

CVI.

2^a TORNATA DI LUNEDÌ 5 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GORIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Annunzio e commemorazione della morte del senatore conte Fè d'Ostiani.	Pag. 3732
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	3744
ASTENGO.	3754
BENTINI.	3759
FERA.	3744
SANTINI.	3751
TURCO.	3756
VALENTINO.	3748
Comunicazioni della Presidenza (Ringraziamenti del Governo francese e del Governo spagnolo)	3731-32
Interpellanze:	
Approdo dei piroscafi postali a Terranova Pausania:	
FERRARIS (<i>ministro</i>)	3740-42
PALA	3736-41
Interrogazioni:	
Dimostrazioni sovversive di coscritti nella provincia di Mantova:	
MEL.	3734
SPINGARDI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	3733
 Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
FERRARIS C (<i>ministro</i>)	3759-62
PRESIDENTE	3759-62
RUBINI.	3759
Mozione Guerci (sede del Parlamento):	
GUERCI	3762
PRESIDENTE	3762
Invio d'interpellanze	3743
Intervento di una Commissione.	3732

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia gli onorevoli: Cottafavi, di giorni 4; Di Cambiano, di 3; De Asarta di 7; Turbiglio di 8; Faranda di 15. Per motivi di salute, l'onorevole Botteri di giorni 30. Per ufficio pubblico gli onorevoli Bonicelli, di giorni 5; Castiglioni, di 5. (*Sono conceduti*).

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. Dall' Ambasciata di Francia è pervenuta alla Presidenza la seguente comunicazione:

Rome le 3 juin 1905.

*Son Excellence Monsieur Marcora
Président de la Chambre des Députés à
Rome.*

Monsieur le Président,

Dans la séance de la Chambre des Députés du 1^{er} juin, vous avez bien voulu associer éloquemment le Parlement italien aux sentiments exprimés par Monsieur le Président du Conseil à l'occasion de l'attentat dirigé contre la vie du Président de la République française et de S. M. le Roi d'Espagne.

Je m'empresse de remercier Votre Excellence, au nom de mon Gouvernement, de cette marque de haute sympathie à laquelle le Chef de l'Etat et la nation française tout entière ont été profondément sensibles.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération. (*Benissimo!*)

CAMILLE BARRÈRE.

La seduta comincia alle ore 14.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della tornata pomeridiana precedente, che è approvato.

Do pure comunicazione del seguente telegramma del presidente del Consiglio dei ministri di Spagna; partecipatomi dal ministro degli affari esteri:

Presidente Consejo Ministros a Son Excellence Mr. Tittoni ministre des affaires étrangères du Royame d'Italie, Rome.

« El Gobierno de Su Majestad interpretando los sentimientos de la nacion entera agradece profundamente a la Camara de los diputados, a V. E. y al Gobierno de Italia el interes cordial con que expresan su indignacion por el atentado que ha puesto en riesco la vida del Rey de España y del Presidente de la Republica francesa y se congratulan de que lo haya frustrado la Providencia. Ruego V. E. que sea interprete de nuestro reconocimiento y de nuestros votos por la ventura y la prosperidad del pueblo italiano y de sus Reyes ». (*Benissimo!*)

La Corte dei conti comunica di non aver fatto registrazioni *con riserva* nella seconda quindicina dello stesso mese.

Commemorazione del senatore Fè D'Ostiani.

PRESIDENTE. La Presidenza del Senato comunica la morte avvenuta in Roma del senatore Fè D'Ostiani.

Nel partecipare alla Camera la dolorosa notizia, che ci perviene dall'altro ramo del Parlamento, mi permettano i colleghi che io ricordi le benemeritenze del compianto senatore, il quale nella sua brillante, operosa e lunga carriera diplomatica, nel Brasile, nel Giappone, nella Grecia, tenne sempre alto e rispettato il nome d'Italia, alla quale rese segnalati servigi. Sono certo di interpretare i sentimenti della Camera esprimendo alla città di Brescia che diede i natali al conte Fè D'Ostiani, il profondo rammarico per la perdita dell'illustre figlio della medesima, col quale si è spenta una vita preziosa tutta spesa per il bene della patria. (*Approvazioni*).

Ora si procederà all'estrazione a sorte della Commissione che, unitamente all'ufficio di Presidenza della Camera, parteciperà alla cerimonia funebre che avrà luogo domattina alle ore 8 e mezza antimeridiane in memoria del compianto senatore conte Fè D'Ostiani.

(*Si procede al sorteggio della Commissione*).

La Commissione risulta composta degli onorevoli: Calvi Giusto, Brizzolesi, De Luca Paolo, Baccelli Alfredo, Capaldo, Castellino, Bracci, Croce, Carboni-Boj.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Interrogazioni ».

La prima è quella dell'onorevole Marghieri al ministro dei lavori pubblici.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Siccome l'onorevole Marghieri mi ha scritto pregandomi di rimandare ad altro giorno questa sua interrogazione, così io prego lei, onorevole Presidente, di volerla tenere inscritta nell'ordine del giorno per una delle prossime sedute, tanto più che questa interrogazione un'altra volta è stata differita per la mia assenza.

PRESIDENTE. Va bene, questa interrogazione prenderà posto in fine dell'ordine del giorno di domani.

Ora seguirebbero le seguenti interrogazioni:

Buccelli, al ministro dei lavori pubblici: « per conoscere se non ritenga convenienti di provvedere alle opportune modificazioni degli orari ferroviari sulle linee di Alessandria-Cavallermaggiore per le coincidenze coi treni di Milano e Genova ».

Scaglione, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se è vero che intendono sopprimere i treni 5 e 6 diretti diurni da Reggio Calabria a Napoli ».

(*I deputati Buccelli e Scaglione non sono presenti*).

Queste interrogazioni s'intendono decise.

Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Falconi Gaetano al ministro dell'istruzione pubblica.

(*Non è presente l'onorevole Rossi Luigi, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*).

Questa interrogazione rimane nell'ordine del giorno nella speranza che fra poco possa essere presente l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.

Seguirebbero le seguenti interrogazioni:
Celesia, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e come intenda provvedere alla urgentissima costruzione di stazioni ferroviarie in muratura nelle più importanti residenze di colonie invernali balnearie nella Riviera ligure di ponente ».
Gatti, al ministro dei lavori pubblici

« di fronte ai gravissimi danni recati dalle recenti inondazioni al territorio ostigliese, sulla necessità che il Governo provveda soprattutto con esenzione di tasse, sussidi adeguati e lavori in favore di quelle popolazioni desolate ».

Meritani, ai ministri del tesoro e della guerra, « per sapere se credano di presentare un progetto di legge per estendere la reversibilità delle pensioni alle madri dei soldati morti in Africa, rimaste vedove, dopo la concessione della pensione stessa ».

Meritani, al ministro delle finanze « per sapere se intenda di pareggiare gl'impiegati delle Camere di commercio e delle Opere pie agl'impiegati dello Stato nei riguardi dell'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile sui loro stipendi ».

(*I deputati Celesia, Gatti e Meritani non sono presenti*).

Tutte queste interrogazioni s'intendono decadute.

Passeremo così alla interrogazione dell'onorevole Mel al ministro della guerra « circa le dimostrazioni sovversive dei co-scritti della classe 1885 nella provincia di Mantova ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SPINGARDI, sottosegretario di Stato per la guerra. I fatti a cui si riferisce l'onorevole Mel sono noti; la stampa ha avuto occasione di occuparsene più o meno diffusamente, talvolta esagerando, come suole accadere, e con intonazione varia a seconda del vario colore politico. Ma i fatti sono e non vale negarli, ed io non mi attento neppure di attenuarli: li riassumo così come si verificarono.

