una disposizione molto chiara in proposito per la quale non è consentito alla Giunta per le elezioni di dimettersi. Ma d'altra parte io non ne trovo in esso alcuna che mi dia il pretesto di obbligarla a funzionare, che ad esempio mi autorizzi ad imporre ai dimissionari delle multe (*Viva ilarità*), come farei volentieri.

Non potendo costringere a rimanere in carica per forza una Giunta che non crede di continuare nel suo lavoro e d'altra parte considerando anche il danno degli interessati che rimarrebbero privi di quella assistenza che è loro necessaria, io, dopo questa comunicazione, prego la Camera di vedersi essa il da farsi. Sono sicuro che la Camera tutta parteciperà al mio dispiacere per le dimissioni presentate. (*Approvazioni*). Perchè francamente noi tutti non abbiamo avuto che da lodarci in tutto e per tutto dell'operato della Giunta per le elezioni. (*Approvazioni*). Veda quindi la Camera di aggiungere alle mie preghiere le sue, perchè in caso contrario io non potrei che prender atto delle dimissioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. L'onorevole Presidente della Camera, nella lettera diretta alla Giunta per le elezioni, è stato anche questa volta interprete del pensiero della Camera intera, e indubbiamente l'ultimo voto della Camera che è stato dissenziente dalle deliberazioni della Giunta non è, a parer mio, ed a parere credo di tutti i colleghi, in vece di una guisa venuto a ferire quella fiducia illimitata che tutta la Camera ha sempre avuto nella Giunta per le elezioni, fiducia che la Camera stessa ha dimostrata con votazioni successive e reiterate nelle quali, anche dopo vivaci dibattiti, ha quasi sempre dato ragione alle proposte della Giunta stessa. E chi voglia esaminare alquanto i precedenti delle altre Giunte per le elezioni nelle passate legislature troverà che nessuna Giunta ha avuto tanto meritato consenso di voti quanto questa che oggi presenta le sue dimissioni per un voto che non è riescito perfettamente consensuale alle proposte sue.

Quindi credo che ove alla parola autorevolissima del nostro presidente si aggiungesse quella unanime, io penso, della Camera che, riaffermando la sua fiducia nella Giunta, la invitasse a restare al suo posto e a compiere nobilmente il suo dovere così come fino ad ora lo ha compiuto, io spero si raggiungerebbe lo scopo cui miriamo: ed in questa maniera la Giunta, cedendo all'invito della Camera tutta, darebbe ancora una prova di quel patriottismo e di quel sentimento altissimo del dovere che pure hanno fatto la Giunta delle elezioni degna della maggior lode e della fiducia nostra (*Benissimo! Bravo!*) Quindi io faccio questa proposta: che la Camera, riaffermando la sua fiducia nella Giunta per le elezioni, la inviti a ritirare le date dimissioni e a continuare nella sua nobile missione. (*Bravo!*) E questo anche associandomi interamente alle considerazioni pratiche dell'onorevole presidente, che ci fa rilevare anche quanto difficile sarebbe la condizione di tanti nostri colleghi che si trovano sotto un giudizio che non saprebbero quando e come in altro modo affrontare. Io spero quindi che la Camera voglia consentire in questa proposta, che sono certo sarà approvata da tutti: la Camera, riaffermando la sua fiducia nella Giunta per le elezioni; la invita a ritirare le dimissioni ed a rimanere al suo posto. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io non ho che da esprimere la fiducia che la Giunta delle elezioni si arrenda ad un voto unanime della Camera e desista da dimissioni che, anche secondo il pensiero del Governo, non hanno alcuna ragione d'essere. (*Bene!*) Evidentemente la deliberazione da cui presero motivo tali dimissioni, non può significare nemmeno lontanamente nè un biasimo, nè una censura qualsiasi alla Giunta delle elezioni. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Lucifero che è così concepita: « La Camera riaffermando la sua fiducia nella Giunta delle elezioni, la invita a ritirare le dimissioni date ed a continuare nel proprio ufficio ».

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(*La proposta Lucifero è approvata a grandissima maggioranza*).

Deliberazioni sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir) »; ma, essendo indisposto l'onorevole ministro degli affari esteri, propongo che questa discussione sia rimandata ad altra tornata. (*Pausa*).

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Procedendo nell'ordine del giorno, seguirebbe lo svolgimento di una interpellanza del deputato Costa circa i provvedimenti in favore dei braccianti disoccupati.

L'onorevole Costa, peraltro, mi espresse il desiderio che questa sua interpellanza sia mandata alla sede ordinaria del lunedì.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 ».

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galino.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sichel

SICHEL. Se vi è un momento in cui è reso importante la discussione del bilancio dei lavori pubblici è precisamente questo in cui pur troppo non poche regioni d'Italia subiscono l'effetto di una lunga incuria nel vasto complesso tema dei lavori pubblici.

A nome di altri colleghi miei ho presentato un ordine del giorno nel quale sono riassunti tre dei massimi problemi che si connettono al bilancio che discutiamo: i lavori di difesa; bonificazioni; navigazione interna; e spero di poter dimostrare con tutti e tre questi temi siano legati da uno stesso concetto unitario ed abbiano la stessa importanza. Ci siamo trovati anche quest'anno nelle critiche condizioni in cui ci eravamo trovati negli anni precedenti, e tutti ricorderete che sul finire dell'inverno sono state presentate alcune interpellanze al ministro dei lavori pubblici intorno al grave fenomeno di alluvioni quasi periodiche in vaste zone dell'Alta Italia.

Ebbene, la eco di quelle interpellanze non era ancora scomparsa, alcune di esse ancora dovevano essere discusse e già si ritornando sullo stesso argomento, richiedo di nuovo l'attenzione del Governo sugli stessi problemi.

Abbiamo sentito dire tante volte da ogni settore della Camera che i lavori pubblici quando si fanno, si fanno a spizzico, perchè si aspetta precisamente che avvengano dei guai per eseguire poi i lavori d'urgenza spendendo a volte anche male e più di quello che si sarebbe speso eseguendoli tempo debito.

Io mi riferisco ad una zona determinata ma le condizioni dell'Alta Italia sono diverse così generali che gli esempi che possono applicarsi anche ad altri luoghi. Nella bassa provincia Emiliana abbiamo fatto negli anni passati verso il Governo quegli stessi passi che siamo costretti a ripetere quest'anno.

Ebbene, il Governo ci ha dato quelle soddisfazioni urgenti di cui non poteva fare a meno, ma in sostanza anche nei nostri paesi le cose sono rimaste come prima e le alluvioni si sono ripetute ed anche in misura maggiore.

Le amministrazioni locali ed i deputati, quando si trovano in presenza di questi disastri richiedono, per lo più, queste tre cose: sussidi, sgravi, lavori.

I sussidi sono sempre inadeguati; e poi non favoriscono mai coloro che hanno maggiore bisogno; ma sono dati a coloro che direttamente sono colpiti dall'alluvione; mentre bene spesso gli effetti e i danni dell'alluvione ricadono anche su coloro che dalle coltivazioni distrutte traevano i mezzi della sussistenza. Poi sono sempre inadeguati; di ciò per altro non si può fare una colpa al Governo perchè le somme che ad esso accordiamo sono insufficienti. Come si è visto l'anno scorso per il comune di Guastalla cui sono state date 1,500 lire di sussidio, il maggiore sovvenzionato ha ricevuto 22 lire. Dunque vedete bene che per chi aveva parecchi ettari di terreno sott'acqua 22 lire di sussidio rappresentavano pressochè nulla.

Poi vengono gli sgravi e anche in questi si segue il criterio restrittivo burocratico dell'amministrazione pubblica: gli sgravi debbono essere chiesti: ma guai se lo sono dopo i trenta giorni!

Inoltre non si accordano tutte le volte che si può dall'Amministrazione sostenere che trattasi di disastri, dei quali si è già tenuto conto nel fare il catasto.

Anche relativamente ai lavori nascono difficoltà e si manifestano contraddizioni. Per esempio, il Genio civile, che dovrebbe essere il più competente, perchè essendo sul luogo deve conoscere maggiormente le cose, fa delle proposte; ma poi viene la Commissione che deve giudicare dell'urgenza dei lavori e nega l'urgenza.

Qualche volta (e dico esplicitamente, che non c'è niente di male) funzionari del Genio civile mi hanno assicurato che un dato lavoro era stato dichiarato d'urgenza, mentre veniva da Roma la risposta che questa urgenza non era stata riconosciuta dalla Commissione ispettrice.

Poi, i fondi sono insufficienti. Anche recentemente, l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, rispondendo ad una mia interpellanza, diceva che l'amministrazione è obbligata ad intaccare i fondi dell'avvenire,

il che porterà l'inconveniente che, a bilancio nuovo, l'amministrazione si troverà impotente a provvedere ai nuovi bisogni, perchè il fondo è già stato intaccato. Che se si dovesse obiettare che non ci sono progetti pendenti, basterebbe ricordare quel che diceva, proprio l'anno scorso, l'onorevole ministro Tedesco, durante la discussione di questo bilancio: che, per i fiumi, non sono i progetti che manchino, ma mancano soltanto i denari. Queste furono le parole precise dell'onorevole Tedesco,

Ora, per lavori come questi, non facendo i quali si corre rischio di portare milioni di danni al paese, mentre si farebbe, se non completa, un po' più sicura la probabilità di salvarsi da tanto gravi conseguenze, dico che una risposta simile non dovrebbe essere data dal Governo: poichè, per lavori di questa natura, i denari non debbono mai mancare. Ecco perchè penso che, a proposito delle manutenzioni e delle riparazioni dei pubblici argini, si possano effettivamente, in mancanza di un progetto singolo davanti alla Camera, aumentare i fondi nel bilancio. Oggi abbiamo, per lavori di seconda categoria, come l'anno scorso, presso a poco, 4,700,000 lire; ed 1,800,000 lire per i lavori di prima categoria. Ora c'è già la prova (perchè il ministro ce l'ha detto) che ci sono progetti pendenti, ma che mancano i mezzi per metterli in atto. Ora se noi, ad esempio, proponessimo un emendamento per crescere in quei due capitoli lo stanziamento magari di un milione, ed il ministro ci rispondesse di non potere accettare alcun cambiamento di cifre perchè il ministro del tesoro non lo permetterebbe, in tal caso noi dovremmo concludere che non si sa perchè si discutano i bilanci; e lo notava anche ieri l'onorevole ministro delle poste. Infatti, se si dovessero discutere i bilanci soltanto per dare ai deputati la soddisfazione di fare un discorso, quale vantaggio ne verrebbe al paese?

Ora, quando noi dalle stesse dichiarazioni fatte l'anno scorso dal ministro, ed anche dalle risposte date ad interpellanze ed interrogazioni da ministri e sottosegretari, abbiamo la convinzione assoluta che i fondi sono insufficienti, tanto più perchè sono già intaccati, non so perchè il ministro del tesoro, che pure per spese di altra natura non è mai tanto avaro, non possa aprire la borsa per dare qualche milione che servirebbe a salvare tanta parte della ricchezza nazionale.

E dall'argomento dei lavori di difesa

passo agli altri due temi che mi sono prefisso di trattare.

Le bonifiche! Si sono discusse, anche poco tempo fa, leggi per le bonifiche: qualche cosa si è fatto, ma poco; e quando, onorevole ministro, anche quel poco si diluisce in un mezzo secolo, diventa pochissimo. Se si sono credute necessarie alcune bonifiche, se per esse si sono fatti tutti quei lavori preventivi e procedurali che si richiedono, perchè si debbono condurre le cose in guisa, che questi lavori debbano farsi fra dieci, fra quindici, fra venti anni?

Il Governo dice: cerchino di anticiparli gli enti locali; oppure: facciano la loro parte e noi faremo la nostra.

Mal'esempio bisogna darlo promuovendo, iniziando, assicurando e facendo, poichè non basta dire: se il Consorzio della tale bonifica vuole può anche fare i lavori; ma il Governo deve dare l'incoraggiamento dicendo: badate io ho provveduto perchè siano a disposizione i milioni necessari al compimento dell'opera. Un'altra parte, che ha pure il suo valore, è quella esecutiva e procedurale. I nostri regolamenti, in base ai quali si può iniziare e completare un'opera di bonifica, sono assolutamente ingombranti. Ci vogliono per impararli molti anni e la competenza speciale del deputato Romanin-Jacur: ma quando si sono imparati, c'è da perdere la testa nella loro applicazione. Progetti di massima, esame da parte del Consiglio superiore, inevitabili osservazioni di questo (poichè per qualche cosa ci deve essere questo Consiglio superiore); quindi inevitabili modificazioni, progetto esecutivo ed economico da parte del Genio civile, pubblicazioni, probabili ricorsi, decisioni e, magari, liti; finalmente la esecuzione; e durante l'esecuzione, questioni, conflitti, e, lo dirò subito, riferendomi ad una bonifica, il Governo inerte e non arbitro responsabile ed energico nelle contese; quindi sospensive forzate. Insomma un assioma burocratico ed opprimente, per cui intanto due volte all'anno succedono le piene e le alluvioni.

Onorevole ministro; ella ha fatto un diniego quando io ho detto inerzia, e avrei dovuto dir di peggio, da parte del Governo; ma ella ha poca responsabilità di quanto può essere accaduto, perchè da poco tempo sta al Governo, ed anzi io confido che ella vorrà essere il ministro dei lavori pubblici da immortalarsi, giacchè l'occasione non mancherebbe per acquistare almeno quella stessa fama e gratitudine che può acqui-

starsi un altro ministro che ha la missione di compiere, per altra via, la difesa del paese.

Vedete, per esempio, onorevoli colleghi; voi sapete tutti che lo Stato concorre nientemeno che con la somma di lire 17,892,224 nei lavori della bonifica mantovana e reggiana, divisa in molti stanziamenti annuali. Ebbene io non voglio qui esser giudice; ma la verità è che quei lavori sono continuamente interrotti e sospesi: e noi abbiamo avuto dal Governo stesso una risposta che non pensavamo dovesse esser data, quando ci siamo interessati di chiederne il concorso al fine di spingere l'amministrazione di quel consorzio a fare con sollecitudine quei lavori. Dacchè son cominciati i lavori, i conflitti e le sospensioni non sono mai cessate. Noi interessammo il compianto Zanardelli allora presidente del Consiglio in uno dei momenti più critici di conflitti in quei lavori. Ebbene ci siamo uditi rispondere che il Governo non può far nulla perchè il consorzio è un ente autonomo.

È un ente autonomo, lo so: ma prende molti milioni dallo Stato e un milione e qualche cosa dalla provincia di Reggio; un altro milione e qualche cosa dalla provincia di Mantova, e tre milioni e 400 mila lire dai comuni interessati.

Ora io credo che il Governo debba intervenire. Non dirò in qual senso ed in qual modo. Ma quello che noi dobbiamo deplorare è l'assenteismo del Governo il quale fa sì che i lavori non procedano come dovrebbero procedere. È avvenuto perfino che deputati provinciali di Mantova non potevano passare la linea dei militari quando eravamo in momenti di sciopero, e quando essi volevano entrare nelle trincee, diremo così, di combattimento per esercitare la propria influenza: i deputati provinciali di Mantova erano tenuti indietro e non era loro permesso di poter conferire con gli operai.

COTTAFAVI. Questo non ha niente a che fare col bilancio dei lavori pubblici.

SICHEL. E questo sarebbe toccato anche, e fino ad un certo punto era toccato, al collega Gatti che poi potè passare perchè, invece di essere deputato provinciale soltanto, era anche deputato politico.

Intanto succede che anche quei lavori non si finiscono. Io ricordo che qualche tempo fa il compianto e molto benemerito presidente del consorzio, marchese Capilupi che fu anche deputato, mi assicurava che entro il 1904 la bonifica sarebbe stata compiuta.

Ebbene, andatelo a domandare a co-

loro che sono proprio continuamente sul lavoro, e vi risponderanno, forse con troppo pessimismo, che passeranno otto o dieci anni prima che i lavori sieno finiti. Infatti anche ora poca gente vi lavora. Io so che molti operai si provano a lavorare, ma sono costretti a tornare al proprio paese, perchè non possono vivere fuori di casa con la spesa maggiore che occorre; e quindi le nostre classi lavoratrici, malgrado le nostre esortazioni perchè vadano a lavorare, sono costrette a non andarci, perchè la loro giornata di lavoro è insufficiente a mantenere chi lavora e la sua famiglia.

Io credo, onorevole ministro, che questa mia parentesi non sia del tutto estranea alla discussione che facciamo; ed io intendo riepilogarla in una raccomandazione ed in una preghiera; cioè che il Governo non si disinteressi dei grandi lavori, perchè esso, dalla più o meno sollecita esecuzione di essi, può avere maggiore o minore vantaggio; per esempio, esso deve avere interesse anche per l'ordine pubblico, perchè dalla attuazione più o meno sollecita di questi lavori dipendono più o meno quelle condizioni per le quali, una volta o l'altra, la disoccupazione può rendere minacciose le persone che sono costrette a stare lunghi mesi senza lavoro.

E qui apro un'altra parentesi. Sembra che noi veniamo qui a farci sempre i portavoce del malcontento delle classi umili.

Invece, onorevole ministro, tanto io quanto i colleghi che vivono direttamente nelle nostre regioni e che di quel malcontento ci facciamo eco, possiamo assicurare che il malcontento è maggiore nelle classi medie, cioè tra i piccoli proprietari e gli affittuari, fra quelle classi cioè che dovrebbero costituire la mezzogiusta e la maggior base delle vostre istituzioni. Ora se tale è la responsabilità che deve avere il Governo, io penso che esso non debba disinteressarsi del modo e del tempo con cui i lavori delle grandi bonifiche debbono essere eseguiti.

Io diceva anche prima che al Governo spetta anche il compito di favorire le grandi opere di bonifica.

Si sa che le buone intenzioni si hanno sempre; infatti il Governo dice: si costituiscono i consorzi, si formino i comitati ordinatori, si facciano i progetti che noi poi esamineremo; ma io credo che una parte d'iniziativa spetti anche al Governo; e credo che, in ogni modo, il Governo deve cercare di non frapporre ostacoli allorchè le inizia-

tive sono prese. Per esempio, la classificazione di un'opera è spesso occasione di litigi e di questioni fra gli interessati locali ed i rappresentanti del Governo, perchè il Governo cerca sempre che l'opera sia classificata in quella categoria per la quale esso assuma una responsabilità minore, e possa dare anche un minore concorso.

Mi pare che questo sia un tema di tanta importanza che meriti veramente di essere discusso, perchè, ripeto, mi sembra che i danari spesi per questi lavori sieno ricompensati ad usura per i vantaggi che ne ottiene il paese e per la ricchezza che da essi ne deriva.

Io dissi sul principio che al tema delle bonifiche connettevo il tema della navigazione interna. E qui pure mi permetto di fare alcune osservazioni. Il tema non è del tutto nuovo, ma è però relativamente nuovo.

Credo di non andare errato asserendo che si passa, quasi naturalmente, dall'argomento delle bonifiche a quello dalla navigazione interna. Di questo argomento certamente potrebbe parlare, e ne parlerà con competenza, l'egregio presidente della Commissione speciale, il deputato Romanin-Jacur.

Anzitutto, mi preme di fare osservare, che in questo argomento è successo quello che succede quasi sempre quando si nominano Commissioni, quantunque sia giustizia aggiungere che forse mai una Commissione fece un lavoro così egregio, così importante, come questo relativo alla navigazione interna.

Ebbene, che cosa ne ha fatto il Governo? La Commissione fu nominata con un decreto del ministro Lacava il 22 marzo 1900 con lo scopo di studiare provvedimenti meglio adatti a promuovere un maggiore sviluppo della navigazione interna fra Milano e Venezia.

E poichè anche il sentimento deve essere sempre espresso, sebbene l'argomento sia arduo, voglio ricordare quello che notava benissimo, nell'inviare con una lettera del 17 aprile 1903 la sua relazione al Ministero, il presidente della Commissione.

Egli diceva: badate, iniziatori e cooperatori nella nomina della Commissione per questi studi furono quattro ministri meridionali: e l'onorevole Romanin-Jacur li nomina appunto a titolo di lode, per dimostrare come, quando si tratta di temi che valgono a risolvere dei problemi interes-

santi tutto il Paese, non ci sia distinzione di regione.

Appunto i ministri ricordati dall'onorevole Romanin-Jacur erano: Lacava, Giusso, Balenzano e Tedesco.

Dunque la relazione fu presentata il 17 aprile 1903; e badate che son passati altri due anni, senza che si sia fatto nulla. Confido che il ministro ci dirà che quella relazione non è rimasta lettera morta; ma il fatto certo è che sono passati due anni.

Che cosa proponeva la Commissione con i suoi studi? Proponeva l'esecuzione di lavori, per una somma non grave; perchè nonostante che si trattasse di 118 milioni, io dico non grave la somma per il problema che si mirava a risolvere; tanto è vero che lo stesso presidente della Commissione, nel suo lavoro forte e colossale, giustifica questa spesa dicendo: noi non abbiamo voluto stare ai progetti grandiosi, (figuratevi che ce ne era persino uno in cui si trattava di fare Torino porto di mare e ci sarebbero voluti 1,300 milioni) ma invece ci siamo attenuti ad un programma attuabile.

Io credo che, in uno Stato come il nostro, un programma per il quale si otterrebbero tanti efficaci effetti e che si può attuare con una spesa di 118 milioni, non si possa dire un programma impossibile e superiore alle nostre forze, quando il Governo lo voglia.

Io non starò qui a ricordare come eloquentemente sia giustificato questo programma della Commissione. Io ho avuto occasione (e credo che l'abbiano avuta gli altri) di studiare, per quanto io sia incompetente, quella relazione, perchè anche i nostri paesi sono interessati alla risoluzione del tema, e perchè con l'egregio presidente della Commissione io sono sempre stato, modestamente affiatato, per conoscere i progressi e lo sviluppo dei lavori della Commissione medesima.

Ebbene, onorevole ministro; con la esecuzione di quei lavori non solo risolviamo per gli effetti commerciali ed industriali il tema dei trasporti, della navigazione; ma siccome per rendere 2 milioni e 900 mila chilometri navigabili di canali, di fiumi, di laghi, occorrono lavori per i quali si accrescono le profondità dei canali medesimi, ecco perchè mediante quei lavori si viene a portare un vantaggio anche alle condizioni delle bonifiche nostre.

Ed io lo vedo per prova; poichè io mi sono compiaciuto di studiare più attentamente una certa parte della relazione che

si riferisce alla bassa pianura Emiliana, ed io vedo che la diligente Commissione è andata precisamente a toccare quei cavi che noi conosciamo come cavi interni delle nostre provincie, per il miglioramento dei quali si dibattono da anni ed anni le speranze e i propositi degli enti locali. Così la Parmigiana Moglia di cui abbiamo parlato qui, e il Naviglio, il Crostolo, il Bondeno, tutti questi cavi interni delle nostre provincie di Modena, di Reggio Emilia e di Mantova sono contemplati nella relazione, e nella esecuzione di quei lavori.

Ecco perchè dicevo, onorevole ministro, che in certi casi la bonifica si connette alla navigazione interna, e che con una spesa relativamente non grave si vengono a risolvere problemi i quali danno un benessere al nostro paese assai più che non sieno altre spese di cui la maggioranza della Camera non è avara quando si afferma che ce ne sia bisogno.

Onorevole ministro, ecco che rapidamente io ho svolto il concetto del mio ordine del giorno, il quale suona così: « La Camera, ritenuto che dalla risoluzione degli urgenti problemi che attengono alle bonifiche, alle opere di difesa, e alla navigazione interna, avranno la maggior sicurezza le classi agricole, il più rapido aumento le condizioni della ricchezza nazionale ed il migliore sviluppo le energie economiche e industriali del paese, invita il Governo a volere uniformare a questo concetto un vasto programma di riforme e di lavori pubblici da presentarsi con la più sollecita cura alle discussioni parlamentari ».

Come si vede è un ordine del giorno generico, e quindi parmi che potrebbe anche essere accettato, poichè con quella frase « con la più sollecita cura » si può fare quello che si vuole. Ma noi facciamo la nostra parte: che cosa dobbiamo fare di più? Badate; noi abbiamo la nostra responsabilità, noi portiamo modestamente e, in quelle sole gravi occasioni che a parer nostro toccano interessi importanti, la nostra parola e le nostre proposte. Noi abbiamo poi anche la coscienza tranquilla per le responsabilità che possiamo aver verso coloro che rappresentiamo: poichè se l'onorevole ministro mi dirà che non ci sono fondi; noi diremo ai nostri rappresentati che sino a quando non si siano trovati questi fondi, noi negheremo gli altri che crediamo meno destinati all'interesse generale del paese: e noi siamo a posto. Ma io mi auguro che

i miei colleghi, che forse non sono così avari come noi nel negare al Governo quelle altre spese che, ad avviso nostro, meno rappresentano la difesa dello Stato in confronto di quelle di cui io parlo, mi auguro, dico, che i miei colleghi saranno altrettanto prodighi quando si tratta di reclamare dal Governo queste spese per le quali noi insistiamo e che mettiamo al di sopra di qualsiasi altra.

Se il Governo accetterà almeno come raccomandazione, che è la formula più elastica e la meno compromettente, questo ordine del giorno, io però confido, perchè l'argomento è veramente urgente ed importante, che non sarà un'accettazione platonica. Io so che attualmente i rappresentanti del Governo sono nelle nostre regioni; so che le popolazioni per mezzo degli enti locali hanno raccolto parole di speranza nei propositi espressi dal sottosegretario di Stato nelle regioni che hanno visitato: ma badate che non è la prima volta che questo avviene. Fu da noi anche (vedete che parlo di anni indietro e di un egregio uomo di Stato dei tempi passati) in occasione triste il ministro Baccarini, il quale diede alle nostre popolazioni le maggiori speranze, i maggiori affidamenti. Ma da dieci e quindici anni a questa parte le alluvioni sono più frequenti, una volta ci volevano 15 o 20 giorni di intemperie perchè avvenisse una piena e ciò si verificava ogni tanti anni; oggi, l'ho detto già nel cominciare questo mio discorso, noi avevamo appena finito di svolgere le nostre interrogazioni ed interpellanze relative alle alluvioni del febbraio, che sono sopraggiunte quelle del marzo a dimostrare coi fatti che le nostre parole qua dentro, e le sue, onorevole ministro, si erano perdute anche questa volta nel vuoto.

Io ho finito. Io penso, onorevole ministro, che noi porteremo una vera redenzione nelle nostre classi agricole, che noi scioglieremo anche il problema della disoccupazione, e che vinceremo anche la resistenza degli alti prezzi del grano e del pane, quando, bonificando queste centinaia di migliaia di ettari di terreno, avremo aumentato la ricchezza del paese. Questo è il modo per difendere veramente il paese e per redimere veramente le nostre classi agricole. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Jacur ha facoltà di parlare.

ROMANIN-JACUR. Onorevoli colleghi, io mi permetterò di fare oggi soltanto alcune brevissime osservazioni, perchè aven-

do insieme ad altri egregi colleghi della regione veneta presentato un'interpellanza, che spero di potere svolgere lunedì, quando avremo raccolti dati e notizie che stiamo ancora raccogliendo, non avrei oggi il materiale occorrente per fare il triste discorso che dovrò fare e dar conto della grave sciagura che ha colpita la nostra regione.

Premetto un sincero ringraziamento all'amico personale onorevole Sichel per le buone parole che ha voluto dirigere a me, a proposito di alcuni studi che ho avuto l'onore di dirigere; e dichiaro che prendo a parlare per rendere, come è mio costume sempre, omaggio di obbedienza al Presidente della Camera che ieri si lagnava con alcuni colleghi di non avere approfittato della discussione generale per parlare di cose che non si attenevano strettamente ai capitoli.

Precisamente a me oggi accade un caso a proposito del quale non saprei proprio in quale capitolo potrebbero trovar posto le mie osservazioni.

È un caso nuovo che nella mia ormai lunga carriera di deputato non mi era mai toccato. Mi tocca, cioè, fare una specie di fatto personale con l'onorevole Giunta del bilancio e mi toccherà, dirò così, sdoppiarmi per parlare, e come persona ed anche in rappresentanza del Governo.

L'onorevole relatore della Giunta del bilancio, con pensiero del quale certamente gli va data lode e pel quale gli sono molto grato, ha creduto di richiamare in un documento autorevolissimo, come dobbiamo sempre considerare un atto che viene dalla maggiore delle nostre Giunte parlamentari, l'attenzione del Governo e del paese circa il problema della navigazione interna, dichiarando che « tale problema che oggi s'impone nell'interesse dei traffici e delle industrie di floride regioni italiane, è tempo che sia risolto nel modo più equo e più razionale ».

E fin qui tutto va benissimo e bisogna, ripeto, essere assai grati alla Giunta del bilancio.

Ma in seguito l'onorevole relatore esprime il sospetto di dissidii che non esistono e che, posti innanzi prima ancora che ci accingiamo a risolvere il problema, io non posso lasciare che acquistino valore perchè ciò sarebbe assai dannoso.

Infatti egli prosegue: « nel risolvere (questo problema) il Governo non trascuri i diritti storicamente e geograficamente acquisiti dalla città di Venezia, la quale riterrebbe

come un'offesa e risentirebbe un gravissimo danno, se si trovasse esclusa dalla rete navigabile destinata a dar vita ad un nuovo commercio. Venezia, che, per tradizione propria, per la dote specialissima dei suoi numerosi canali, e per lo sviluppo potente che essa può dare alla corrente italiana dei traffici nell'Adriatico, è in condizioni eccellenti per esser fatta la mèta naturale cui dovrebbero avviarsi tutte le linee di navigazione che, partendo dai piedi delle Alpi, col mezzo dei grandi laghi italiani e colla congiunzione al Po, mettessero il Piemonte e gli industriosi centri di Lombardia e dell'Emilia in comunicazione coll'Adriatico ».

Questo sospetto proprio non so dove il relatore lo abbia potuto attingere. Non dal Governo che ha nominato una prima Commissione, immeritamente presieduta da me, la quale ha fatto tutto un lavoro inteso a dimostrare che entro la Valle Padana si poteva svolgere una rete di tre mila e 400 chilometri di fiumi e canali navigabili collegati con Venezia; e poi un'altra Commissione, ben più autorevole della precedente, presieduta dallo stesso ministro e con uomini autorevolissimi anche dei due rami del Parlamento, per completare gli studi in tutta l'Italia, la quale immeritatamente ha affidato a me il compito di dirigere gli studi tecnici.

Nè al Governo, nè alla precedente Commissione, nè all'attuale, della quale io per sola ragione d'ufficio non sono l'ultima parte, è mai venuto in mente di escludere Venezia dalla rete navigabile che si dovrà stabilire nella Valle del Po.