Il giorno 18 dello scorso maggio una ottantina circa di iscritti del comune di Suzzara, scesi dal treno che li aveva condotti a Mantova, dove dovevano presentarsi a quel Consiglio di leva per l'esame definitivo e l'arruolamento, si sbandarono in piccoli gruppi per la città cantando l'inno dei lavoratori ed emettendo grida di *Viva il socialismo, viva la rivoluzione sociale, abbasso i succhioni militaristi*, e distribuendo cartellini con scritte analoghe. La forza pubblica, così scrive il prefetto di Mantova, occupata nella sorveglianza del pubblico mercato che aveva luogo appunto in quel giorno, non ha potuto intervenire a tempo, tanto più che l'uscita dalla stazione era avvenuta tranquillamente, essendo gli in-

scritti frammischiati ai numerosi viaggiatori recantisi al mercato.

Analogo fatto, ma in proporzioni assai più modeste, si verificò il 22 successivo, parimenti in Mantova.

Questa volta erano una cinquantina circa di iscritti del comune di Ostiglia, che mentre nel pomeriggio si avviavano alla stazione per tornare al loro paese dopo essersi presentati al Consiglio di leva, cantarono anch'essi l'inno dei lavoratori ed emisero le solite grida di *Abbasso il militarismo*.

Una pattuglia di carabinieri intervenne ed impedì il protrarsi della dimostrazione, deferendo anche alcuni di quegli iscritti alla autorità giudiziaria per violazione dell'articolo 3 della legge di pubblica sicurezza.

Aggiungo che tutti questi giovani illuserbarono nelle sale dinanzi al Consiglio di leva contegno corretto. Da parte dell'autorità militare come da parte dell'autorità politica ordini furono dati intesi ad impedire comunque il ripetersi di queste deplorabili manifestazioni e a scoprire i colpevoli per poterli denunciare all'autorità giudiziaria.

Tuttavia una terza dimostrazione, e sempre in Mantova, si verificò il 26 pure del passato maggio: qui trattavasi degli iscritti del comune di Quingentole, una quarantina circa, i quali si presentarono al Consiglio con un nastro rosso al braccio come distintivo, emettendo anch'essi le solite grida sovversive di *abbasso i militaristi, viva il socialismo, ecc.*

Anche qui intervennero i carabinieri, ne arrestarono cinque che furono deferiti alla autorità giudiziaria per violazione dell'articolo 3 della legge di pubblica sicurezza e furono condannati immediatamente il giorno 27 a pene varie da 15 a 18 giorni, ma furono lasciati in libertà per l'applicazione della legge della libertà condizionata.

Questi i fatti nella loro pura e semplice verità. Ed ora, onorevole Mel, io non ho bisogno di dirle che l'autorità militare li deplora profondamente, quanto e più di lei, perchè rivelano un sintomo tanto più grave, in quanto non nuovo e del quale l'autorità militare non può non preoccuparsi.

Vero è però che qui la disciplina militare non c'entra menomamente. Trattasi di elementi sui quali neppure un soffio della disciplina militare è passato, mentre è passata tutta una corrente di propaganda sovversiva antimilitarista i cui effetti si riper-

cuotono non solo sulla società militare, ma anche e più sulla società civile.

Il giorno in cui questi elementi, chiamati così, ribelli, avranno avuto l'onore di indossare la divisa del soldato, stia certo l'onorevole Mel che le sue orecchie non saranno più turbate da queste grida sovversive (*Risa ironiche all'estrema sinistra*) che lei ed io deploriamo come indizi, come tentativi di una educazione sociale pervertita.

Del resto, ella lo ricorda, fatti analoghi o quasi si erano verificati all'arrivo ai distretti degli iscritti dell'ultima classe di leva che fu chiamata alle armi nello scorso mese di dicembre.

Ebbene io sono certo che da quel giorno più nessuna notizia le sarà pervenuta di disordini provocati da quegli iscritti, oggi soldati. La disciplina che è base fondamentale dell'esercito, impera sovrana nelle caserme. Certo il compito ci è reso più difficile oggi, che la materia prima ci arriva alle armi già inquinata. Ma ai metodi antichi nuovi metodi si sono sovrapposti, meglio rispondenti alle esigenze della progredita società moderna, e stia certo l'onorevole Mel, che l'autorità militare vigila attenta e severa, perchè quei germi non penetrino o, quanto meno, non si diffondano nelle caserme, e dà opera proficua perchè all'istruzione tecnica militare si accompagni una buona, una sana educazione civile, in quanto è consentito dalla brevità delle ferme. L'alto morale oggi più che mai è tale elemento di forza negli eserciti che non noi certamente vorremo trascurare.

Intanto questo mi preme di ripetere una altra volta alla Camera, che per quanto l'eco di questi fatti che hanno dato argomento all'interrogazione dell'onorevole Mel, per quanto certe grida stonate e fortunatamente isolate ci possano giungere dolorose, ci possano attristare, la disciplina nell'esercito è e sarà sempre a qualunque costo, rigorosamente mantenuta. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Mel ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

MEL. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della risposta data a questa mia nuova interrogazione. Dico nuova, in quanto che dovetti ripresentarla, dopo che mi sopraggiunsero notizie di altri fatti oltre quelli che avrei lamentati nella primitiva interrogazione, cui ho lasciato cadere, nella speranza che simili manifestazioni sovversive, da parte dei coscritti, non si

sarebbero rinnovate. Ma veggio pur troppo che vi è un ritorno periodico di queste dimostrazioni sovversive; e non vi è chiamata di classe sotto le armi in occasione della quale non si verificano di questi inconvenienti, che mi gode l'animo di aver sentito dall'onorevole sottosegretario di Stato essere vivamente deplorati dal Governo. Queste dimostrazioni sediziose si susseguono e si rassomigliano, anzi potrei dire che si acquiscono con un crescendo che impensierisce. Non si tratta più di quelle innocue vivacità giovanili, di quelle chiassate, di quelle grida incomposte alle quali i coscritti di tutti i tempi sogliono abbandonarsi. Vi è qualche cosa di più grave e di più sintomatico in tali dimostrazioni che mirano a minare le basi e la compagine dell'esercito.

L'onorevole sottosegretario di Stato, questa volta, non si è attenuto al comodo sistema di dissimulare, di attenuare il male...

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Non l'ho mai attenuato; ho citato i fatti in modo sommario come mi venivano alla mente.

MEL. ... ed ha detto schiettamente la verità, quantunque non l'abbia detta proprio tutta: perchè i fatti che egli ha citato, concernono i comuni di Quingentole, di Ostiglia e di Suzzara, ma non quelli di Gonzaga e, molto meno, quelli di Carbonara Po; comuni anch'essi di quella provincia di Mantova dove fiorisce purtroppo rigoglioso l'albero del socialismo rivoluzionario.

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Ho riassunto in modo sommario i fatti che mi venivano alla mente; ma hanno tutti la stessa intonazione.

MEL. È vero. Hanno tutti la stessa intonazione; soltanto che, mentre tutti i coscritti, tranne quelli di Carbonara Po, si limitarono a emettere quelle grida, a portare quelle fasce rosse al collo o alle braccia, cantando l'inno dei lavoratori, gridando *Viva il socialismo, abbasso l'esercito, viva la rivoluzione*, ecc., quelli di Carbonara Po fecero qualche cosa di peggio. Se il documento che mi arriva, e che è stampato in un giornale della provincia di Mantova, è autentico, vale a dire non è stato fabbricato nelle officine del giornale stesso, esso è di una certa quale gravità, che dà molto a pensare. Questo documento è intitolato: « *Continuano i coscritti* », e dice: « Ieri vennero alla visita i coscritti di Carbonara Po,

molti dei quali salirono ai nostri uffici e consegnarono il seguente scritto:

« Carbonara Po, 29.