Tecnicamente la cosa sarebbe assolutamente impossibile; ed in tutti i modi un pensiero consimile non è mai stato affacciato, anzi è assolutamente contrario a tutti i sentimenti manifestati dal Governo e dalle Commissioni a'le quali il Governo ha affidate gli studi. Credo anzi senza commettere indiscrezioni, di potere invece informare la Camera che gli studi della nuova Commissione i quali sono oramai per la parte tecnica abbastanza innanzi, mi mettono in grado di assicurare che quando il paese crederà di accingersi a risolvere questo importante problema (ed io mi auguro che possa accingersi a risolverlo nel più breve tempo possibile) si troverà dinanzi alla dimostrazione che questo problema può essere risoluto non solo con grande vantaggio di Venezia, e di tutta quella parte della Valle Padana che era stata considerata dalla prima Commissione, Veneto, Lombardia, E-

milia, ma con vantaggio di tutto il Piemonte e, a suo tempo lo dimostreremo, anche con grandissimo vantaggio di tutto l'Adriatico e particolarmente di quelle regioni che si stendono da Ravenna al mare Jonio e alla Sicilia.

Ora mentre siamo di fronte ad un problema la cui soluzione si presenta così ben da rendere contenta e sodisfatta una gran parte d'Italia, problema al quale dedico ormai da qualche anno tutte le mie poche forze, ma tutta la mia buona volontà, com prenderà la Camera che deve farmi grandissimo dispiacere il vedere, da una Giunta così autorevole come la Giunta general del bilancio, mettere innanzi osservazioni quali assolutamente non corrispondono allo stato reale delle cose e dei fatti. E non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta ora all'onorevole Cellesia.

(*Non è presente*).

Non essendo presente perde la sua volta.

Verrebbe ora il turno dell'onorevole Valentini, il quale però lo ha ceduto all'onorevole Gallino Natale.

L'onorevole Gallino Natale ha facoltà di parlare.

GALLINO NATALE. Onorevoli colleghi mi perdonerete se, nuovo alla Camera, os prendere a parlare circa questo importante bilancio: domando in anticipazione la vostra benevolenza.

Non farò una critica severa, minuta, particolareggiata, perchè a ciò sembra abbisognato il diligente relatore: mi limiterò a alcune osservazioni, ad alcune raccomandazioni d'indole generale delle quali spero l'onorevole ministro vorrà tener conto, scegliendo almeno la parte buona di quanto andrò esponendo se per avventura tutto buono non fosse.

E prima considerazione d'indole generale e poco confortante è quella della differenza complessiva in meno di oltre lire 3,572,000 dell'ammontare del bilancio attuale in confronto di quello dell'anno precedente.

È bensì vero che la parte ordinaria del bilancio non ha subito variazioni, e che per far fronte agli aumenti imprescindibili specialmente del personale per sessenni ed altro, servirono i trasporti nella parte straordinaria di alcune partite concernenti corsi e sussidi dello Stato che per il loro carattere non continuativo poterono applicarsi alla parte straordinaria.

È bensì vero che questa diminuzione è conseguenza diretta della applicazione della legge del quadriennio — 30 giugno 1904 — e che anzi sulla più rigida applicazione della stessa si avrebbe ancora un aumento di quasi due milioni nella spesa.

Ma è vero del pari che è cosa anormale un bilancio di spesa in diminuzione, mentre tutti quanti quelli sinora discussi presentano notevoli aumenti: e l'aver voluto limitare, anzi diminuire quello dei lavori pubblici, a mio avviso rappresenta l'aver voluto segnare un arresto, una stasi nella prosperità dell'economia nazionale, visto che a questo bilancio si collegano tutti quanti gli interessi più vivi e più importanti del paese, quelli della produzione e circolazione della ricchezza, delle bonifiche, dello sviluppo delle vie ordinarie e di quelle ferrate, insomma di tutto quanto interessa così essenzialmente la vita economica del paese.

Anche per altri dicasteri si volle e tentò il consolidamento ma ben lungi dal voler sindacare questo operato io domando: è proprio vero che quel consolidamento non subì variazioni di sorta?

Onorevole ministro, io non credo assolutamente consigliabile la diminuzione dei lavori pubblici in Italia e se rigidità di bilancio o di legge, che io vorrei fosse temperata, non permettono maggiori stanziamenti, procuri almeno compensare con maggiori lavori d'indole patrimoniale quello che manca nel bilancio di competenza annuale.

Altra osservazione che vorrei fare riguarda la mancanza nel bilancio di un quadro sommario o meglio di quadri che diano una qualche ragione delle somme a residuo.

Non è possibile tener dietro allo svolgersi di tutta l'azienda lavori e cooperare talvolta col Governo a sagge proposte se non si conoscono almeno a grandi tratti i due fattori, competenza e residui, che costituiscono la potenzialità di un bilancio.

Per le bonifiche lo stesso ministro ne ha riconosciuta la necessità allegando al bilancio taluni quadri dai quali chiaramente risultano e il totale degli stanziamenti, e le somme impegnate e quelle pagate al 31 ottobre 1904 e dal confronto di queste cifre è facile rappresentarsi lo stato dei lavori eseguiti, e quello che ancora è possibile fare.

Perchè non attenersi allo stesso sistema per tutte quelle opere che hanno o non effetto continuativo, ma per le quali si verificano dei residui?

Preveggo la risposta che mi sarà data troppo voluminosa riuscirebbe il bilancio. Ma tale risposta io non ritengo esauriente.

Non posso garantirne l'esattezza, ma mi fu detto che la somma di tutti i residui ascende ad oltre cento milioni: io non dubito menomamente che dalle ragioniere tutto si può ricavare, ma io avrei desiderio che da qualche specchio sommario allegato al bilancio risultasse anche sommariamente la scomposizione di tale cifra per poter studiare sullo stesso lo svilupparsi dei lavori approvati e trarne conseguenze sul fatto, sul possibile a farsi, su quello che dovrebbe proporsi.

Del resto mi auguro che questi residui si riducano annualmente al meno possibile perchè facilmente vi si mettono le mani sopra con storni i quali dovrebbero essere seguiti immediatamente da reintegrazioni che sempre si promettono ma che difficilmente si eseguiscano.

Ed ora veniamo ad alcune proposte di studio.

Una prima riguarderebbe una legge più consona ai tempi, al progresso moderno per quanto riguarda il regime delle acque.

Date le scoperte meravigliose dell'ingegno umano, e specialmente di quello italiano che con Galvani, Volta, Galileo Ferraris, Marconi ha saputo strappare alla natura e consegnare nella mano dell'uomo tanto le più piccole e delicate vibrazioni dell'etere quanto le forze onnipotenti degli elementi, chi non vede in un non lontano giorno la ricchezza del nostro paese?

Chi non presagisce l'avvenire prospero che all'Italia è serbato con la utilizzazione della forza viva delle sue acque, forza che può sorpassare milioni di cavalli-vapore?

Con la successione di laghi artificiali, con la costruzione di sbarramenti nelle valli ove raccogliere le acque di pioggia, chi non apprezza quale ricchezza latente verrà ad accumularsi? E così queste acque, che ora di tempo in tempo sono causa di tanti dolori, io me le immagino invece meravigliosamente sistemate scorrere lente dalle Alpi, dagli Appennini al mare, abbandonando tratto tratto al volere dell'uomo la forza viva di cui dispongono per continuare poi a bagnare le pianure dando origine a provvidi canali e creando ridenti e ubertose vallate.

Ma alla effettuazione di questo così seducente ideale una cosa vi si oppone: la mancanza di una legge che i diritti sulle acque pubbliche ben definisca e determini.

L'onorevole Cuzzi giorni sono, a modi-

fica del diritto di assoluta proprietà ha presentato all'esame della Camera una proposta di legge che permetta la costruzione delle strade aeree laddove non sono possibili le terrestri: occorre che qualche cosa di simile l'onorevole ministro studi anche per meglio disciplinare la disponibilità delle acque.

Sonvi diritti di derivazione che risalgono a tempi remotissimi e per scopi oggi cessati, e che domandano una riforma. Io non intendo venir meno al diritto di proprietà dei cittadini, ma desidererei che una provvida legge di trasformazione permettesse, senza danno di alcuno, alla collettività il diritto di usufruire nel miglior modo di tutta quanta l'esuberante potenzialità di cui quelle acque possono essere suscettibili.

Cito un esempio. Per noi liguri che abbiamo scarsità d'acqua sul versante meridionale s'impone la costruzione dei grandi laghi artificiali sul versante non nostro per utilizzare le acque di piena degli altri bacini del Gorzente, del Brevenna, della Vobbia ed altri.

Nonostante che le acque di cui si vorrebbe disporre siano sempre state sino al presente inutilizzate perchè acque di piena, e nonostante che coi laghi stessi si venga ad assicurare agli utenti a valle un quantitativo costante di acqua superiore a quello ch'essi potevano avere mediamente nelle magre, le pretese di molti i quali sostengono che nessuna diversione d'acqua da un versante all'altro deve essere fatta, le difficoltà che tutti frappongono a queste costruzioni benefiche sono tali che, per quanto vi siano pronti i capitali nè la Vobbia, nè la Brevenna ancora possono sperare di vedere raccolte in un lago fonte di ricchezza, le loro acque, spesso invece fonte di guai e di danni.

Una provvida legge adunque che meglio disciplini i diritti di tutti s'impone.

Altra legge che occorre sia riveduta è quella dell'espropriazione per pubblica utilità e specialmente per quanto riguarda i contributi che i proprietari dei terreni sono chiamati a sborsare ove si eseguisce un piano regolatore.

Per effetto dello svilupparsi di questi piani regolatori, enormi fortune private si sono improvvisate ed i poveri comuni che ne ricavarono? Passività, debiti enormi; Roma, Genova, informino.

La legge stabilisce che il maggior valore che acquista il fondo beneficiato dalla esecuzione del piano regolatore vada per una

metà al proprietario e per l'altra metà al comune che costruisce l'opera.

Notate che tale metà, data la diligenza che i proprietari pongono nel deprezzare a tempo opportuno il loro fondo, spesso si riduce a molto meno ancora. Perchè adottando i criterii già in altre nazioni d'Europa accolti, nel Belgio se mal non ricordo, non si stabilisce che questa plusvalenza dei terreni dove si progetta un piano regolatore non vada tutta a vantaggio dei comuni che il piano regolatore progettano ed eseguiscano?

Io ho la ferma convinzione che se questa massima fosse accettata, tutti quanti i comuni delle grandi città potrebbero tranquillamente proseguire nei risanamenti e trasformare del tutto le loro parti meno igieniche senza portare aggravio alcuno ai loro bilanci.

Si trovi modo di permettere ai comuni di procedere alla completa e rateale espropriazione della zona soggetta a piano regolatore, concedendo loro la facoltà di creare anche nuovi debiti garantiti dal terreno stesso che forma la base della operazione, ed io credo allora si potrà quasi raggiungere il colmo delle aspirazioni, quello cioè che l'opera paghi l'opera, ossia che avvenga la trasformazione igienica di una città, senza che le finanze comunali vengano a sopportarne aggravii.

Onorevole signor ministro, sono queste proposte il risultato di esperienza amministrativa e, corrispondendo anche a idee moderne, io spero Ella vorrà prenderle in serio esame e farsi all'uopo sostenitore efficace della riforma della legge dei contributi basata sul nuovo postulato che debbano riversarsi al comune tutti quei vantaggi che esso per volontà e fatto proprio va producendo.

Ed ora ancora poche parole sulla viabilità in genere e quella ferroviaria in ispecie, che sono l'indice sicuro del benessere di un popolo, dello sviluppo della sua economia, della sua industria e dei suoi commerci.

Se diamo uno sguardo al passato sono meravigliato di tanto progresso fatto in poco più di un quarto di secolo! Si sono spesi milioni e milioni tanto dallo Stato quanto dalle provincie e dai comuni per migliorare la viabilità, per crearla, moltiplicarla dove non esisteva.

Furono provvide le leggi per la costruzione delle strade obbligatorie di serie, le leggi del 1865 e del 1881. Comuni e pro-

vincie ne risentirono e ancora ne risentono nei loro modesti bilanci gli effetti disastrosi, tanto che parecchi di essi non poterono e non possono ancor far fronte ai loro impegni. Ma di ciò io non mi dolgo: ai pagamenti dei debiti in un tempo più o meno remoto sarà provvisto e la generazione che sorge, che potrà valutare la ricchezza che loro avrà preparata la generazione che tramonta, non rinfaccerà a questa i pesi imposti, ma le tributerà lode per lo sviluppo economico, industriale e commerciale a cui diede vita, con la costruzione di tante strade.

Ed al passato guardando al futuro, quanto non è ancora da farsi?

Molti comuni e i più bisognosi, i più abbandonati, attendono ancora il giorno del loro risveglio e fanno voti che quelle stesse leggi che già beneficiarono i fratelli più fortunati vengano in loro aiuto, anzi in maggiore e non in minore misura, per compiere quella rivendicazione sociale alla quale pur essi hanno diritto.

Cerchi adunque il ministro di prorogare tutte le leggi passate a favore delle costruzioni in quei comuni che ancora non hanno strade che colleghino frazioni a frazioni, che ancora devono riunire il capoluogo colle stazioni ferroviarie, che mancano di tutto, persino dell'acqua potabile: ma prorogandole, le migliori aumentando il suo contributo perchè queste strade, questi provvedimenti igienici sono i più costosi e i comuni che devono costruirle o adottarli sono i più poveri. Desidererei, insomma, che da uno stato di assoluto concentrazione finanziario, da un periodo di rigida preparazione si passasse ad un periodo di risveglio costruttivo, impiegandovi tutti o buona parte di quegli avanzi del bilancio che, se destinati a ritoccare, a diminuire qualche tassa esistente non lasceranno traccia di benessere pubblico; ma che, se riversati nelle costruzioni, tanto direttamente potranno procurare lavoro a chi ne domanda, come indirettamente serviranno a portare vita, attività, ricchezza dove imperava silenzio e miseria.

Ed eccomi finalmente alle ferrovie, a questo grande ramo del Ministero dei lavori pubblici. Dato lo scambio mondiale dei diversi prodotti della natura è necessario tenere in gran conto le vie ferrate che rappresentano la vera continuazione delle vie marittime.

Io non fo questione di località: si costruiscano ferrovie dove occorre dar vita al commercio e alla industria; ma se ne co-

struiscano pure dove questo commercio, dove queste industrie reclamano nuovi provvedimenti per non essere soffocati.

Ed ecco che entro subito a parlare del porto di Genova: e lo fo volentieri perchè mi è caro altamente dichiarare che la prosperità sua, la ricchezza sua è gran parte della prosperità e della ricchezza della nazione.

Voi non avete costruito in questo porto cento metri di calata, eseguito un miglioramento qualsiasi ferroviario, che subito il commercio, senza attendere visite e collaudi, se ne impossessa e insistentemente vi richiede nuove calate, nuovi miglioramenti.

L'importanza del problema ferroviario, del porto di Genova, data anche la mancanza di spazio in pianura e data la cerchia apenninica che stringe quasi come in una morsa tutta la Liguria, è assurda a così alto grado che il regio Governo giudicò conveniente nominare una Commissione speciale, la Commissione Adamoli, per studiare la risoluzione di così vitali problemi. Per quanto io non approvi la mancanza assoluta in questa Commissione dell'elemento locale che più di tutti conosce e può valutare i veri bisogni, pure io rendo lode ad essa per lo studio pregevole che già ha fatto. Ma pregherei l'onorevole ministro di volerla invitare a compiere il proprio lavoro nel più breve termine possibile perchè, per quanto i ripieghi proposti per lo sfollamento dei vagoni del porto di Genova, come nella prima parte della relazione pubblicata, sieno consigliabili per dar tempo alla costruzione del nuovo valico, non bisogna però indugiare troppo, per l'adozione della soluzione radicale.