« Caro direttore,

« Convinti di rendere omaggio al partito, e da coscienti socialisti, per l'imperioso obbligo che c'impone la più esosa e terrorista istituzione, armandoci contro i nostri padri, i nostri fratelli in lotta per l'esistenza;

« proponiamo, qui raccolti a soddisfare il triste proposito, che dette armi nelle nostre mani diverranno innocui arnesi.

« Viva il socialismo! ».

(Approvazioni dall'estrema sinistra).

Questo è un documento abbastanza significativa, miei cari amici dell'altra parte della Camera. (Esclamazioni dall'estrema sinistra).

CABRINI. Per difendere il paese, sarebbe male; ma, per sparare sulla povera gente che è in lotta per l'esistenza, sarebbe bene!

MEL. Sono distinzioni troppo sottili le vostre e contrastano col principio di assoluta obbedienza e disciplina, che è la base e il cemento di ogni ben ordinato esercito.

Questi propositi anticipati d'indisciplina e d'insubordinazione sono i prodromi di quegli ammutinamenti, di quelle ribellioni e rivolte che, non prevenute per tempo, potrebbero manifestarsi dopo che i coscritti sono entrati nelle file dell'esercito.

Non basta rivestire la nobile divisa del soldato, per dimenticare quanto si è imparato per opera di una propaganda sovversiva, e, diremo anche, antipatriottica che si viene facendo sovra questi poveri giovani, ingenui ed illusi. È ben vero che questa propaganda si fa fuori dell'esercito, come lei dice: perchè, quando i coscritti sono nell'esercito, vengono sottoposti ad una rigorosa disciplina per cui devono stare in gamba ed in riga; ma le faccio osservare, onorevole sottosegretario di Stato, che contro questa propaganda, la quale avvelena il loro cuore ed ispira ad essi propositi contrari all'ordine ed alla patria, il Governo e, diciamolo pure, il grande partito costituzionale non sa contrapporre una sana propaganda conservatrice la quale arresti questa marea montante del socialismo rivoluzionario, che tende a infiltrarsi nelle fila dell'esercito per dissolverne la compagine. (Commenti a sinistra).

Io mi felicito col Governo, che ha di-

chiarato di tenere gli occhi aperti, allo scopo che questi elementi inquinati non abbiano a importare la lue nel corpo sano dell'esercito.

Ma io lo esorto a fare qualche cosa di più, lo esorto a fare in modo che d'accordo anche col ministro dell'interno in quelle provincie, dove purtroppo si ripetono di siffatte manifestazioni, venga organizzata una energica propaganda conservatrice, una qualche cosa che valga a correggere i tristi insegnamenti che i coscritti attingono dalla propaganda sovversiva.

Perchè in tempo di pace, quando non abbiamo in prospettiva nessuna minaccia di guerra, si può bensì guardare con occhio fino ad un certo punto piuttosto indifferente coteste manifestazioni che non accennano a pericoli imminenti, ma conviene preoccuparsi dei pericoli che si correrebbero una volta che scoppiasse la guerra, dalla quale Iddio ci tenga lontani.

È ben vero che l'autorità giudiziaria si è impossessata di cinque o sei di questi forsennati coscritti che fecero le deplorate manifestazioni sediziose, e li ha condannati a pochi giorni di carcere; ma un pietoso pretore si è affrettato ad applicar loro la legge del perdono, e quindi essi, lavati da questa macchia, sono andati ad indossare la divisa dell'esercito, dove speriamo che il soffio della disciplina li faccia ravvedere, formando di essi dei buoni soldati, devoti al Re e alla Patria. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

Segue la interrogazione dell'onorevole Agnini al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda provvedere alla sollecita ripresa dei lavori in destra del diversivo di Burana, onde evitare che si ripetano i dannosissimi periodici allagamenti ».

Non essendo presente l'onorevole Agnini, questa interrogazione si intende ritirata.

Così sono esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

Interpellanze.

PRESIDENTE. Procederemo nell'ordine del giorno il quale reca lo svolgimento delle interpellanze.

È prima quella dell'onorevole Pala ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi, « per sapere se e come intendano mantenere i progetti e propositi in passato già manifestati ed in parte anche

attuati dal Governo per l'approdo dei piroscafi postali a Terranova Pausania, nello scopo di tutelare efficacemente il commercio dell'Isola, e più specialmente quello del bestiame, unica risorsa vitale della Sardegna ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala, per svolgere questa interpellanza.

PALA. Onorevoli colleghi, dopo otto anni di una lotta persistente da me sostenuta in quest'aula, non ho bisogno di dimostrare alla Camera quale fatale errore si sia in passato commesso a danno degli interessi economici dell'isola, trascurando il porto di Terranova, per costruirne un altro artificiosamente a venticinque chilometri di distanza, allacciandolo con una rete ferroviaria di altrettanta lunghezza a che garantisca alla Società ferroviaria quei vantaggi e compensi pecuniari tutti noti, di cui vi ha parlato stamani l'onorevole collega Cao-Pinna.

Ma ormai, grazie alla giustizia della Camera e del Governo, si è fatta strada la verità: quasi la metà dei deputati che compongono questa Camera, o per vaghezza di conoscere l'isola, o perchè forse eccitati da qualcuna delle mie insistenze, quasi la metà dei nostri colleghi, ripeto, hanno visitato la nostra regione, hanno veduto Golfo Aranci, hanno visto Terranuova, ed hanno potuto apprezzare personalmente sul posto la entità e la natura dei nostri reclami. Di fronte alla evidenza dei fatti non vi ha sofisma che regga, e la soluzione naturale per la giustizia della nostra causa si è imposta.

Difatti il Senato del Regno nella passata legislatura ha approvato, e la Camera attuale si appresta, ne ho viva fiducia, ad approvare un disegno di legge, il quale suppone già riconosciute la giustizia e l'urgenza di ridonare al porto di Terranuova l'importanza che gli compete; progetto di legge che consiste, mi affretto a dirlo, nel prolungare la linea di navigazione attuale da Civitavecchia a Golfo Aranci sino a Terranova per quattro volte la settimana, fino a che le nuove convenzioni per i servizi marittimi non avranno provveduto ad un assetto più stabile.

Io ho diretto la mia interpellanza all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per la parte che a ciascuno poteva interessare.

L'onorevole ministro delle poste mi ha risposto anticipatamente e glie ne sono grato. Egli non ha fatto che ripresentare

qui alla Camera quel disegno di legge, su quale ha già interloquito la Giunta generale del bilancio con parere favorevole; progetto che era stato approvato nella passata legislatura dal Senato del Regno. Da lui non potevo oggi richiedere di più, perchè lo scopo della mia interpellanza per quanto le riguarda sarebbe raggiunta. Resta ora l'opera vostra, onorevole ministro dei lavori pubblici.

Quello che chiedo a voi nell'interesse dell'isola, onorevole ministro, è molto nell'apparenza, mentre è poco nella sostanza, come fra breve dimostrerò. Ho già detto ieri e ripeto qui oggi che la questione degli approdi a Terranova è indiscutibilmente legata al problema più vitale dell'economia odierna della Sardegna. Perchè dall'approdo a Terranova dipende la risposta al quesito se lo Stato concede a noi, come alle altre provincie del regno, il diritto di vivere, od in altre parole se possiamo o no esportare liberamente, senza angherie, quelli che sono i principali prodotti della nostra agricoltura attuale. In un discorso pronunziato durante l'ultimo congresso degli agricoltori italiani a Cagliari, una persona assai competente ha valutato il movimento del bestiame sardo da 50 a 60 mila capi all'anno per un importo di 30 milioni di lire. Io credo che per qualche annata questa cifra sia al disotto del vero. Di questa considerevole produzione, la maggior parte passa necessariamente e fatalmente per il porto del Nord dell'isola, per Terranova, ed artificialmente pel golfo Aranci, perchè i mercati di consumo sono quelli di Roma, Livorno e Genova. Ora si capisce che la facilità di esportazione del bestiame sia la questione più vitale e più assorbente per noi, perchè questo è di lunga mano superiore di per sé solo a tutti gli altri cespiti uniti insieme. È la questione più vitale, perchè, onorevole ministro, la questione di vivere viene prima di quella di prosperare, e non viceversa.