Avendone un po' la paternità dovrei sostenervi risolutamente la convenienza della direttissima sulle altre linee, ma io non dirò alla Commissione Adamoli che una frase sola: scegliete la linea più breve e più piana che metta in comunicazione il porto di Genova colla valle del Po ove è diretto il maggior movimento di merci.

Sì, onorevoli colleghi, la linea più breve perchè venti chilometri risparmiati nel percorso, moltiplicati pel costo medio chilometrico 0,05 di una tonnellata di merce, vi rappresenta già una lira di minor costo della tonnellata merce, da Genova a Milano e questo moltiplicato per i 2 e 3 milioni di merce che fra importazioni ed esportazioni si cambiano queste due città, vi dà un minor costo della merce di 2 a 3 milioni di lire all'anno. Ciò che allarga sempre più non solo

la zona di competenza del porto di Genova, ma quello che più importa, aumenta il commercio di esportazione dell'industria dell'Alta Italia e specialmente della Lombardia.

La linea più piana, perchè se all'esercizio costa lire 0,10 la tonnellata chilometro trasportata da Pontedecimo a Busalla, sulla vecchia linea; e 0,07 circa da Sampierdarena a Ronco sulla nuova linea succennata dei Giovi, sopra una linea più piana questo costo può discendere a 4 centesimi.

Ed invero:

Mentre sulla vecchia linea, che ha il punto di valico a 360 metri e con la pendenza del 3 per cento, occorrono tre potenti macchine per innalzare a Busalla 15 o 16 vagoni; mentre sulla succursale dei Giovi che ha il punto culminante a Ronco, alla quota 340 e la pendenza del 1,50, con due macchine si trainano 24 vagoni sopra una linea piana con una pendenza minima dell'0,80 per cento le stesse due macchine potranno trasportare ben 45 vagoni.

E se voi, onorevoli colleghi, moltiplicherete queste unità di vagoni in numero ora di 1300 al giorno, e presto di 1400, 1500 e via via, pel risparmio che sopra ognuno di essi potrete ricavare, e il totale ancora per i giorni lavorativi dell'anno, arriverete ad una cifra tale di risparmio annuale di esercizio che non vi farà rimpiangere la spesa necessaria a sostenersi per la costruzione del nuovo valico.

Ma mentre si studia, e speriamo con sollecitudine, per non strozzare il commercio, anzi la ricchezza nazionale, cominciamo dal fare e accettiamo intanto le proposte Adamoli.

Altri vi parlerà dei lavori di Savona, ed io appoggio anche questa proposta nell'interesse di tutti perchè lavoro, dato il meraviglioso sviluppo industriale dell'alta Italia ne esiste per tutti: per Genova, per Venezia, per Savona, e anche per Porto Maurizio se riuscisse ad avere la sua ferrovia di valico. Ma tornando a quelli che interessano Genova io dirò che approvo i progettati miglioramenti sulle stazioni di Genova e Sampierdarena; gli ampliamenti delle stazioni di Pontedecimo, Busalla e Ronco; la sistemazione della stazione di Milano senza della quale la circolazione di tutti i treni si arresta; l'ampliamento della stazione di Torino; il raddoppiamento di binario delle due linee del littorale ligure.

Ma intanto, onorevole ministro qualche cosa cominciamo di concreto a fare. E qui

ricordo quanto già ebbi occasione di svolgere in una mia interrogazione.

È pronta la sistemazione delle stazioni di Pontedecimo e di Ronco: per questi lavori cominciamo a passare dallo stato delle parole ai fatti.

Il rinnovarsi così sovente su quelle linee di disgrazie immani, non è da attribuirsi, onorevole ministro, a colpa di questo o di quel deviatore, segnalatore o capo stazione, che bisogna punire; nè al funzionamento non regolare di questo o di quel meccanismo che bisogna riparare o perfezionare, ma alla superata potenzialità di quelle linee.

Io che buona parte dell'anno passo tra quei ferrovieri e che tecnico passodare disinteressato e sereno giudizio, non ho che ad esprimere parole di lode all'indirizzo di tutto quel personale benemerito che fa veri sforzi di zelo, assiduità, diligenza.

È all'incalzare continuo dei treni a cui tengono dietro altri treni che bisogna rimediare; è l'ingrandimento di queste stazioni che bisogna eseguire perchè almeno possano ricoverare facilmente i treni in arrivo.

Se voi, non con inchieste che approdano sempre a poco o nulla, ma con provvedimenti che estirpino il male nella sua origine, non passerete dalle promesse ai fatti, come già fui profeta un mese addietro nel denunziarvi la probabilità di disastri, temo dolorosamente di avere nuove e successive conferme. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Gallino, la prego, un'altra volta, di ricordar bene l'articolo 82 del regolamento.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Libertini Gesualdo a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

LIBERTINI GESUALDO, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Destinazione di ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria, quali capitani di porto in alcune piazze militari marittime e nei porti delle colonie.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Libertini Gesualdo della presentazione della relazione sul disegno di legge: Destinazione di ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria, quali capitani di porto in alcune piazze militari marittime e nei porti delle colonie.

Questa relazione sarà stampata, e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, anche in quest'anno; ho dovuto fare appello agli ordini del giorno, per richiamare l'attenzione del Governo più che sull'opportunità, sulla necessità di dare esecuzione alle leggi, in ispecie quando queste riflettano empori di una attività sorprendente e tale, quale ve l'ha dipinta l'onorevole collega che prima di me ha parlato. Voi sapete che voglio alludere a leggi, o, dirò, più specialmente, ad una legge, che ebbi già occasione di invocare ripetutamente in questa Aula, e che riflette il porto di Genova. A me duole, non tanto per me, quanto per la Camera ed anche per il Governo, benchè questo ne abbia la maggior colpa, di dovermi annualmente ripetere per sostenere argomenti, i quali, appena posti, dovrebbero esser risolti. L'esecuzione di una legge non dovrebbe ammettere eccezioni dilatorie, e tanto meno, quando tale eccezione, o tale dilatorietà, se mi è concessa la parola, produce giorno per giorno una somma di danni assai rilevanti, e quando la dilatorietà non è neppure giustificata dalla mancanza di fondi.

L'anno scorso io mi permisi, onorevole ministro, di esprimere questo concetto nel seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo a dare esecuzione alla legge 2 agosto 1897 sul porto di Genova anche nella parte, che riguarda l'allacciamento del molo vecchio alla stazione ferroviaria orientale della città ». L'onorevole ministro del tempo, che mi compiacco di veder presente, il quale prima di allora mi aveva nelle sue risposte abituato a sentire, con mio gran piacere sempre, qualche rima dantesca ed anche a sentir leggere qualche lettera pistoletticamente patriottica, corsa fra lui e il presidente del consorzio di Genova, venne l'anno scorso a più pratici consigli, e, lasciandomi un po' da parte la poesia e il patriottismo, venne ad un altro patriottismo, che per me non è meno sentito di quello, che egli esprimeva, come eco dei sentimenti, che ha in cuore, in quelle lettere. L'onorevole ministro del tempo, lo ripeto, venne ad un consiglio un po' più pratico e alla mia domanda formale circa le sue intenzioni rispetto all'applicazione di questa legge, rispondeva: « l'onorevole Cavagnari ha presentato un ordine del giorno, e, siccome penso che non

voglia proporre un voto di sfiducia al Ministero, e siccome lo posso assicurare che da parte mia farò di tutto per eseguire nel miglior modo, come è mio dovere, la legge 2 agosto 1897, così lo prego di accontentarsi di queste mie dichiarazioni esplicite e rassicuranti e di ritirare quindi il suo ordine del giorno ». Io presi nota di queste promesse dell'onorevole ministro, perchè credetti che equivalessero alla accettazione dell'ordine del giorno. L'onorevole ministro mi disse inoltre: « io accetto tutto il pensiero, che si compenetra nell'ordine del giorno » ed io quindi potrei dire al ministro d'oggi, che, poichè la lettera è chiara, voglia compiacersi di accettare, oltre lo spirito, anche la lettera.

Certo è, onorevole ministro, che noi andiamo discutendo, e che, se io dovessi registrare quelle poche e modeste idee, che vo di tanto, in tanto, esplicando sotto forma di discorsi, e dovessi consegnarle in una pubblicazione per giustificare l'opera mia, durante la mia modesta vita politica, potrei quasi fare un grosso volume di queste materie che riguardano il porto di Genova e l'allacciamento con la sua stazione ferroviaria orientale: volume che, per sè stesso varrebbe poco, ma varrebbe in quanto conterrebbe l'eco di ciò che ha deliberato annualmente, da molti anni a questa parte, la maggiore magistratura della città di Genova, ossia quel Consiglio comunale. Ed ha valore anche perchè in questo tempo in cui si dà grande importanza al *referendum* ed in certi casi credo che possa adottarsi, posso dirvi che, portata la questione, sotto forma di *referendum*, alla cittadinanza genovese, questa si è espressa ripetutamente perchè questo benedetto allacciamento si facesse ed il porto di Genova non restasse con un solo braccio.

Non posso farvi la storia minuta di tutta la lunga procedura di questa pratica, per dirla con termine burocratico. Vi dirò solo che, dopo tanto lavorare, siamo arrivati finalmente a quella legge del 1897, della quale invocò l'applicazione. Ma sapete voi, onorevole ministro, che si sia fatto qualche cosa? Io so positivamente che non si è ancora fatto niente. Noi possiamo ripetere che le nostre prediche si perdono nel vuoto: magra consolazione, onorevole ministro, ma più magra ancora per la sorte di quel porto!

Poc'anzi ho sentito dire dal collega Galino che sarebbe opportuno che annualmente, senza consegnare tutto in quella

mole di consuntivi, che nessuno legge, specialmente per le opere principali, si desse conto speciale alla Camera del come si spendono i denari; perchè ho sentito dire anche, a proposito del bilancio dell'anno scorso, che il vedere stanziare somme nei nostri bilanci per determinati lavori o imprese, è cosa buona, ma che, per contro, il sapere come queste somme siano state spese è anche cosa ottima, che è più che buona.

Per esempio, sappiamo tutti che la legge del 1897 aveva stabilito diciassette milioni e mezzo per determinati lavori in quel porto.

Vorrebbe l'onorevole ministro dire alla Camera e, per essa, ai contribuenti tutti, come si siano spesi questi danari, e che cosa si sia fatto di quei due milioni e mezzo che erano destinati all'allacciamento del molo vecchio con questa benedetta cenerentola che è la stazione orientale di Brignole colpita da tanti guai, che ha dovuto rinunciare, senza il piatto di lenticchie, alla sua primogenitura, mentre l'altra sua sorella trionfa nonostante che dia proprio triste spettacolo del modo con cui i danari vi si sono spesi?

Dice la voce pubblica che quella stazione si è mangiata i denari dell'allacciamento; ma se fosse così, il nuovo ente costituito nel consorzio, in base alla nuova legge che ne approva l'autonomia, aveva i fondi ed era obbligato a compiere questi lavori. Ed allora, quando mi avrete dimostrato dove sono andati a finire i fondi stabiliti dalla legge 2 agosto 1897, io vi potrò dire: o vi sono i fondi e fate l'opera con questi fondi, o non vi sono perchè la voragine di quella stazione li ha inghiottiti, ed allora rispettiamo la legge sul consorzio del 1903, e così con i nuovi fondi stanziati da essa pensiamo a fare questo allacciamento.

È una cosa enorme e che sconfinava da tutto ciò che può essere criterio comune, che ancora al giorno d'oggi noi veniamo qui a chiedere da questi banchi ciò che da anni avrebbe dovuto esser fatto! E giacchè sono nel porto, permettete che io vi resti ancora un momentino (*Si ride*) e non perchè le acque siano tranquille, perchè, nonostante che sia intervenuta una convenzione sino dai tempi del duca di Galliera, nonostante tutto quello che si voleva fare, le acque non sono tranquille, e non solo non sono tranquille le acque del porto, ma non sono nemmeno tranquille le acque amministrative della cosiddetta autonomia, perchè mentre si credeva con la legge del 1903 di portare al porto quel famoso em-

piastro che doveva sanare la piaga, questa invece diventa ogni giorno più insanabile; ed io ne appresi qualche cosa perchè ho avuto occasione di occuparmene, avendo dovuto rappresentare per brev'ora nel Consorzio il Consiglio della provincia che mi aveva onorato della sua fiducia, ed ho potuto accorgermi che non si sa dove si vada a finire.

Andiamo innanzi.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, sarà pervenuto anche a lei un memoriale che è stato comunicato a tutti noi e che dimostra il nessun accordo che esiste fra l'ente Consorzio e la maggior parte della classe dei commercianti di Genova e specialmente dei commercianti di carbone. Questi signori hanno mandato questo memoriale in cui concludono col fare un caldo appello alla Deputazione nazionale, e specialmente a quella ligure ed a quella delle altre provincie più interessate, perchè dei voti del commercio genovese esse si rendano interpreti presso il Governo centrale. Io ho data una scorsa molto sommaria al memoriale ed ho trovato che in esso si dice che le condizioni del porto di Genova non sono buone e che la colpa di questo stato di cose si rispecchia nel minor movimento effettuato nel porto di Genova e quindi risale alla cattiva amministrazione dell'ente consorzio, il quale assumendo le funzioni sue si è dato un da fare soverchio specialmente per ciò che si chiama la disciplina del lavoro.

Io credo che questo zelo non sia stato del tutto opportuno o dirò meglio, come ebbi già a dire al predecessore del presente onorevole ministro, io credo che i criteri a cui si è informata l'azione del consorzio non siano conformi alla legge ed al regolamento.

Mi ricordo che un giorno, discutendo su questo bilancio, pregavo l'onorevole ministro Tedesco di voler dare un'interpretazione autentica a quel famoso paragrafo 5 dell'articolo 1, il quale stabilisce appunto a questo riguardo la competenza del consorzio. Io diceva allora che mi sembrava utile ed opportuno che a quel paragrafo si fosse data una interpretazione, la quale, se non poteva essere autentica, per lo meno doveva essere autorevole e tale da chiarire quali fossero le competenze che si imputavano nel consorzio di Genova, in forza di questa disposizione che è stata ed è causa di tanti mali. Perchè il consorzio con questo articolo ha creduto di essere autorizzato a costituirsi in ufficio di lavoro; ha con-

fuso la disciplina del lavoro, tecnicamente parlando come distribuzione territoriale e di ordine, con una competenza che per me non gli spetta; ha voluto disciplinare i rapporti tra commercianti ed operai. Questo è l'errore che ho sempre sostenuto e sostengo ancora. Questo errore fu causa di malcontento, di dissidi e di scioperi. Per questo errore oggi gli operai sopraffanno il consorzio, come domani saranno i commercianti che sopraffaranno il consorzio stesso e ne saranno vittime gli operai.

Il consorzio avrebbe fatto opera meritoria, se, invece di atteggiarsi ad ufficio del lavoro, si fosse contentato di fare il porto, di cui non si è ancora fatto niente. Credo che si sia istituito un corpo di cento guardie, dette guardie del porto, che non formano altro che la parte decorativa del porto, ma non allungano le banchine con quel bastone, col quale potranno avvertire soltanto l'entrata di un veliero o di un piroscafo. Mi dicono che quelle guardie fanno parate splendide e che fanno il servizio di pubblica sicurezza nel porto. Allora, onorevole ministro, bisognerà domandare al Ministero dell'interno che paghi questa funzione e che rimborsi il consorzio della spesa per queste guardie, dal momento che questa funzione non deve essere demandata al consorzio, ma limitata al Ministero dell'interno. Se il consorzio assume una funzione anche in questa parte che va al di là dei suoi confini, è giusto che sia rimborsato della spesa.