Ora mi conviene precisare la questione, e l'entità dei nostri reclami per evitare equivoci, dei quali hanno saputo profittare gli avversari coperti dell'interesse sardo.

Che cosa si chiede, onorevole ministro, da noi? Si chiede forse la sistemazione attuale completa del porto? Mi affretto a dirlo: no. Si chiede una cosa assai più modesta: che mettiate il porto di Terranova in condizione di poter disimpegnare senza difficoltà il movimento attuale del porto e quello che dopo l'approvazione della legge che sta davanti alla Camera vi si aggiun-

gerà, coll'approdo di 4 volte la settimana dei piroscafi postali.

È un lavoro, diremo così, di manutenzione che chiediamo; se vi è qualche lavoro straordinario, è di tale entità da non impressionare, nè il Ministero dei lavori pubblici, nè la Camera, perchè è di spesa lieve. Certo alla sistemazione definitiva del porto si dovrà venire, ma questo è un problema che si affronterà in seguito, quando affronteremo il problema degli altri porti: per ora non altro chiediamo, non abbiamo fretta, e di fretta non abbiamo necessità; perchè, onorevole ministro, la esperienza ci ha insegnato come i grandi disegni le grosse spese fatte balenare artificiosamente da chi ha interessi contrari, rimandino le soluzioni a tempo indeterminato. E noi abbiamo bisogno della modesta soluzione dell'oggi.

A questo proposito io devo chiarire un grande equivoco, che si cela in alcune frasi pronunziate stamane dall'onorevole collega Cao-Pinna. L'onorevole Cao Pinna, che mi duole di non vedere presente, ha detto: se il ministro dei lavori pubblici è disposto a spendere per Terranova tutto quello che è necessario, io mi addosso la responsabilità della impopolarità di fare accettare alla Sardegna (voleva dire della sua regione) questa soluzione. Se l'onorevole Cao-Pinna fosse presente, io gli risponderei che fa bene ad incontrare la impopolarità, specialmente quella che deriva dall'opporci a pregiudizi che non solo non hanno neanche l'apparenza della ragionevolezza, ma sono in aperto contrasto cogli'interessi collettivi della Sardegna.

L'ufficio del deputato non è solamente ufficio politico, è anche un ufficio educativo, specialmente per quei deputati che non hanno la fortuna di essere eletti dalle regioni più progredite politicamente ed economicamente. Noi deputati sardi abbiamo obbligo precipuo, checchè si dica, e checchè accada, di opporci a quei pregiudizi che sono dannosi e alla giustizia e al pubblico interesse.

Questa famosa frase: *se il ministro è disposto a spendere quanto è necessario per Terranova io sono con lui*, è una frase antica, ma è una frase che cela il veleno e il proposito di resistere, sotto mano, a qualunque soluzione attuale, e a conservare lo stato attuale delle cose tanto pregiudizievole al commercio, ed agli interessi nostri; e pare impossibile che l'onorevole Cao-Pinna che l'ha limpida la intelligenza, che è così navigato,

non l'abbia capito. Quella frase tendenziosa ha due presupposti che sono falsi entrambi. Ha anzitutto il presupposto pensatamente artificioso che sia necessario di impegnare il Ministero dei lavori pubblici in una spesa eccessiva per il porto di Terranova, il che non è vero; e confido che l'onorevole ministro non si lascerà dominare da caleolate paure. L'altro presupposto, non meno viziato e falso è questo: che oggi a Terranova non si possano far entrare i vapori; senza le presentate esagerate spese sopradette, od in altre parole che il porto non sia accessibile oggi alle navi di medio tonnellaggio che fanno il servizio quotidiano tra Civitavecchia e Golfo Aranci.

Questo secondo presupposto è il più fatuo e maldestro di tutti, perchè la questione dell'accesso dei piroscafi a Terranova, è tale che si risolve da sè, anzi, è già risolta, perchè, di fronte alle esperienze quotidiane, non c'è bisogno di nessuna dimostrazione. Oggi a Terranova non solo possono approdare (sono approdati anzi, quando la cosa ha fatto comodo alla Società) i vapori del tonnellaggio di quelli che fanno il servizio da Civitavecchia al Golfo degli Aranci, ma vi opprodano liberamente, e approdano alla banchina, vapori italiani ed esteri che hanno un tonnellaggio doppio. Ne vogliono gli onorevoli colleghi che non sono stati in Terranova e non hanno visto quel porto, una prova materiale?

Ecco qui la prova di un fatto che si svolge alla luce del sole. Mi è capitato per caso fra mani un giornale della provincia di Sassari della settimana passata e precisamente *La Nuova Sardegna*, e mi è capitato tutt'altro che per la questione attuale. Il foglio contiene il seguente singolare avviso (singolare per la questione attuale) « *Navigazione sarda, Marigo Carlo, Armatore* (è una Società commerciale che fa il servizio del trasporto del bestiame da parecchi anni nella stagione di maggior pleora di questo articolo). Col 1° maggio, dice questo avviso, il piroscafo *Colomba* di tonnellate 1800 attiverà il solito servizio per trasporto bestiame, merci e passeggeri con partenze dirette da e per Terranova (Banchina) per Civitavecchia e Genova. » E dopo ci sono le condizioni del trasporto.

Come dunque vede, onorevole ministro, contro le artificiose supposizioni vi sono dei fatti certi ed indubbii che si svolgono alla luce del sole, contro cui non valgono le insinuazioni interessate di gente che non vuole o che non ha il coraggio di manifestarsi

apertamente; vede che risulta in modo certo ed indiscusso che vapori di tonnello doppio di quelli che fanno il servizio postale, penetrano liberamente in Terranova; vede che non abbiamo bisogno di quelle spettacolose innovazioni colle quali fu sorpresa la buona fede dell'onorevole Cao-Pinna per sfatare le sue apprensioni. Noi non abbiamo che da opporre il fatto, ed il fatto certo è che a Terranova si può approdare, oggi anche senza i lavori che noi invochiamo, e che dallo Stato sono dovuti. E se questa prova materiale non basta abbiamo di ciò anche la prova ufficiale, una volta che il Ministero delle poste, che in passato era quello che più resisteva agli approdi a Terranova, ha presentato egli stesso un progetto che dispone l'approdo dei piroscafi; vuol dire che per necessità di cose il problema della approdabilità è già risoluto e con l'evidenza palmare delle cose.

Ed un'altra difficoltà piuttosto ingenua è stata affacciata da coloro cui pare stia più a cuore l'interesse delle ferrovie che quello dell'isola. Si dice: come farete a compensare la Società di quello che perderebbe in quel famoso tronco da Terranova a Golfo Aranci? Onorevole ministro, anche qui la questione è spostata abilmente per intimorire coloro che non pensano, ma anche questa è una fiaba senza fondamento giuridico.