Dunque è questo, secondo me, l'indirizzo del consorzio. Io non posso leggere alla Camera il memoriale, perchè i colleghi lo hanno già avuto, ma posso dirvi che vi sono cose che fanno pena.

Un porto come quello di Genova, che era abituato ad avere un movimento complessivo annuale di trecento mila tonnellate, vedete a che cosa si è ridotto. Qui ci sono più di trenta ditte fra inglesi ed altre le quali dichiarano che nel porto di Genova non si può più andare e che non ci vanno proprio se non prese per il collo.

Cresce il movimento di tonnellaggio nel porto di Genova e per quanto riflette il carbone diminuisce il movimento quantitativo. Come si spiega questo fenomeno? Tutti i piroscafi vanno a fare carbone fuori; perchè là si fanno mille angherie, si lavora a capriccio, si lavora anche saltuariamente. E si è fatto anche questo errore: invece di lasciare che la legge economica si sviluppi naturalmente, si è voluto disciplinare il

porto di Genova incorporandovi un numero di operai che oltrepassa i bisogni del porto.

Si è creato il lavoro per turno, lavoro saltuario. Si è voluto fare il monopolio del lavoro, perchè si lavora quando si crede di lavorare. E ciò avviene perchè deve esser dato lavoro a tutti e bisogna quindi distribuire il lavoro in modo che non si bada più al commercio, ma si bada alle esigenze di coloro che il lavoro devono prestare.

Ora tutto questo opprime l'andamento serio e lo sviluppo progressivo di quel porto.

È una pressione che si fa sulla naturale legge del commercio che non vuole essere inceppato in nessuna sorte. Voi sapete che il tempo è moneta, che la nave non deve stare in porto, poichè è sempre vero quell'aforisma *navis paratur ad hoc ut naviget* e invece quando sono finite le stallie cominciano le contro stallie, cominciano le responsabilità. E se tutto questo non è falso, se non è falso, e non lo credo quando è consegnato in questo volume, tutto questo accade nel porto di Genova, il quale risente da questa condizione di cose tale un danno e tale un disastro, che mi fa deplorare di aver dato il mio voto alla legge sull'autonomia del porto di Genova. Io non ho avuto tempo di fare un esame minuto, ma è questione che conosco un po' per esperienza, è questione che da molti anni tratto, non potrò essere corretto e forse ometterò qualcosa più di forma che di sostanza perchè non pensavo oggi di dover parlare. Ma il risultato dell'impressione mia è questo, che a Genova non si va. È questa l'eredità che noi custodiamo di glorie che ci hanno tramandate, delle gloriose tradizioni del porto di Genova? È una meschinità, onorevoli colleghi: noi in Italia pare che si faccia di tutto non per favorire, ma per combattere tutti i privilegi che ci sono affidati dalla nostra privilegiata posizione. E per allontanare dal porto di Genova il commercio, tanto perchè ne approfittino (meno male ne approfittassero i porti del nostro paese) i porti esteri, perchè il male è che si va a sbarcare e ad attingere carbone altrove, il male è che quando si può si abbandona il porto di Genova per i porti esteri. Questo è il danno. Onorevole ministro, occorrerà tutta l'energia, che la situazione delle cose impone affinché questa condizione di cose abbia ad essere rischiarata, e abbia ad essere restituito alla sua competenza e alla sua normale funzione il consorzio autonomo, e al porto di Genova sia data quella libertà.

di applicazione e di movimento che è sempre stato il maggiore coefficiente del suo progresso e del suo sviluppo.

Altrimenti verrà un giorno che Genova, la quale per spirito di patriottismo non fu mai seconda a nessun'altra città, non dovrà benedire questi provvedimenti che noi abbiamo fatti e che abbiamo creduto di fare nel suo interesse, e non nel suo interesse più propriamente (parlo di Genova in quanto la designo come località e punto di partenza) poichè codesto interesse si diffonde quasi a vantaggio per tutte le parti d'Italia e specialmente nell'Italia settentrionale.

Spero che provvederete e non aggiungo parola a questo riguardo. Vengo al secondo ordine del giorno, onorevole ministro...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Che è il primo.

CAVAGNARI. Ho sentito citare dal collega Gallino la relazione Adamoli, ed è quella appunto che ha determinato il secondo mio ordine del giorno. Questa relazione elaborata, minuta (almeno in quella parte che ho letta m'è parsa così, e credo che lo sarà anche nel resto) si è occupata di una parte dei problemi che erano sottoposti alla sua attenzione, riservando gli altri. La relazione Adamoli si riferisce specialmente ai lavori, dirò così, urgenti, improrogabili da farsi. Non sono, onorevole ministro (non ho bisogno di dirvelo), lavori suntuari e di speculazione; non sono le più o meno dirette, le più o meno direttissime; sono lavori improrogabili per i quali, come conseguenza, si può dire che vi è colpa nella mora.

La relazione Adamoli, tra le altre cose assennate che diceva, si è anche accorta che la potenzialità della linea orientale della Liguria è ormai esaurita e dice che è urgente di provvedere, perchè non è più sufficiente al numero dei treni che quella strada convoglia, e più ne convoglierebbe se fosse possibile; cosicchè viene a concludere che sarebbe bene che per un tratto di quella linea si sdoppiasse il binario.

In quanto alla necessità di provvedere per la linea orientale della Liguria da Genova a Spezia, siamo tutti d'accordo come di una necessità impellente; ma, proprio perchè ne sento una compiacenza nel dirlo, mi occorre, anche se un lontano dubbio potesse elevarsi ancora non so da quale parte, mi occorre citare l'autorità di un uomo che gode tutta la vostra e dirò meglio la nostra fiducia, perchè è uomo di governo, e severo e rigido custode del nostro bilancio, tanto che

dalla fiducia dei colleghi è chiamato meritatamente a presiederne la Giunta.

Orbene, sapete che cosa diceva l'onorevole Rubini nella tornata del 9 giugno 1904? Io mi compiaccio proprio di ripetere le sue parole, perchè mi pare ciò debba portare tanta forza al m'ò dire da convincere l'onorevole ministro che ogni indugio sarebbe più che colpa, delitto.

« Alcune delle nostre ferrovie (diceva l'onorevole Rubini) e non parlo per interessi locali, sono ridotte a tal punto che è un vero miracolo di vederle esercitare, senza che avvengano catastrofi (e le vite degli uomini valgono qualcosa più dei milioni).

« Parlo a mo' d'esempio del tronco Spezia-Genova che è un tronco che rende sessantasei mila lire al chilometro », e qui fa la esatta descrizione di quella linea. Quindi dopo aver detto e ripetuto che se non si prendono i provvedimenti che egli suggerisce sarà un vero miracolo se non accadano scontri soggiunge: « Se per la Spezia-Genova io chiedo al Governo di voler provvedere radicalmente è perchè è un'assoluta necessità, non ostante la grossa spesa, magari con la costruzione di una linea interna ».

Poi si riferisce alla Genova-Savona per la quale domanda riparazioni anche su quella linea.

Dunque la necessità del provvedimento, a rendere la linea orientale della Liguria capace di soddisfare alle esigenze del movimento è cosa assodata ed assoluta. Cosa suggerisce al riguardo la relazione Adamoli? Dice: sdoppiate il binario da Genova a Chiavari; questo, lo potete fare con trenta milioni. Onorevoli colleghi, io non dubito che voi conosciate quella linea ma anzitutto debbo fare una dichiarazione quasi pregiudiziale: questi preventivi sono stati fatti dalla Mediterranea buon'anima sua; se sono fatti dalla Mediterranea non mi meraviglia questo risultato. Tutte le volte che la Mediterranea ha fatti preventivi (potrei citare quello della succursale dei Giovi e tanti altri) ed ha preventivato somme minime, queste sono poi nel risultato salite al massimo. Cito, ad esempio, la galleria Mignanego-Ronco che doveva costare ventiquattro milioni circa, è arrivata ad ottantaquattro e più. Perciò il simpatico preventivo di trenta milioni sarà smentito dal fatto, perchè in quella linea il doppio binario significa nuove gallerie che si alternano coi manufatti, ponti, viadotti ed altro. Ma sapete che cosa si è

escogitato (ecco l'argomento a contrario) per la linea interna che pure non fosse vista di buon occhio dalla Mediterranea? Per spaventare il Governo che doveva costruirla, si è fatto un preventivo da Genova a Spezia che va, mi pare, a duecento milioni.

Una voce. Duecentocinque.

CAVAGNARI. Precisamente. Orbene, io credo che se si sono preventivati 205 milioni, se ne spenderanno, per la ragione dei contrari, forse la metà. Io parlo così all'ingrosso perchè il preventivo della Mediterranea si presta anche ad una sommaria confutazione, e perciò non pretendo di dire che le mie cifre sieno esatte, come nessuno riuscirebbe a dimostrare, per quanto animato dalle migliori intenzioni, che sieno attendibili anche lontanamente i preventivi della Mediterranea.

Io ho parlato, onorevoli colleghi (e non sono solo perchè sono con me molti altri non solo della provincia di Genova, ma anche di altre provincie), di questa linea interna, anzitutto perchè essa è stabilmente al riparo dagli elementi, come il mare, cosa che non succede nella linea litoranea, corre in terreni facili e senza eccessive opere d'arte e non può essere di grande costo, e poi perchè costituisce anche un principio di esecuzione della linea che dal porto di Genova deve andare, per Piacenza e per Parma, alla valle del Po ed oltre le Alpi. Essa obbedisce a condizioni di difesa del nostro paese, per cui credo che l'autorità militare non vorrà per essa mettere quel veto che ha messo per altre strade, delle quali ho parlato qui altra volta, e sulle quali avrò occasione di ritornare.

Dico questo perchè è una linea (e si capisce anche senza appartenere al corpo dello stato maggiore) è una linea che è al riparo da ogni movimento offensivo che possa venire dal mare.

Ma che cosa pretende di fare la relazione Adamoli col raddoppiamento del binario fino a Chiavari? Perchè il più bello è questo, che arrivati a Chiavari, lì è la parte più difficile: tutta la parte che da Chiavari giunge a Spezia. Noi sappiamo che da Genova a Spezia su 90 chilometri di linea ci sono 81 gallerie della complessiva lunghezza di 47 chilometri.

Se raddoppiamo il binario, facciamo un tunnel continuo addirittura, risolviamo un problema dei più difficili, che può servire anche per le Alpi!

Sono già 47 chilometri di tunnel, col doppio binario anderemo a 90. Io credo che

ci sarà più galleria che lunghezza di binario. (*Commenti*) È così.

Il doppio binario bisogna farlo più a monte, non si possono fare i lavori sulla stessa linea. Ora chi ha percorso quella linea sa che il monte è proprio là addossato all'attuale binario, cosicchè noi faremo un bel tunnel da Genova a Spezia.

Ma questo faceva la Mediterranea. Dico così perchè a quest'ora la colloco tra coloro che non esistono più, e non può più dare nessuna molestia e sia pace all'anima sua: oltre la tomba non vive ira nemica. (*Si ride*).

Io dunque non dubito che l'onorevole ministro vorrà accettare questi due ordini del giorno, perchè uno risponde ad una disposizione di legge, e mi pare cosa chiara, l'altro dice soltanto che si facciano gli studi per vedere se la linea interna non sia preferibile al raddoppiamento del binario lungo il litorale.

Io avrei anche qualche altra cosa da dire, ma non vorrei abusare della pazienza dei colleghi. Vorrei richiamarvi a ciò che ha formato oggetto di una mia interpellanza, che giorni sono diressi più specialmente per ragione di materia al ministro della guerra, col quale spero che ci rivedremo al bilancio.

Però non sembra all'onorevole ministro dei lavori pubblici che le leggi che vengono dal suo dicastero, abbiano bisogno di tutta la sua tutela, quando queste leggi rispecchiano interessi che sono stati riconosciuti e che ancora si riconoscono?

Io vorrei sapere (perchè questo riguarda gli uffici, dove alle volte si fa e si disfa senza che i ministri lo sappiano, perchè non possono occuparsi di tutto) vorrei sapere proprio intimamente quali sono stati (non da voi, onorevole ministro, perchè certo non lo potrete sapere, e non credo di dirvi cosa che possa dispiacervi) i motivi che hanno determinato il vostro Ministero in modo così espansivo ad incitare sempre il Ministero della guerra a continuare per quella via! Perchè la cosa è semplicemente enorme. (*Commenti*).

Quando, onorevole ministro, le autorità militari il loro responso lo hanno già dato e ripetuto, ma che cosa si deve domandare di più? Io vi faccio dei casi pratici: al 1867, al 1881 vennero presentati al Parlamento progetti di strade con un obiettivo fisso. Naturalmente, secondo quanto è imposto dalla legge, si domandò il parere, il consenso, il lume, seppure ne hanno, perchè

pare invece viaggino molto all'oscuro con la loro mente, il parere di questi enti che noi diciamo si occupano della difesa dello Stato.

Questo parere vien dato favorevole e noi votiamo le leggi e impegnamo il bilancio dello Stato in grosse spese, e le povere popolazioni specialmente di montagna, a mille ed oltre mille metri di altezza aspettano da lunghi anni il compimento delle opere senza avere altra risorsa ed altra speranza al mondo.

Ora io vi ripeto: cosa facciamo noi consentendo che quelle strade non raggiungano il loro scopo? Quale opera facciamo noi, domando a voi che siete i tutori del bene di tutti? Onorevole ministro, noi facciamo opera addirittura di demolizione, non opera conservatrice... (*Commenti*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. È il ministro della guerra che ha la responsabilità e lo ha detto da questo banco.

CAVAGNARI. È cosa facile questa responsabilità imponderabile quando egli ed i suoi dipendenti vanno ad immaginare degli Annibali che scendano giù ad invadere ancora una volta le nostre valli: ma queste sono cose dell'altro mondo! Specialmente quando nel seno del Dicastero stesso della guerra si trova l'autorità di coloro che combattono nel modo più severo queste fantasmagorie.

Ed intanto quelle povere popolazioni, che non hanno modo di esplicare la propria attività, debbono da tanti e tanti anni languire. (*Commenti — Interruzioni*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma io non posso fare lo stato maggiore nel Ministero dei lavori pubblici.

CAVAGNARI. Lo so che non potete entrare in merito voi, ma al Ministero dei lavori pubblici c'è una legge da eseguire, la quale ha avuto tutti i conforti delle autorità militari. Nel 1881, quando furono presentate quelle leggi, furono presi anche gli accordi fra le autorità militari e il Ministero dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma all'articolo 14 è riservato il consenso delle autorità militari; è stato ricordato altra volta. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Li prego, non facciamo conversazione.

CAVAGNARI. Oh! non si parlerà mai abbastanza di questo, onorevole presidente. Ad ogni modo, per non affaticare più a lungo e lei e la Camera, come conclusione del mio discorso domando: credete, voi, onore-

vole ministro dei lavori pubblici, che di tutte queste opere, specialmente di quelle consegnate ad enti autonomi ed indipendenti, si debba annualmente dare una relazione alla Camera per vedere, se non altro come si spendono i denari dei contribuenti? Credete voi (cito il consorzio autonomo, quello che mi risulta più vicino) credete voi che non sia necessario che sia data notizia a noi dei bilanci di questi enti che amministrano il denaro dei contribuenti? La legge dice qualche cosa, ma io vorrei che fosse chiaramente applicata.