Non c'è niente da fare, perchè nessuno attenta, nè può oggi attentare alle condizioni del contratto già in vigore. Noi non vi chiediamo, come artificiosamente si è fatto intendere, che annulliate il contratto vigente colla ferrovia pe quel tronco. Questo è impossibile, se essa non vi consente. Purtroppo questo è un danno che lo Stato ha subito e subisce, è un danno che soffriamo anche noi come contribuenti. Ma è ad alleviare questo danno che vi chiediamo l'approdo a Terranova che nessuna Società al mondo può impedire. La Società dovrà per 99 anni, se lo Stato non riscatta quella linea, continuare ad avere quel compenso esagerato che le fu attribuito, ma non ha diritto di chiedere altro. Perchè lo Stato col concedere alla ferrovia quella linea non si è mica obbligato a regolare anche le linee commerciali e postali secondo l'interesse della ferrovia! Questa è una questione a se, che rientra nel più assoluto dominio dello Stato secondo l'interesse pubblico che esso deve tutelare.

Stabilito dunque che oggi non può dubitarsi della possibilità e relativa facilità degli approdi dei piroscafi a Terranova, dimostrato che nessuna difficoltà può opporsi

da parte delle ferrovie, le quali hanno il fatto loro che nessuno può loro togliere, assodato che a Terranova si deve approdare, perchè c'è un progetto di legge che lo addita, quale è la cura e quale l'obbligo che a voi onorevole ministro s'impone, quali i fatti sui quali richiamo la vostra attenzione di capo dell'amministrazione dei lavori pubblici? Voi dovete tener quel porto in stato di manutenzione; non solo, ma migliorarlo; ci si approda oggi, ma noi vogliamo garantire ed accrescerne le condizioni di sicurezza per quanto riguarda l'accesso all'ancoraggio, e le manovre indispensabili per la speditezza delle operazioni. E vi chiediamo ancora quei piccoli ritocchi che sono nella competenza e nelle attribuzioni vostre, senza che per ciò dobbiate presentare al Parlamento un disegno di legge che vi autorizzi a nuove spese.

Non è questo il luogo e l'opportunità di farlo, nè per noi di chiederlo, perchè per piccole spese, il ministro dei lavori pubblici ha sempre risorse sufficienti nei mezzi ordinari di bilancio.

Ed ora veniamo ai particolari, cioè a quelle opere o di manutenzione o di lieve normale ritocco che sono indispensabili. Il porto di Terranova è costituito da un grande triangolo isoscele, che ha una base di circa 2 chilometri ed un'altezza di 8 o 9 chilometri come ella se ne potrà accertare, onorevole ministro dal piano che ha fra mani, ed ha due insenature a ridosso del paese, l'insenatura a sinistra detta Porto Romano e l'insenatura a destra, che è il porto attuale. Il Porto Romano era il porto dell'antica città di Olbia già celebre fin dal terzo secolo avanti l'era volgare. Era quella città un porto di grande importanza sotto il dominio romano tanto che vi fu Legato della repubblica, Quinto Cicerone, fratello del grande oratore, ed esistono ancora delle lettere di Cicerone, scritte al fratello, che risiedeva per ufficio in Olbia; tanta era l'importanza di quella città, che gareggiava e forse era di superiore importanza, attesa la sua vicinanza a Roma, alla stessa città di *Karalis*. Perciò il Porto Romano era allora forse il porto principale di tutta l'isola, sebbene le esigenze della navigazione fossero certamente allora molto diverse da quelle attuali. In Porto Romano esistono attualmente anche i residui dell'antico molo che circoscriveva quel porto.

Poi quel molo fu abbandonato come decadde Olbia, e solo nei tempi recenti si costruì gradatamente in Terranova un

nuovo porto al lato destro del paese. Desso ebbe un notevole sviluppo di banchine, superiore e di molto anche a quello di Golfo Aranci, con un fondale di 6 o 7 metri, più che sufficiente all'approdo di qualunque piroscalo di medio tonnello, come più sopra ho dimostrato.

Appena occorre ricordare gli ingenti sacrifici che per mettere il porto in buone condizioni, Comune e Provincia dovettero sostenere, mentre lievi furono quelli sostenuti dallo Stato. Ora questo deve intervenire, non solo per una accurata manutenzione, a lui affidata, ma anche per qualche altro modesto aiuto perocchè in qualche cosa ha effettivamente bisogno il porto. Invero nei lavori di escavazione rimasta qualche punta di roccia, la quale non lascia libero il fondale di 6 metri in tutta l'ampiezza del porto; e nell'ingresso dei del porto vi sono due o tre tratti di basso fondo che se non ostruiscono, rendono malagevole il canale d'accesso, come si vede dalla pianta, e nei quali i fondali non di sei metri come dovrebbero, ma di quattro a quattro e mezzo, sono rimasti.

Lo eliminare queste difficoltà è cosa, in tutto, di poco momento e di spesa limitata; tanto più si impone la necessità di eliminarle per rendere più spedito l'approdo del porto di destra.

Ma quella che è più necessaria è la manutenzione, come quella che maggiormente importa. Infatti in alcuni casi recenti si è constatato che mentre le carte nautiche segnavano sei metri di fondo, qualche vapore ha strisciato sul fondo a quattro metri. Che cosa significa questo? che si è lasciato riempire di sabbia il porto per mancanza di manutenzione, ed è questo un inconveniente che fa poco onore a coloro che sono incaricati della sorveglianza.

Coll'obbligo della manutenzione si collega quello della esatta segnalazione delle zone di minor profondità, e del canale di accesso, quello con segnali, questo con boe luminose di notte, e l'apposizione di boe di ormeggio. In proposito godo che sia presente l'onorevole ministro della marina, che ha fatto su ciò delle proposte. Egli meglio di me può dire al suo collega dei lavori pubblici quanto importi che i lavori accennati siano compiuti d'urgenza. Il Ministero della marina prese or saranno cinque o sei mesi l'iniziativa di mandare a Terranova una nave da guerra perchè rilevasse esattamente l'ancoraggio di destra e di sinistra e proponesse le misure necessarie per assi-

curare la navigazione normale. Il distinto ufficiale che comandava la nave, fece un rapporto al ministro della marina il quale lo trasmise per competenza al Ministero dei lavori pubblici. Ora quel rapporto è andato a finire nell'ufficio del Genio civile di Sassari e quindi si può dire che sia sepolto. Prego l'onorevole ministro di riesumare quel rapporto il quale prevede la segnalazione dei bassi fondi dell'imbocco, e la illuminazione notturna degli approcci con una spesa di poche decine di mila lire. Non dimentichi onorevole ministro, che il porto di Terranova è un porto di rifugio, e quindi per certi effetti è un porto di prima classe e tanto più si impone una manutenzione fatta a dovere.

E vengo ora a parlare del Porto Romano di sinistra ed a spiegare come si sia tornato o tentato di tornare all'antico. Quando le necessità impellenti del commercio del bestiame più premevano sulla responsabilità dei deputati dell'isola e specialmente su la mia, essendo io il rappresentante di quella regione, mi si obiettò, e non era vero, che nel porto destro non vi era fondo sufficiente, nè sufficiente spazio; ed allora io proposi di utilizzare il porto sinistro, cioè il Porto Romano, che ha uno specchio d'acqua libero e senza scogli che corre diritto per 7 chilometri sino all'imboccatura, colla costruzione di un pontile che rendesse possibile e spedita l'accostata dei vapori. Sebbene la corrente di quel tempo non fosse favorevole agli approdi a Terranova, la proposta s'impose, tanto che il Ministero consentì la costruzione di un piccolo molo che doveva costare 40 o 50 mila lire. Ma che cosa si è fatto poi? Si è eseguito il progetto in modo che anche dei vapori di medio tonnello, e me ne appello ad uno che è competente, al ministro della marina, non possono accostarsi per compiere le loro operazioni. Si sono fatte le cose a metà, come succede quando interessi contrari, non confessabili ma forti, e che non lavorano alla luce del sole, oppongono continui ostacoli. La testata di questo pontile, dovea raggiungere i fondali di sei metri, e questi dovevano essere mantenuti anche lateralmente; invece queste profondità per economia non furono raggiunte. Secondo il progetto la zona laterale di maggiori fondi doveva essere larga 50 metri almeno, invece essa è stata limitata a soli trenta metri. Dica l'onorevole ministro della marina se con una zona laterale di solo trenta metri sia possibile l'attacco di piroscali anche di medio tonnello. Or come si esce da

queste difficoltà che fanno poco onore alla Amministrazione?!

Onorevole ministro, esaminati in coscienza questa questione, interroghi il suo collega della marina ed egli le dirà che un fondale di soli trenta metri di larghezza non serve a niente, e sono sicuro che farà cessare questo sconcio, perchè non si dica che si sono buttati via i denari dello Stato.

E mi riassumo per concludere. Sul l'obbligo dello Stato di mantenere il porto in buono stato, non occorre aggiungere altro. L'entità dei lavori straordinari che fossero necessari non è molto grande e per essi il ministro non ha neanche bisogno di presentare apposito disegno di legge, tanto il fabbisogno è modesto. Quanto alle segnalazioni dell'ingresso e dei bassifondi, voi, onorevole ministro, non avete che a seguire le proposte del vostro collega della marina; seguitele e provvedete poichè la spesa non è molto grande. Quanto al pontile si tratta di una spesa anch'essa minima, alla quale potrete provvedere coi mezzi normali di bilancio. Ecco la somma delle nostre richieste odierne. Noi, certo, non dobbiamo, nè vogliamo compromettere il domani, e perciò non vi chiediamo oggi che il porto di Terranova sia messo nelle condizioni del porto di Genova, e neanche che ci accordiate lavori e spese per la sua definitiva sistemazione; ma solo che esso sia mantenuto in modo da rispondere alle giuste esigenze del commercio dell'oggi, ed a quelle, speriamo maggiori, di un tempo prossimo. Aspetto, onorevole ministro, con fiducia una risposta rassicurante, anche perchè c'è una pregiudiziale che si impone, a noi ed a tutti, e che consiglia la maggior sollecitudine; sta dinanzi alla Camera un progetto di legge che prevede i prossimi approdi dei piroscafi a Terranova, sarebbe inconcepibile che questi subissero ritardo per l'inazione del Ministero dei lavori pubblici. Io spero che voi vi deciderete a fare sollecitamente, ciò che è nel cuore di tutti. Non bisogna farsi illusioni sulla grande rilevanza per la Sardegna della questione degli approdi a Terranova. Si va artificiosamente, insinuando che si tratti di una questione, riguardante il mio collegio. Tutt'altro! Si tratta del movimento commerciale che è la vita dell'isola. È il collegio dell'onorevole Pais, è il collegio dell'onorevole Giordano-Apostoli, è tutta la provincia di Sassari e gran parte di quella di Cagliari che sono più direttamente interessate in questa questione. Se vi è questione, che non debba destare sospetto su chi la presenta, è precisamente questa,

dacchè il collegio di Tempio è purtroppo più interessato nelle spese che nei benefici dell'opera. Io aspetto, onorevole ministro con fiducia che voi mi diate assicurazioni che garantiscano non me, ma gli interessi sacrosanti, che sono affidati alle nostre cure. Non ho altro da dire. (*Bene!*)

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Il collega Pala, rivolgendosi al ministro della marina, ha detto: « qui un competente ».

L'affermazione non è stata troppo singhiera pel ministro dei lavori pubblici ma è perfettamente vera, poichè in cose di marina, io sono incompetente. Debbo per ringraziare il collega Pala che con la sua interpellanza mi ha dato occasione di studiare, almeno superficialmente, una questione che interessa la Sardegna. Io invio il collega Rava, che ha potuto fare un viaggio nell'isola; se l'avessi potuto fare anch'io, forse avrei visto cose molto giovevoli per la risposta all'interpellanza del l'onorevole collega.

Non potendo andare sul posto, ho pensato di mandarvi persone competenti, con telegramma del 25 corrente diedi incarico alla Commissione per lo studio del piano regolatore dei principali porti, di recarsi nel porto di Terranova Pausania. La Commissione vi si recò, ebbe un'udienza al municipio di Terranova ed interpellò le autorità competenti, onde potermi riferire in merito all'argomento.

Il collega Pala ha fatto una descrizione così accurata della geografia del porto, che non è necessario che io la ripeta, tanto che egli conosce i luoghi perfettamente mentre io non potrei parlare che secondo le relazioni avute.

Mi piace ora assicurarvi che la visita della Commissione ebbe un primo effetto. Si è dovuto riconoscere che il segnalamento diurno e notturno nell'accesso del porto del canale interno, eseguito molti anni fa, lascia alquanto a desiderare e non corrisponde punto alle norme che sono in vigore per la navigazione; si è riconosciuta insufficiente anche l'intensità dei fuochi. Quindi si è dato l'ordine all'ufficio del Genio civile di allestire un progetto.

L'onorevole Pala non ha, pare, molta fiducia nell'ufficio del Genio civile di Sassari, dove, a quanto ho sentito, sembrerebbe che sia stato seppellito un precedente progetto governativo sul porto. Ora

seppellirò quel progetto, cui egli ha alluso, confermerò all'ufficio del Genio civile di fissare l'ordine di fare il progetto che si riferisce appunto al segnalamento diurno e notturno del porto.

Ecco dunque un primo buon effetto della mia proposta.

In secondo luogo viene la questione del pontile. Il pontile, che è costituito di scoperie verso la radice e di legname nella parte foranea, serve per l'imbarco e lo sbarco del bestiame; tutti hanno riconosciuto, ed anche la Commissione, la necessità di prolungarlo allo scopo di renderlo adatto per il traffico. Senonchè l'onorevole Pala ricorderà che v'è anche un'altra proposta molto importante relativa al porto di Terranova, ed è quella di creare una banchina di approdo a quell'Isola Bianca che si trova nel porto; mediante una strada di accesso a quest'isola e una banchina di approdo renderebbe il porto di Terranova molto più favorevole alla navigazione di quello che non possa divenirlo mediante il prolungamento del pontile preannunciato.

Ecco dunque che sorge qui una difficoltà tecnica ed economica: dobbiamo fare la spesa per il pontile, oppure riprendere il progetto per la sistemazione della banchina all'Isola Bianca e la relativa strada di accesso?

Vede dunque che la questione si comincia da questo lato e mi pare che, allorchè si tratta di spendere danari, in comunità di quanto è stato detto stamattina da alcuni oratori, sarebbe meglio non fare i lavori insufficienti, inadeguati allo scopo, e affrontare la questione e risolverla interamente.

Ora l'onorevole Pala nel suo desiderio di far fare i minori lavori e di affrettarli, non impedirebbe lavori molto più utili per il porto di Terranova?

L'onorevole Pala ha limitato la sua domanda ai lavori di manutenzione per i fondali, per togliere gli ostacoli alla navigazione: se la spesa non sarà grave, (e non sarà grave, e del resto si tratta di un dovere dell'amministrazione di tener liberi i fondi, allo scopo di avere un facile accesso) darò ordini, nei limiti della possibilità, che questi lavori si eseguiscano.