Mi si potrà obiettare che molte notizie su questi fondi si trovano nei consuntivi, ma come volete che andiamo ad impelagarci in quel labirinto di cifre, in cui vede tanto bene l'onorevole Rubini, ma non vedono altrettanto facilmente tutti?

Io desidero di sapere dunque se il Governo intenda presentare per tutti questi enti una relazione annuale per farci sapere quanto si va spendendo.

Dopo ciò concludo sperando che l'onorevole ministro accetterà i miei ordini del giorno e vorrà consentire, come pare che consenta, nella mia istanza che concerne appunto la presentazione, in allegato ai nostri bilanci, del movimento economico-finanziario annuale, ossia dei preventivi e consuntivi degli enti autonomi che amministrano denari dello Stato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Farò brevissime raccomandazioni.

Con la legge del 23 luglio 1881 fu autorizzata la spesa di 225 milioni da iscriversi pel quindicennio 1881-1895 nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per provvedere alla costruzione di opere stradali. Co-deste opere stradali furono dichiarate di pubblica utilità e fra esse e più specialmente in quelle indicate nella tabella B al n. 122 figura la Strada della Valle Argentina che dalla provinciale litoranea per Taggia, Triora e Briga dovrebbe arrivare alla nazionale Cuneo-Ventimiglia. Il costo di questa strada rotabile fu preventivato in lire 1,200,000.

Molte altre opere stradali indicate nella citata legge furono costrutte; per altre trovo stanziati nell'attuale bilancio le somme occorrenti.

La strada di Valle Argentina non fu fatta che in minima parte e non trovo

stanziare somme in bilancio per l'ultima-zione di essa.

Tuttavia l'utilità della medesima è evidente sotto diversi punti di vista, e segnatamente dal punto di vista militare, perchè a partire dal confine italo-francese sarebbe la prima strada interna che collegherebbe il Piemonte con la Liguria; e dal punto di vista commerciale, perchè sarebbe una strada che si potrebbe percorrere senza attraversare il confine francese e senza dover passare due volte la dogana francese, dogana che rallenta ed intralcia il commercio con gravissimo danno. Inoltre è una strada destinata a rialzare le sorti economiche della popolosa e laboriosa Valle Argentina ed a mettere la stessa in diretta comunicazione con Tenda e col Piemonte ed a facilitare gli scambi dei prodotti.

Codesta strada ormai giunge a Triora: è doveroso farla proseguire. Ed è tanto più doveroso in quanto realmente l'estrema Liguria, e segnatamente la provincia di Porto Maurizio, dalle leggi per costruzione di ferrovie e di strade provinciali non ebbe alcun vantaggio. Era stata promessa, anzi inscritta nella legge quella rotabile inter-provinciale per Valle Argentina; ma, come dissi, resta ancora a farsi. Ed io desidererei sapere dall'onorevole ministro, il quale nel bilancio ha impostato le somme occorrenti per la costruzione di parecchie di queste strade che erano state a somiglianza di quella della Valle Argentina comprese nella legge del 1881, se intenda inscrivere in un prossimo bilancio anche la somma necessaria per ultimare i lavori di detta strada, che è reclamata a buon diritto in omaggio alla legge sovraccitata. Io confido di avere una risposta soddisfacente per quelle popolazioni e di ottenere affidamento dall'onorevole ministro che presto si provvederà alla costruzione ed ultimazione di detta strada destinata ad aumentare i rapporti commerciali tra la Liguria ed il Piemonte.

Una seconda raccomandazione che devo fare concerne il miglioramento del servizio ferroviario.

Parlerò più specialmente del servizio tra Ventimiglia e Genova.

Basta esaminare le relazioni fatte e pubblicate annualmente dalla Società Mediterranea per convincersi che quel tronco di strada che va da Genova a Ventimiglia dà un reddito chilometrico da 46 a 47 mila lire. Di fronte ad un reddito così cospicuo che cosa si verifica su quella linea? Si sentono continue lagnanze da parte del ceto

commerciale e dei numerosi forestieri pel servizio. È accertato che su quella linea bisogna aumentare il numero dei treni. Al contrario ciò non può avvenire perchè la linea è ad un solo binario. E per questo appunto i floricultori, che da anni insistono per avere un apposito treno per spedire più celeremente i fiori in Russia, in Germania ed in Austria, non poterono ottenerlo.

Chi conosce quale ricchezza proviene alla Liguria dal commercio dei fiori e che — a causa del servizio ferroviario deficiente — i nostri floricultori non possono sostenere la concorrenza sui mercati esteri, facilmente comprende quanto danno derivi all'Italia.

La Camera poi sa che ogni giorno si sentono lagnanze ed anche oggi abbiamo sentito gli egregi colleghi Cavagnari e Gallino a dire che il porto di Genova non ha più la potenzialità di ricevere e smaltire tutto il commercio che ad esso si avvia; e la difficoltà sarà ancora maggiore il giorno in cui sarà aperto al traffico il Sempione.

Orbene nella Liguria occidentale vi sono — astraendo dal porto di Genova — 4 altri porti: quelli di Savona, Oneglia, Porto Maurizio e San Remo ed agli stessi certamente il commercio potrebbe avviarsi. Ma intanto ciò si può fare in quanto sia migliorato il servizio ferroviario, e siano messi questi porti in comunicazione con l'Italia settentrionale, — sia ultimando la ferrovia Garessio — Oneglia — Portomaurizio, sia costruendo il doppio binario anche sulla linea della Liguria occidentale.

Quella linea è l'unica strada ferroviaria che percorra la Liguria. Essa ci mette in comunicazione con la Francia. È strada frequentatissima dai forestieri che vengono a svernare nei nostri ridenti paesi, arricchiti dal sole, ove portano grandi ricchezze.

Tutti sappiamo che la così detta industria del forestiero è di grande profitto oltre che alla Liguria anche ad altre parti d'Italia che ne traggono grandissimi vantaggi. Or bene, non è egli giusto e doveroso provvedere ai crescenti bisogni e migliorare il servizio ferroviario — quando questo è reclamato dal crescente traffico e quando può diventare sicura fonte di ricchezza nazionale?

E poichè ho parlato di porti, mi si consenta di osservare che anche il porto di Portomaurizio merita dei miglioramenti. È doloroso constatare che dopo che fu promosso di categoria e classificato porto di rifugio — invece di essere tenuto in maggiore considerazione fu invece quasi dimenticato

dallo Stato. Con piacere ho visto nell'attuale bilancio stanziata una somma di lire 60 mila pel prolungamento del molo e della banchina di ponente; ma tale somma non basta e spero quindi che si iscriverà maggiore somma nel bilancio venturo. A quel porto approdano bastimenti di diverse Società: ma bisogna migliorarlo; a me sembra più che doveroso, naturale e logico provvedere sollecitamente quando si manifesta un bisogno.

Vogliamo forse che il commercio s'avvii verso altre Nazioni? Non lo credo, — ond'è che anche su questo punto spero che l'onorevole ministro vorrà darmi risposta soddisfacente.

E per quanto riguarda le ferrovie, ormai non è più possibile dire che le Società anziché favorire contrastano i desiderii del paese: — ormai non è più possibile rispondere che tocca alle Società provvedere, — perchè presto le ferrovie passeranno dalle moribonde Società allo Stato. Quelle — spesso con loro danno evidente — alle richieste di miglioramento rimanevano sorde e facevano orecchie da mercante. Ogni volta che si presentava un bisogno, e questo dico per tutte le regioni d'Italia, la Società Mediterranea mandava da Erode a Pilato; la pratica si palleggiava da una Commissione ad un'altra, dalla Società al Governo, da un ispettore governativo ad un ispettore ferroviario: tutto rimaneva intralciato, quello che era necessario non si compieva. Un tale sistema deve cessare col cessare dell'esercizio ferroviario privato. E di ciò mi dà affidamento la presenza al Ministero dell'onorevole Ferraris e l'aver chiamato alla direzione delle ferrovie dello Stato il commendator Bianchi — la cui competenza in materia è da tutti riconosciuta e la cui nomina fu accolta con plauso generale. E passo alla mia terza raccomandazione che ho concretata in un ordine del giorno. Nel 1868 fu votata la legge sulle strade comunali obbligatorie. Fu legge savia, utile e buona; buona, intendiamoci, per il fine cui tendeva, ma male applicata. E dico questo perchè mi è sembrato che l'onorevole ministro facesse dei segni di diniego quando ho detto che la legge era buona. In applicazione di quella legge vi sono dei comuni che hanno esauste le loro finanze e che hanno contratto forti debiti per provvedersi d'una strada rotabile: molti le avevano iniziate, e poi dovettero sospenderne la costruzione essendo sopravvenuta la legge del 1894. A quest'ultimo inconveniente — di strade iniziate e non finite — è venuta a

provvedere ed a porre rimedio la provvida legge del 1903.

In virtù della legge del luglio 1903 potranno essere ultimate le strade rotabili comunali obbligatorie rimaste sospese in seguito alla legge del 1894 e potranno costruirsi strade comunali d'accesso alle stazioni ferroviarie — ed ai porti di mare — nonchè a quelli lacuali parificati — giustissima la savia proposta aggiuntiva fatta dall'onorevole Rubini allorchè si discusse la legge del 1903.

È facile comprendere e prevedere che numerosissime strade saranno costruite che di esse si avvantaggerà il commercio.

La legge del 1903 avrà una larga apprezzazione. I comuni faranno dei sacrifici come hanno fatto in seguito alla legge del 1868 per avere strade rotabili; ma quando codeste strade saranno costruite, onorevole ministro (è qui dove voglio arrivare), i comuni continueranno a mantenerle? È questo il quesito che io propongo. Ed il mezzo con cui provvedere alla manutenzione delle strade — lo indico nel mio ordine del giorno.

Occorre che lo Stato intervenga oltre che nella costruzione anche per la manutenzione delle strade comunali. Se non interverrà lo Stato dovrà vedere i capitali enormi, che spesso esponderà ancora per concorso nella costruzione di queste strade, andar perduti. E saranno somme ingenti che appur per la difettosa manutenzione delle strade invece che portare benefici, rimarranno spese inutilmente, e si avrà da constatare che le leggi si sono fatte per metà.

È inutile costruire strade per lasciarle presto divenire inservibili. Ond'è che credo debbano integrare le leggi del 1868 e del 1903. Già nel 1903 mi occupai di questo problema e sollecitai l'onorevole ministro Balbo a presentare una legge, la quale imponesse allo Stato un contributo nella manutenzione delle strade comunali.

Vi sarebbero diversi modi per sorvegliare e provvedere alla manutenzione. Può il Governo arrogarsene la manutenzione mediante un contributo da parte dei comuni; può magari affidarne la manutenzione ai comuni ed alle provincie concorrendo nella spesa. Vedrà l'onorevole ministro quale sistema sia preferibile. Io non sono tecnico. Quello che tengo ad affermare, ed in cui credo di avere concordato la Camera, è che nella spesa di manutenzione delle strade comunali e provinciali deve concorrere lo Stato in equa misura. Con questo mezzo noi faremo in modo che i grandi capitali e le grandi somme che lo Stato, le provin-

d i comuni spendono per arricchire la nazione di strade comunali e provinciali e di eccesso alle stazioni ed ai porti non vadanoisperse e diventino fruttifere.

Non bisogna lasciar andare in malora le strade che sono le arterie del commercio e della vita della nazione.

Del resto se lo Stato sente il bisogno di concorrere nella costruzione delle strade, perchè non sentirà il bisogno di curarne la conservazione in buono stato col concorrere anche nella loro manutenzione?

Ritengo che non ci sia alcuno in questa camera che non sia convinto della necessità d'una legge nel senso da me propugnato. Non bastano le provvide leggi del 1868 e del 1903.

Bisogna integrarle, completarle, pensando e provvedendo alla manutenzione delle strade ro'abili.

I comuni, da soli, non possono far fronte esse volte alle non lievi spese di manutenzione delle loro strade. Sarebbe colpa gravissima disinteressarsi di questo gravissimo problema e lasciare andare in rovina strade che costarono e costeranno sacrifici enormi e che potrebbero e dovrebbero essere fonte di ricchezza nazionale.

Ed è appunto in questo senso e per questo motivo che io ho presentato anche a nome del collega Berio un ordine del giorno per invitare il Governo a presentare apposto disegno di legge per determinare il contributo dello Stato nelle spese di manutenzione delle strade comunali e provinciali.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo leggerò a suo tempo.

NUVOLONI. E spero che l'onorevole ministro vorrà accoglierlo.

Con questo, onorevoli colleghi, ho finito. (Voci — *Congratulazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a recedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Intanto do facoltà di parlare all'onorevole Fili-Astolfone.

FILI-ASTOLFONE. Chieggo alla Camera brevissimi momenti, sia perchè l'ora è alta, sia perchè l'argomento intorno al quale desidero di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, è stato svolto a proposito abbastanza nella relazione della giunta generale del bilancio; relazione che

l'onorevole ministro certamente avrà letto, ed avrà sott'occhi. Forse, avrei potuto parlare sul relativo capitolo che concerne i porti; ma ho creduto di prendere la parola nella discussione generale, perchè mi sembra che l'argomento meriti tutta l'attenzione, oltrechè dell'onorevole ministro, della Camera. Infatti, mentre sembra che esso involga un fatto particolare, in realtà concerne l'esecuzione delle leggi che il Parlamento ha votato, ma che finora è rimasta, e rimane ineseguita.

Alludo alla legge del marzo 1904, cioè dei 32 milioni, destinati alle opere portuali, fra le quali quelle urgentissime complementari a cui di preferenza si doveva provvedere, e dopo un anno e mezzo dalla legge, e di due anni dai danni avvenuti pure avendo quotidianamente spinto l'amministrazione centrale, l'Ispettorato del Circolo, e l'ufficio del Genio civile, tutto è rimasto sospeso, e ci troviamo nello *statu quo* che non si esagera qualificandolo *musulmano*, poichè l'azione del potere esecutivo dell'Italia ha poco da invidiare a quello Turco nelle calcolate lentezze e nel fatalistico procedere. Ed a questo proposito appena ho bisogno di leggere due periodi che si trovano a pagina 17 della relazione della Giunta generale del bilancio:

« E sopra un altro importante argomento la Giunta deve richiamare con l'attenzione del Governo, quella altresì del Parlamento; alludiamo all'applicazione della legge 13 marzo 1904, n. 102, che autorizza la spesa straordinaria di lire 32,000,000 da ripartirsi in 10 esercizi, per opere portuali da compiersi o da iniziarsi; e la raccomandazione è diretta a far rilevare come duplice è lo scopo che la stessa legge si prefigge, quello cioè di costruire nuove opere portuali e di preferenza completare quelle che sono in corso molto inoltrate verso il compimento.

« Intanto sembra che nella interpretazione non siano stati abbastanza distinti i due obbiettivi, imperocchè l'obbligo negli enti morali di stanziare nei relativi bilanci il contributo di due terzi dell'intera spesa, è bensì richiesto per le opere da iniziare, ma è esplicitamente escluso per le opere complementari straordinarie, inquantochè l'obbligo del contributo non può dirsi legalmente acquisito finchè le opere non siano completate. Sicchè tutti i dubbi sollevati dalla burocrazia e dai tecnici non avendo base nè nella lettera nè nello spirito della legge, non debbono servire, invece che a sollecitarne, a procrastinarne e paralizzarne gli effetti ».