Ma poi io avrei voluto che l'onorevole Pala nell'alta imparzialità, di cui ha dato prova or ora con le sue parole, avesse anche presentato la questione sotto altro aspetto, esaminando cioè anche la questione dell'ap-

prodo al Golfo Aranci. Egli è passato un po' troppo presto su quei 23 chilometri di ferrovia, che congiungono Terranova e Golfo Aranci. Concentrando a Terranova il movimento degli approdi e del commercio, questi 23 chilometri di ferrovia diventerebbero affatto passivi per la Società e questo onere dovrebbe esserle, in linea di equità, compensato. Vi è poi l'altra circostanza che l'onorevole Pala conosce molto bene, cioè che il Golfo Aranci con relativa poca spesa si adatta meglio all'imbarco e allo sbarco: tuttavia egli ha sempre sostenuto ed incoraggiato i ministri a dare la prevalenza al porto di Terranova, anzichè al porto di Golfo Aranci. Quindi avrei desiderato che l'onorevole Pala, ripeto, avesse considerato anche questo aspetto della questione, perchè appunto bisogna mettere in bilancia i vantaggi del ripristino del porto di Terranova e i vantaggi della correzione o, meglio dirò, dell'ampliamento e perfezionamento del porto di Golfo Aranci.

Dunque mi riservo di prendere una decisione sopra l'argomento della sua interpellanza, allorchè avrò ricevuto la relazione della Commissione cui ho fatto cenno, la quale Commissione si è formalmente impegnata di mandarmi a non lontana scadenza, in primo luogo, un progetto in cui sieno precisate le spese per migliorare sotto il punto di vista esclusivamente commerciale il porto di Terranova-Pausania e l'approdo di Golfo Aranci nei riguardi del servizio postale; in secondo luogo, l'indicazione della spesa effettivamente necessaria per mettere l'approdo di Terranova in grado di rispondere anche alle esigenze del servizio postale giornaliero, sopprimendo l'approdo di Golfo Aranci.

Appena avrò ricevuta questa relazione, che studierò personalmente, siccome non sono abituato a differire molto le mie risoluzioni, così deciderò e mi auguro che la mia decisione sia conforme ai desideri dell'onorevole Pala. Di più non posso promettere.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PALA. Onorevole ministro, la mia risposta alle sue dichiarazioni, deve essere necessariamente uniformata a quel cortese riserbo che ispirano le dichiarazioni stesse. Mi permetta però di richiamare l'attenzione sua su due fatti.

Ella non ha afferrato bene l'importanza che può avere la forzata imposizione degli approdi a Golfo Aranci dal punto di vista commerciale, e non ha bene inteso un fatto

fuori di controversia, che cioè l'approdo a Terranova è assolutamente indispensabile pel commercio isolano. Io credevo di poterne fare a meno, di dimostrare ciò un'altra volta, dacchè la questione è già risolta col fatto che si è sentita la necessità di prolungare il servizio quattro volte la settimana a Terranova. Il fatto, che l'approdo di Golfo Aranci non ha giovato finora che alla Società ferroviaria ed ha costituito un danno per il commercio sardo, è così luminosamente certo e dimostrato che resiste a qualunque confutazione contraria. Ho detto che la massa principale del nostro commercio è costituita dal bestiame. Ora il bestiame non può trovare sempre il vapore pronto a Golfo Aranci; e non lo può trovare per mille ragioni: per la limitata capacità del piroscafo, per le evenienze nautiche, che producono talvolta ritardi di uno o più giorni nell'arrivo e partenza, per l'accumularsi, specialmente nella buona stagione, nella stagione della pleora per la vendita del bestiame, di 300, 400 e più capi bovini a Golfo Aranci, astretti a fame ed a sete, e che arrivati sul mercato, vi arrivano enormemente deprezzati. Queste eventualità quasi quotidiane rendono l'approdo di Golfo Aranci esiziale.

Vede, onorevole ministro, quali sono i danni che possono venire e provengono al commercio sardo dalla imposizione di imbarco in un porto, che fu istituito in danno dei nostri interessi! Imporcelo, mantenerlo a nostro dispetto è segnare la rovina del nostro commercio. Di fronte a questa prevalente considerazione, onorevole ministro, tutte le altre, perdoni l'importanza, anche quella delle difficoltà nautiche che rendono poco sicuro l'approdo a Golfo Aranci, ed incerto: perciò quanto è sfavorevole e dannoso l'approdo a Golfo Aranci, altrettanto è favorevole quello di Terranova. A Terranova anzitutto può andare il bestiame per le strade ordinarie, mentre a Golfo Aranci si deve andare per ferrovia. Indi le maggiori spese.

Ma questo è il minimo vantaggio. Terranova, onorevole ministro, ha dei pascoli, ha dell'acqua sufficiente per il bestiame, per cui se dovesse attendere l'imbarco anche 15 giorni, non solo il bestiame non deperirebbe ma prospererebbe. Ecco la ragione per la quale l'approdo a Terranova s'impone, per quanto è pernicioso quello di Golfo Aranci. E quello che è più importante è che i difetti di Golfo Aranci sono insanabili. Ella, onorevole ministro, se anche avesse a sua disposizione tutti i milioni

della Banca di Francia e li spendesse per il porto di Golfo Aranci non potrebbe far sì che quel porto fosse accessibile e diventasse giovevole al nostro commercio del bestiame.

L'altra osservazione che devo fare all'onorevole ministro, è che di fronte a questo stato di cose, i calcoli ed i raffronti fra quello che si possa spendere con nuovi lavori a Golfo Aranci e quelli che si reputano necessari per sistemare il porto di Terranova, sono mero perditempo, ed è anche come ho detto in principio, una questione prematura.

Io non so proprio darmi pace del corallo, onorevole ministro, a cui mi sono rivolto anche privatamente, non sia esattamente informato sulle condizioni di fatto dell'approdo a Golfo Aranci e non abbia così potuto convincersi che i denari spesi colà e che volessero spendersi a milioni non riuscirebbero mai a fare di Golfo Aranci un porto accessibile e possibile per il nostro commercio.

Questa è l'unica considerazione di fatto che non si può contrastare e per la quale il porto di Terranova si impone: ogni variazione a Golfo Aranci sarà sempre da noi recisamente combattuta. Qui si tratta, onorevole ministro di un interesse pubblico di prim'ordine che deve essere discusso qui alla luce dei soli fatti certi; e protesto che se si continua come per il passato a ricorrere sottomano al Ministero dei lavori pubblici ed a ripetere sussurrando, delle cose che non si ha il coraggio di dire qui ad alta voce, non si fanno sì tutelano gli interessi dell'isola.

Onorevole ministro, io prendo atto e fiducia delle sue dichiarazioni; ma io debbo ripetere ancora una volta che inutilmente si cercherà di fare me presente quello che è fatto pel passato, e di giovare con soluzioni assurde soltanto ad interessi che sono la negazione di tutti gli interessi più vitali della Sardegna. Io spero che ella si perscriverà del vero stato delle cose e per conseguenza prenderà gli opportuni provvedimenti nell'interesse dell'isola.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Avverto l'onorevole Pala che nelle decisioni terrò anche presenti le circostanze che egli ha accennate, che cioè il porto di Terranova ha il vantaggio che il traffico, sia per i passeggeri, sia per il bestiame, si svolgerebbe in un centro adatto, mentre ora a Golfo Aranci si svolge

località assolutamente deserta; terrò conto di un'altra circostanza, che cioè percorso tra il continente e la Sardegna avrebbe anche abbreviato facendo lo scalo erranova. Accenno a questo per dimostrare che cercherò di tener conto nelle decisioni di tutti gli elementi; ma debbo pur ripetere la mia affermazione prece- te che, cioè, più di ciò che ho promesso, potrei per il momento promettere.

PALA. Tenga presente quale sia il vero vivo e non altro.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interpellanza. Segue ora la interpellanza dell'onorevole Costa Andrea ed altri colleghi, ministri dell'interno, di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici. FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole presidente, d'accordo coi colleghi interpellanti, poichè il ministro di agricoltura, industria e commercio non può intervenire, la prego di rimandare questa interpellanza al prossimo lunedì.