Ed ora specializzando io applico questi due periodi, i quali mi sembrano abbastanza chiari, al disgraziato porto di Licata: argomento che da quasi tre lustri ho trattato direttamente or coi capi di servizio, e con

tutti i passati ministri e coll'attuale onorevole Ferraris. E non gli chieggo troppo, se gli domando in quale condizione ci troviamo ancora oggi, dopo venti anni che l'opera fu iniziata. Pur troppo la risposta sarà desolante, pel Governo, per la popolazione, e pel commercio che attendono ancora con spreco di denaro, e sempre con delusa speranza, di vederlo completato.

Il comune, o meglio i contribuenti, con una abnegazione che meritava migliore fortuna, vi consumò ben 5 milioni, e quasi 8 lo Stato, col concorso della provincia e dei comuni; e tuttavia l'opera ancora rimane incompiuta e per errori tecnici iniziali, — nei quali come di solito i tecnici si sono ostinati, è esposta ai danni dei frequenti fortunali, ed anche allo interrimento, pei detriti del fiume Salso e la nuova spesa di un milione e duecento mila lire, continuando nella inazione, ne richiederà ben altre maggiori e con maggiori tormenti dei contribuenti.

Intanto con relativa sollecitudine furono compilati i progetti, approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed emesso anche parere favorevole dal Consiglio di Stato, e non mancava che di bandire l'appalto.

Ma ecco sorgere le solite contestazioni fra l'impresa in liquidazione, ed il bisogno di venire ad un arbitrato per risolverle, e fu sollecitata la nomina degli arbitri, i quali avrebbero dovuto espletare l'incarico loro affidato nei termini improrogabili di legge, però ancora il loro lodo si fa aspettare.

Intanto nulla avrebbe vietato, e nulla può vietare oggi d'indire l'appalto, poichè la mora dei termini pel giudizio arbitrale non può ostacolare, anzi permette di utilizzare il tempo, profittando della stagione buona per riprendere i lavori sospesi ma si è lasciata inoltrare tanto che — ci troveremo in quella in cui le mareggiate diminuiscono le giornate di lavoro — minacciando di distruggere oggi i lavori di ieri.

Ora, onorevole ministro, questo stato di cose è addirittura divenuto intollerabile, e desta legittimo malcontento in una popolazione stanca di ulteriori attese, imperocchè porta gravissimo danno non solo alle opere incomplete, che deteriorano, se non si distruggono, finchè i lavori rimangono sospesi, ma producono al commercio, che è il solo, dal quale Licata ripete la sua esistenza, pregiudizii incalcolabili. Non solo, adunque, da questo lato è grave la questione, ma anche da quello, che riguarda gli enti interessati che contribuiscono alla relativa spesa

poichè, giova ripeterlo, il disgraziato porto intrapreso con la spesa di 5 milioni, oramai ne ha assorbito dodici e gli enti interessati debbono ancora sottostare ad un onere malgrado le loro scarse risorse quattro volte maggiore del previsto con insopportabile sacrificio degli oppressi contribuenti, di altri servizi pubblici e ciò è enorme, ingiusto e condannabile.

Bastano adunque queste parole per richiamare sulla grave questione l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera, confidando che si vorrà accettare un mio ordine del giorno, che potrebbe essere censura, ma che si rivolge in un formale invito ad una più sollecita esecuzione della legge, riguardo a quelle opere, che, rimanendo incomplete sono esposte alla minaccia di più gravi danni e, destano il legittimo timore di crescenti aggravi.

Dovrei ancora dire parole roventi, ma ad esse preferisco una mite, ma efficace raccomandazione all'onorevole ministro sullo scottante argomento. Avrei potuto risparmiarmi di accennarlo alla Camera, ma, dal momento che le nostre leggi non si vedono eseguite con quella sollecitudine, che sarebbe necessaria, ho creduto opportuno parlarne affinchè l'onorevole ministro raccolga la mia preghiera e se ne interessi, e provveda rompendo ogni ulteriore dannoso indugio.

PRESIDENTE. Onorevole Filì-Astolfone, ella ha accennato ad un ordine del giorno, ma io non l'ho!

FILÌ-ASTOLFONE. Eccolo, lo invio al banco presidenziale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Dirò pochissime parole perchè non intendo di trattenermi nè la Camera, nè l'onorevole ministro su ciò, che forma oggetto di una mia interpellanza, il cui svolgimento è fissato per il 5 di questo mese. Quella è questione troppo importante, che secondo me merita una trattazione a parte. Io intendo parlare ora di altri argomenti che stanno a quello, come la necessità di prosperare sta alla necessità di vivere. Mi occuperò di quella ripeto, se avrò la fortuna di vedere lunedì prossimo su questo banco l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Mi si consentano ora alcune osservazioni generali sullo stato dei lavori pubblici in Sardegna e sulla attività dell'amministrazione, che vi è preposta. Ho appena bisogno di premettere cosa, che, purtroppo è nota a tutti, e cioè che l'attività dell'amministrazione

ministrazione dei lavori pubblici nell'isola lascia molto a desiderare. Non parlo di quella per la esecuzione delle opere, volute da leggi speciali, ma della attività normale dell'amministrazione in quelle opere che non dovrebbero richiedere nè sollecitazioni, nè inviti di deputati, e, che al Ministero dei lavori pubblici, come a tutti gli altri, sono devolute per legge, e formano il campo normale della sua attività amministrativa. E per scendere ad argomenti più concreti, parlo della manutenzione, per esempio, di quelle opere, che sono per legge a carico dello Stato, perchè fanno parte del demanio pubblico. E perchè non mi si dica che io in questo argomento esagero, voglio portare a cognizione del ministro, il quale certo non ha nessuna responsabilità dei fatti passati, (per fortuna non abbiamo che un augurio da fare alla sua amministrazione che essa sia degna del suo alto ingegno e del suo buon volere) delle cose curiose, che si sono verificate in Sardegna e che sono certo sconosciute in ogni altra provincia italiana.

Tutti sanno che le strade nazionali sono a carico dello Stato, non solo per la costruzione ma anche per la manutenzione. Or bene vuole avere l'onorevole ministro qualche saggio del come l'amministrazione, che da lui dipende, adempie ai suoi obblighi? Io ricordai in passato fino a sazietà, tanto che sebbene la cosa fosse molto seria sembrava anche burlesca la mia insistenza, il famoso ponte sulla strada n. 75 presso Siniscola, che poi conduce fino a Cagliari. Quel ponte, asportato da una trentina d'anni, dopo una piena, è stato ricostruito provvisoriamente in legno, e dopo trenta anni quel ponte esiste ancora sempre più in legno che mai. Auguro all'onorevole ministro che la sua amministrazione abbia a durar tanto da vedere la ricostruzione di quel ponte in muratura!

Una voce. Ce n'è un altro, quello di Muravera.

PALA. C'è anche quello di Muravera, ma di esso parlerà il mio collega Carboni-Boj; e ce ne sono altri costruiti pur in legno, cioè provvisori, dopochè sono stati asportati dalle piene quelli in muratura.

Ce n'è un altro sulla medesima strada, che cadde anche esso più di trent'anni fa, e, del quale, dacchè ho la fortuna o il carico di rappresentare un collegio sardo alla Camera ho parlato molte volte, ed è quello sul fiume di Posada. Ma per tornare a quello in questione, che è quello sul *padroggianus*,

dopo cinque o sei interrogazioni ed interpellanze finalmente venne ad un ministro la buona idea di presentare un disegno di legge speciale per la sua costruzione in muratura; ed, a furia di insistenze, in cinque o sei anni, si riuscì a stanziare in bilancio la somma necessaria per l'opera.

Io credo si trattasse di 400 mila lire. Vuol crederlo l'onorevole ministro? Da cinque anni si è indetto l'appalto per la ricostruzione, e solamente due anni fa ci fu una licitazione definitiva, e l'opera fu assunta da una casa che ha un nome che gode molte simpatie in tutta Italia, pel fatto che ha anche assunto il lavoro dell'acquedotto pugliese.

Questa casa così accreditata diviene aggiudicataria dei lavori, ma si presenta al Ministero dei lavori pubblici un Tizio qualunque, che io non conosco, fa un'offerta che non aveva dietro di sè altro che la parola, ed il Ministero manda all'aria l'aggiudicazione, ed ora siamo al punto di non avere nè aggiudicazione, nè ponte dopo trent'anni!

Se ci siano ancora i fondi è cosa che lascio all'acume dell'onorevole ministro. Io ho citati questi casi, onorevole ministro, e potrei citarne altri molti, dai quali, risulta troppo chiaro quanto ho premesso che la sua amministrazione non dà prova di troppa attività, anche per le cose normali, in Sardegna...

Una voce. Non solo in Sardegna.

PALA. Arrivederci poi quando si tratta di qualche cosa di speciale, portata da leggi speciali, per l'isola nostra!

Senta, onorevole ministro, noi abbiamo due grandi gruppi di lavori in sofferenza oltre i porti. Questi li devo raccomandare anzitutto alla sua equità e sollecitudine. La Sardegna ha molto bisogno che lo Stato spenda di più di quello che non abbia speso finora per mettere i porti almeno in istato di perfetta manutenzione.

Questo è, lo ritenga onorevole ministro, il primo bisogno dell'isola. Non parlo di Terranova perchè di quella parleremo lunedì.

Ma c'è il porto di Cagliari, porto di prima classe, e che pure ha bisogno di tutte le cure del Governo; c'è quello di Tortolì che ha bisogno di molte cose, c'è quello di Bosa per il quale lo Stato ha buttato via molti denari senza profitto, pur troppo, della città e degli interessi della regione circostante...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori*

pubblici. Per quello di Bosa ho fatto un appalto pochi giorni fa.

PALA. Me ne compiaccio... continui.

C'è anche quello di Alghero ed infine c'è quello di Portotorres per il quale lo Stato, dopo avere speso molte centinaia di migliaia di lire, pare non abbia fatto che un buco nell'acqua perchè la parte interna è interrata per le piene di un fiumiciattolo che sbocca lì vicino: molto è obbligato a fare il ministro dei lavori pubblici se vorrà essere, come spero che sarà, l'interprete della giustizia e della equità per le cose sarde.

E vengo ora a parlare dei due gruppi di spese pubbliche, cui ho accennato più sopra. Ricordo che nel 1897 il Governo credette di venire in serio aiuto alle cose sarde con un disegno di legge che provvedeva ai lavori di bonifica e di sistemazione idraulica; ora qualche cosa si è fatto è vero, o si sta facendo per le bonifiche, ma ciò che più urge di portare a termine sono le sistemazioni dei corsi d'acqua; in provincia di Cagliari si è appena principiato a fare qualche cosa e non si è andati innanzi perchè sono mancati i fondi, in provincia di Sassari, nulla; ma presto il buon volere del Governo e suo, onorevole ministro, sarà messo alla prova col disegno di legge che sta dinanzi alla Camera, e noi confidiamo che Governo e Parlamento si armeranno di buona volontà e daranno i fondi necessari per fare quelle opere.

CAO PINNA. Mancano anche i progetti...

PALA. Se mancano i progetti per la provincia di Cagliari, immaginiamoci se non mancano per la provincia di Sassari! Io non posso, per altro, che fare delle osservazioni generiche all'onorevole ministro anche perchè questo disegno di legge che doveva essere, nel concetto del Governo, il *tocca e sana* delle nostre miserie agricole non porterà forse nessun vantaggio alla presente generazione.

Però si potrebbe e dovrebbe fare qualcosa di più e presto; si dovrebbero eseguire almeno i lavori più urgenti.

Io citerò un solo fatto speciale, relativo alla sistemazione del Coghinas, prevista in questo disegno di legge: il relativo progetto doveva esser pronto fino dall'anno passato, invece pare dorma ancora al Ministero. Gli interessati conoscendo lo stile dell'amministrazione dei lavori pubblici, allo scopo di evitare le piene che ogni anno invadono quella regione (e in quest'anno se ne sono avute perfino tre che hanno distrutto com-

pletamente i raccolti) fecero istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè dal complesso dell'opera si stralciasse ed eseguisse una piccola diga, diretta a turare una rotta, per dir così, del corso inferiore del fiume, dalla quale prendono origine tutte le inondazioni, o quelle almeno non straordinarie. Si trattava di un lavoro di pochissima entità e di breve durata; ebbene, dopo molte promesse, a tutt'oggi non abbiamo potuto ottenere nè il progetto complessivo e molto meno lo stralcio di quell'opera provvisoria, che sarebbe stata salutare e avrebbe impedito quest'anno i disastri che hanno colpita quella regione.

Veda dunque, onorevole ministro, di svegliare i suoi dipendenti acciò, se non si fa il definitivo, si faccia almeno il provvisorio per evitare nuove iatture, a provvedere alle quali, nè la carità pubblica, nè il concorso dello Stato può bastare, nè basta.

Un altro dei problemi gravi dell'amministrazione dei lavori pubblici in Sardegna è quello delle strade. La Sardegna non ha complete nè la rete strada e nazionale, nè la rete provinciale e molto meno poi la rete comunale. Questo problema importa nuovi obblighi per il Governo se esso veramente vuol essere per la Sardegna quel tutore che è per le altre provincie d'Italia. Il concetto che informò la costruzione delle strade nazionali in Sardegna fu quello di dotare l'isola di una strada litoranea che tutta l'abbracciasse; orbene la maggior parte di questa strada fu costruita, ma la regione che ne aveva più bisogno, cioè la parte Nord della Sardegna ne è tuttora priva. Occorre la rete sia completata: è opera che si impone per ragioni di necessità economica, di giustizia e di equità. E non solo mancano le strade provinciali o nazionali, ma quelle che esistono, sono mal classificate, e stanno oggi a carico delle provincie esauste, mentre hanno tutte le caratteristiche di strade nazionali. Ignoro per quale strano influsso la classificazione delle strade sia stata sbagliata, e non sia stato ogni tronco assegnato alla categoria a cui avrebbe dovuto appartenere secondo il suo tracciato, ma è un guaio al quale occorre riparare di urgenza.

Non parlo poi delle strade comunali perchè l'onorevole ministro, per quanto da poco tempo presieda all'amministrazione dei lavori pubblici, sa che una agitazione di una certa importanza si è sollevata nelle provincie meridionali, anche con l'intervento dei deputati (e i miei amici e colleghi dell'isola ne possono far fede perchè hanno

so parte alla adunanza) con la quale si vede allo Stato il suo intervento per far che molte strade costruite a grande dispendio, non diventino inutili e piene di buchi, perchè troppi comuni non hanno i mezzi per sopperire alle spese di manutenzione.

Non si tratta evidentemente di un mero interesse sardo, ma è giusto ed opportuno l'onorevole ministro ponga a questo problema tutta la sua attenzione. Ma su ciò mi voglio dilungare, perchè di questo argomento che ha un lato tecnico, parlerà maggior competenza il collega onorevole Cao-Pinna.

Però non posso tacere che a provvedere a queste gravi lacune della rete stradale in linea di giustizia distributiva i deputati sardi avevano fatto all'amministrazione dei lavori pubblici, sotto il Governo precedente, istanza perchè fosse nominata appunto una Commissione che studiasse il problema, e proponesse una soluzione concreta. Non si poteva essere più ingenerosi di questo, onorevole ministro, perchè si invoca una Commissione, col sistema dell'amministrazione italiana, si invoca un aiuto molto, ma molto lontano. Tuttavia, per principiare, ci contentavamo di una Commissione che andasse sul posto e facesse. E questo ci promise l'onorevole ministro. Però, disgraziatamente, le vicende parlamentari hanno impedito a lui di attuare, a quanto pare, il suo proposito. Ora presentiamo la proposta all'onorevole ministro che attualmente regge il Dicastero dei lavori pubblici, e credo che di ciò egli sia stato informato anche dagli altri miei colleghi. Spero che una buona volta si studi un provvedimento troppo grave e troppo urgente in materia sarda, in modo che un giorno il nostro paese possa avere soddisfazione.

Non pretendo parlare di cose particolari, e forse non è nella discussione dei capitoli, e dovrei tornare, per conto mio, sulla questione di competenza sollevata dall'onorevole Cavagnari. Intendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia il paravento dell'articolo 2 della legge del 1865 e dell'articolo 14 della legge successiva. Ma, onorevole ministro, l'amministrazione dello Stato per quanto si divida in sezioni, è una sola, ed ha la responsabilità collettiva nell'interesse del Paese. Io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non vorrà assolutamente disinteressarsi della questione delle strade, perchè non è possibile che per le strade ed altre opere, approvati

con leggi, e progetti importanti per i quali si fanno vive istanze, restino a mezza strada per il semplice veto del ministro della guerra: perchè, se altrimenti, una parte della responsabilità collettiva dell'amministrazione va a carico di lui solo, del ministro della guerra o della sua amministrazione, la quale in molte cose ha il privilegio di essere assolutamente irresponsabile. Oh! è cosa vecchia: chi dice almeno in questo ambiente, amministrazione della guerra dice amministrazione che si nasconde dietro una formula. Il sacro ed il più alto interesse dello Stato impedisce a questa di discutere, e con queste parole si chiude a tutti la bocca. Ma di fronte ad un diritto più alto e vivo non valgono tutte le considerazioni tecniche addotte dal ministro attuale, tanto più se controbilanciate dalle altre autorità tecniche che non valgono meno delle sue, perchè non è ammesso di dire che l'interesse pubblico, l'interesse delle regioni, che poi sono lo Stato, vada compromesso per una formula vana ed inafferrabile.

Veda, onorevole ministro: io non intendo portare qui una questione di cui deve avere la sua parte di responsabilità l'amministrazione della guerra. Mi riservo, come si è riservato il collega Cavagnari, di dire tutte le ragioni di giustizia cui hanno diritto le regioni che ho l'onore di rappresentare. Dico soltanto che, se non conoscessi la lealtà dell'onorevole ministro Tedesco, avrei pensato che l'intervento del ministro della guerra in una controversia di carattere economico che interessa anche la mia Gallura, fu un pretesto per non obbligare il ministro dei lavori pubblici a fare una spesa di poche decine di migliaia di lire.

Ma il grande rispetto che io ho per quel nostro collega ex ministro dei lavori pubblici mi impedisce di fermarmi su questa ipotesi. Ma sia o non sia vero, è un fatto che noi come rappresentanti del paese, come corresponsabili suoi nei limiti di quello che si fa qui dentro, non possiamo assolutamente accontentarci della semplice e vaga dichiarazione: *il ministro della guerra si oppone*. Anche ella, onorevole ministro dei lavori pubblici, che è il principale interessato della questione, ha il diritto di far pesare la sua opinione. Perchè, senta, onorevole ministro, la guerra è la febbre, la guerra è la malattia e qualche volta è anche la morte di un paese: ma la vita normale di un popolo non è nella guerra, e tutte le istituzioni, tutte le energie dello Stato de-

vono concorrere al miglioramento effettivo ed efficace dell'oggi che bisogna vivere. Secondo l'amministrazione della guerra, tutto è preordinato alla guerra: per cui si devono seppellire i vivi, perchè un bel giorno questi vivi devono morire. Questa logica furibonda ed insensata non si difende, se non perchè non può essere discussa. Ma il giorno in cui tutte le cose pubbliche venissero ad essere seriamente discusse, allora, onorevole ministro dei lavori pubblici, nessuno oserà ripetere la frase: non posso far questo nell'interesse del paese perchè si oppone il ministro della guerra. Questo è troppo poco per la sua responsabilità, ed è intendere la vita pubblica al rovescio.

Onorevole ministro, per adesso io la ringrazio della sua cortese attenzione e confido che ella vorrà benevolmente ascoltarmi lunedì, quando tratterò l'argomento più interessante per le provincie sarde, che è quello della questione degli approdi. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattoni, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a stabilire per legge a chi spetta la manutenzione delle chiaviche di scolo negli argini di 2^a categoria ».

GATTONI. Nella tornata del 23 giugno 1902 interpellai l'onorevole ministro sull'oggetto, che è indicato nell'ordine del giorno, che ho presentato in queste discussioni, cioè sulla manutenzione delle chiaviche di scolo negli argini di seconda categoria. Ero indotto a quella interpellanza dalla confusione, che esisteva e che esiste nella mia provincia, di Milano, tanto lungo l'arginatura del Po, come lungo l'arginatura dell'Adda. Questa confusione, a mio avviso, deriva dal modo col quale venne fatta la consegna nel 1865. In quella consegna le chiaviche vennero assegnate all'amministrazione idraulica o agli utenti, a casaccio, senza una regola, senza una norma, mentre effettivamente la norma stava nella stessa disposizione della legge sui lavori pubblici, dove non si fa nessuna distinzione fra chiavica ed argine.

Questa confusione ha generato una quantità di questioni, che esistono tuttora, appunto perchè specialmente nei momenti disastrosi l'amministrazione crede che siano obbligati gli utenti, e gli utenti credono che sia obbligata l'amministrazione. Ora io con l'ordine del giorno, che ho presentato chiedo che cessi questo stato d'incertezza, e che si dichiarino che nell'arginatura è compresa la chiavica di scolo. E infatti in quella seduta il ministro Balenzano prometteva appunto di studiare la questione per vedere se fosse

il caso di provocare un provvedimento legislativo, che privatamente poi mi signorava di ritenere opportuno.

Ma permetta l'onorevole ministro gli dica una domanda. In quella lunga discussione, che vi fu tra me e l'onorevole ministro d'allora, onorevole Balenzano, quasi fece la seguente dichiarazione:

« Quando risulta che la chiavica è stata creata in seguito all'arginatura, allora, discutibilmente è l'effetto di una concessione che ha fatto l'amministrazione idraulica proprietario cui ha permesso la chiavica quando, invece, è preesistente, allora non è concessione, ma vi è una servitù che grava sull'argine. Nel primo caso la spesa è a carico del proprietario o dell'ente concesso; nel secondo caso la spesa è a carico dell'amministrazione ».

Mi permetta ora, onorevole ministro, chiederle se ella condivide il concetto e l'opinione del ministro Balenzano, riservando poi, nella discussione degli articoli, di tornare sull'argomento, dopo che avrò udito le sue risposte. (*Bene!*).

PRESIDENTE. Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Abignente: crede di fare ora, onorevole Abignente?

ABIGNENTE. Dovrei parlare almeno un'ora.

PRESIDENTE. È nel suo diritto di mandare il differimento a domani, poiché sono ormai le sette. D'altra parte l'onorevole ministro mi ha fatto sapere che sarete atteso da una Commissione. Però io preferirei tanto gli onorevoli ministri e i colleghi, dal momento che la deliberazione di prolungare la seduta fino alle ore sette mezzo fu concordata col Governo, di non prendere impegni nelle ore, nelle quali la Camera deve attendere alla discussione, purchè altrimenti quella deliberazione rimarrebbe lettera morta.

Il seguito dunque di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho ricevuto ora la lettera.

PRESIDENTE. È una preghiera che avevo ai colleghi, perchè diversamente dalla deliberazione della Camera, non avrà nessuna applicazione.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telegrafi per l'esercizio finanziario 1905-906.

| | |
|---------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 231 |
| Maggioranza | 116 |
| Voti favorevoli | 196 |
| Voti contrari | 35 |

(La Camera approva).

Stato giuridico degli insegnanti delle scuole medie e normali regie e pareggiate.

| | |
|-----------------------------|-----|
| Presenti e votanti. | 231 |
| Maggioranza. | 116 |
| Voti favorevoli. | 165 |
| Voti contrari | 66 |

(La Camera approva).

Proroga al 4 giugno 1906 di alcuni termini stabiliti dalla legge 24 giugno 1903, n. 205, riguardante l'ordinamento della Colonia Eritrea.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 231 |
| Maggioranza. | 116 |
| Voti favorevoli | 190 |
| Voti contrari | 41 |

(La Camera approva).

Posa di un cavo nella Galleria del Sempione e miglioramento delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche fra l'Italia e la Svizzera.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli. | 204 |
| Voti contrari | 29 |

(La Camera approva).

Aumento di lire 1,000,000 al fondo di riserva per le spese obbligatorie e di ordine inserito nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1904-905.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 232 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli. | 196 |
| Voti contrari | 36 |

(La Camera approva).

Presero parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnetti — Agnini — Aguglia — Alessio — Aliberti — Aprile — Arnaboldi — Artom — Astengo — Aubry.
Baccelli Guido — Baragiola — Barnabei

— Barracco — Barzilai — Basetti — Battelli — Berio — Bertolini — Bettolo — Biancheri — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bissolati — Bonacossa — Bonicelli — Borsarelli — Bottacchi — Bovi — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Cabrini — Calleri — Camagna — Canna — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Casciani — Castiglioni — Cavagnari — Cellesia — Celli — Cesaroni — Chiappero — Ciccarone — Cinati — Cimorelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Cotatafavi — Credaro — Curioni — Curreno.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'Alife — De Amicis — De Bellis — De Gaglia — De Gennaro Emilio — De Gennaro-Ferrigni — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Luca Ippolito Onorio — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Tilla — Di Cambiano Ferrero — Di Rudinì Antonio — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Trabia.

Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Farinet Alfonso — Fasce — Fazi Francesco — Ferraris Carlo — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fracassi — Francicana — Fulci Nicolò — Fusco — Fusinato.

Galletti — Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Galluppi — Gattoni — Giardina — Giovagnoli — Giovannelli — Girardi — Giunti — Goglio — Gorio — Guarracino — Gucci-Boschi — Guerriore — Guicciardini.

Jatta.

Libertini Gesualdo — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Malvezzi — Mango — Manna — Maraini Clemente — Marazzi — Marcello — Marinuzzi — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masselli — Matteucci — Mazzotti — Mel — Melli — Mendaia — Meritani — Mezzanotte — Miliani — Miniscalchi Erizzo — Mira — Montagna — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti.

Gaetani di Laurenzana — Gavazzi — Grassi-Voces.

Leone — Licata — Loero.

Mariotti — Masi — Monti-Guarnieri — Morpurgo — Moschini.

Nuvoloni.

Odorico — Orlando Salvatore — Ottavi.

Pais-Serra — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pastore — Pavia — Pavoncelli — Personè — Petroni — Piccinelli — Pinchia — Placido — Podestà — Pozzo Marco — Prinetti — Pucci — Pugliese.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Rava — Reggio — Riccio Vincenzo — Romanin-Jacur — Romussi — Roselli — Rossi Enrico — Rota — Rubini — Ruffo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salvia — Sanarelli — Sanseverino — Santini — Santoliquido — Saporito — Scano — Scellingo — Schanzer — Sichel — Sili — Soggi — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Spagnoletti — Spingardi — Squitti.

Talamo — Tedesco — Tinozzi — Tizzoni — Torraca — Turati — Turco.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendramini — Ventura — Vetroni — Vicini.

Weil-Weiss.

Zella-Milillo.

Sono in congedo :

Avellone.

Bertetti.

Camerini — Campi Emilio — Carugati — Coffari.

Dal Verme — D'Aronco — De Luca Paolo Anania — Donati — Farinet Francesco.

Pini — Pompilj.

Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Rizza Evangelista — Ronchetti.

Santamaria — Sormani — Spada — Suardi.

Testasecca — Torlonia Leopoldo.

Visocchi.

Sono ammalati :

Centurini.

Ginori-Conti — Giolitti.

Larizza — Leali.

Manfredi — Massimini — Monti Gustavo.

Negri-De Salvi.

Rizzetti — Rizzone.

Sola — Sorani.

Assenti per ufficio pubblico :

Daneo.

Landucci.

Rizzo Valentino — Rossi Luigi.

Teso — Toaldi.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

LUCIFERO, *segretario, legge :*

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se intenda istituire le casse postali di pegno.

« Abozzi ».

« I sottoscritti interrogano il ministro di grazia e giustizia e il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere dal primo se non creda intollerabile l'indugio della autorità giudiziaria di Milano nel processare i responsabili del disastro edilizio avvenuto in Viale Vittoria nel dicembre 1904; e, dal secondo, se dinanzi all'impressionante crescendo di disastri edilizi, non intenda accogliere le conclusioni del Consiglio superiore del lavoro sulle proposte della Lega di miglioramento fra i lavoratori muratori di Milano.

« Cabrini, Turati, Romussi, Mira ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia, degli esteri e di agricoltura e commercio per sapere in qual modo intendano provvedere a che l'Italia prosegua efficacemente ed autorevolmente a partecipare alla Conferenza diplomatica, promossa dal Governo belga, alla quale aderiscono già molti Stati, per la unificazione della legislazione marittima e che, riunitasi a Bruxelles nell'ultimo febbraio, rinviò al prossimo settembre il proseguito de' suoi lavori.

« Marghieri ».

« Il sottoscritto interPELLA l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi sui suoi criterii relativi alla istituzione d'una linea postale con servizio di automobili fra Sassari-Tempio — Palau.

« Pala »

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno inserite nell'ordine del giorno secondo l'ordine di presentazione.

Così anche l'interpellanza a meno che il Governo non dichiarerà entro le 24 ore di non accettarla.

Su l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini ha domandato di parlare. Nè ha facoltà.

CABRINI. Il 16 maggio abbiamo presentato una mozione sul riposo settimanale festivo. Sappiamo che il ministro di agricoltura è stato in questi ultimi giorni, ed è tuttora molto occupato nei lavori della Conferenza internazionale di agricoltura. Ad ogni modo domandiamo a lui quando creda possibile di poter stabilire un giorno per la discussione di detta mozione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

RAVA, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Sono grato all'onorevole Cabrini di avere riconosciuto che sono stato fino ad oggi impedito di recarmi alla Camera. È la prima volta oggi che ho potuto passare un paio d'ore alla Camera, ma non lo potrei nei giorni seguenti. Rispondo pertanto all'onorevole Cabrini e ai suoi colleghi che potrò essere a disposizione della Camera verso la fine della prossima settimana. Quindi per stabilire un giorno per lo svolgimento della sua mozione, bisognerà andare molto avanti nel mese di giugno. Se vuole possiamo stabilire il giorno immediatamente successivo alla discussione di tutti i bilanci.

CABRINI. Accetto.

PRESIDENTE. Sta bene, ma s'intende che questa mozione verrà in seguito all'altra degli onorevoli Albasini, Cornaggia ed altri sulla riforma del regolamento, per la quale si è già deliberato lo svolgimento dopo i bilanci.

CABRINI. Perfettamente.

PRESIDENTE. Allora così rimane stabilito.

(Così è stabilito).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

ALESSIO. Resta inteso che la mia interpellanza presentata ieri al ministro dei lavori pubblici rimane accettata e quindi va al suo posto.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucernari ha presentato una proposta di legge la quale sarà trasmessa agli Uffici perchè ne ammettano la lettura.

Lunedì alle 10 proseguirà la discussione del bilancio dei lavori pubblici che, se rimarrà tempo, sarà ripresa poi nella seduta pomeridiana, dopo le interpellanze.

La seduta termina alle ore 19.05.

Ordine del giorno per le sedute di lunedì.

Alle ore 10.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 (31).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.
3. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 (31).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 9 giugno 1905.