PRESIDENTE. Questa interpellanza è rimandata al prossimo lunedì.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Satoro ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

SAPORITO. Onorevole presidente, mi dispiace che non sia presente l'onorevole ministro del tesoro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha fatto sapere che è impedito ad intervenire alla seduta di oggi e quindi prega che siano rimesse a lunedì prossimo le interpellanze a lui dirette.

SAPORITO. Consento al differimento della mia interpellanza, ma prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di pregare a volta il collega del tesoro di trovarsi presente lunedì prossimo.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Riferirò il suo desiderio, ma faccio osservare che io sono pronto a rispondere anche oggi.

PRESIDENTE. Questa interpellanza è rimandata a lunedì prossimo. Segue la interpellanza dell'onorevole Pala al ministro di agricoltura, industria e commercio. Ma, come è già stato detto, l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio non può oggi intervenire alla seduta.

PALA. Allora la prego di rimandare questa mia interpellanza a lunedì prossimo.

PRESIDENTE. Anche questa interpellanza è rimandata a lunedì prossimo.

Segue la interpellanza dell'onorevole Celli

e di altri colleghi ai ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici.

Per le ragioni già dette, anche questa interpellanza è rimessa a lunedì prossimo.

Ora viene la interpellanza dell'onorevole Romanin-Jacur ed altri colleghi al presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro; ad essa si connettono quella dell'onorevole Brunialti ai ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio e quella dell'onorevole Alessio ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In nome del ministro del tesoro e di quello dell'agricoltura, industria e commercio rivolgo ai colleghi la preghiera di rimandare queste interpellanze a lunedì prossimo.

PRESIDENTE. Acconsentono gli onorevoli Romanin-Jacur, Brunialti e Alessio? (*I deputati Brunialti, Alessio e Romanin-Jacur consentono*).

Anche queste tre interpellanze sono rimandate al prossimo lunedì.

Anche la interpellanza dell'onorevole Guerritore è rimandata al prossimo lunedì. Così pure è rimandata quella dell'onorevole Santini al ministro degli affari esteri.

SANTINI. Siamo d'accordo con l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Per assenza degli interpellanti si considerano ritirate le seguenti interpellanze:

del deputato Giacomo Ferri, al ministro dei lavori pubblici « sui provvedimenti che intenda adottare a togliere l'evidente ingiustizia della classificazione del torrente Ghironda tra le opere idrauliche di quarta categoria, mentre per l'importanza e le condizioni speciali sue dovrebbe essere assegnato alla seconda categoria come il Samoggia »;

dei deputati Giacomo Ferri e Agnini al ministro dei lavori pubblici « sui gravi errori della costruzione del diversivo Burana e conseguenti enormi danneggiamenti; i ritardi colpevoli nella esecuzione dei lavori addizionali e le grandi somme per rifazione di danni; la procedura giudiziaria contraddittoria e rovinosa per l'erario dello Stato; e per conoscere quali siano i suoi intendimenti per riparare a tante iatture »;

del deputato Targioni, al ministro della guerra « sull'applicazione fatta dalla Corte dei conti, dell'articolo 67 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari ai medici militari provenienti dalla scuola di applicazione di sanità militare di Firenze ».

L'onorevole Cao-Pinna è d'accordo col ministro delle finanze per rimandare un'interpellanza a lui diretta.

Non rimanendo altre interpellanze, proseguiremo nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 ». Continuando nella discussione generale, la facoltà di parlare spetta all'onorevole Fera.

FERA. Onorevoli colleghi, forse io avrei fatto meglio ad occuparmi nei singoli capitoli degli interessi della provincia di Cosenza e delle regioni limitrofe, in quanto io intendo di richiamare l'attenzione del Governo sulle condizioni infelici di quelle disgraziate regioni; ma ho pensato che, così facendo, avrei dovuto ad ogni capitolo, con ripetizioni fastidiose, richiamare l'attenzione della Camera sopra molti problemi i quali così divisi avrebbero potuto maggiormente suscitare un senso di fastidio ed una resistenza spirituale alla parola di chi si accinge a presentarvi, con sentimento caldo tutto lo sgomento e il malcontento, che circola nelle provincie di Cosenza e di Catanzaro e di Reggio e che danno luogo a manifestazioni preoccupanti ripetute e frequenti.

Già l'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce, per recenti Commissioni che a lui ed al presidente del Consiglio si sono rivolte, quale sia lo stato speciale di coscienza di tutte le classi sociali laggiù. Il problema non può essere assolutamente considerato staccato, ma deve considerarsi nel suo insieme, in quanto che non è possibile, con parziali soddisfazioni, acquietare le aspirazioni di quelle contrade. Si richiede piuttosto un piano organico di riforme, a cui possano corrispondere le sfrancate energie di

popolazioni sopraffatte dalla forza distruttiva delle energie naturali, e sequestrate ancora, per mancanza di mezzi di comunicazione, dalla libera e sana circolazione dell'attività nazionale.

Ed io debbo con compiacimento rilevare due punti della lucida relazione del colle De Luca, nei quali sono racchiusi quasi tutti i nostri desideri. Infatti egli, occupando del problema ferroviario, dice che « Quel che solo sarà bene ricordare, si è di tenere presenti, nella costruzione di nuove linee ferroviarie, quelle contrade del mezzogiorno che o difettano assolutamente di mezzi di viabilità, o sono unite fra loro per vie così lunghe per le quali la spesa dei trasporti è tanto gravosa, da elevare il prezzo dei prodotti e delle merci in modo da rendere assolutamente impossibile la concorrenza, che è gran causa d'impoverimento di popolazioni eminentemente agricole, e di inedia d'industrie e di capitali ».

Ed in un altro punto, nel quale si occupa specialmente, se non erro, della legge della Basilicata, elevando un inno di gratitudine a quella figura eminente di uomo di Stato che fu Giuseppe Zanardelli, aggiunge:

« Egli promise, ed avrebbe certamente continuato nell'opera di redenzione, per cui altre provincie attendono, e giustamente, provvedimenti dal Governo centrale e dal Parlamento. È da augurarsi che il successore e continuatore della politica di lui non venisse meno alle speranze di tante popolazioni ».

« I provvedimenti dovranno essere gradualmente e temperati alle esigenze ed allo sviluppo progressivo del bilancio dello Stato, ma dovranno venire. Per ora la fede e la speranza saranno cemento a quella unità nazionale che, dopo l'unità geografica, è la speranza e il sogno di tutti quelli che, senza distinzione di partiti e di lotte, confidano nell'avvenire della patria ».

Certamente l'onorevole relatore in quelle speranze comprende tutte le delusioni che da decine di anni incombono su quelle popolazioni, imperocchè è davvero uno straparlamento, se si pensa che non vi è problema di bonifiche, di viabilità ordinaria, di stra-

ferrate che non sia stato rimandato di mese in mese, di anno in anno. Anzi vorrei richiamare l'attenzione del Governo su questo, perchè voglia celeremente esaudire le giuste esigenze di tutte le classi sociali di quelle regioni, le quali poi vivono oppresse dalla cappa di piombo delle gravezze tributarie. La povera gente è spinta dalla miseria fuori dei confini della patria in una emigrazione spaventosa, che tronca le radici anche alla classe dei piccoli e medi proprietari, così travolti nel disagio ognor crescente.

Si cominci a pensare un po' quale sia la speciale condizione della mia provincia di Cosenza in rapporto al grave problema delle bonifiche. Non vi è chi, avendo attraversato, sia pure nella corsa vertiginosa di un treno, le due strade litoranee del Jonio e del Tirreno, non abbia visto come colà si distendano zone vaste malariche di squallore e di morte.

Non è chi non sappia come ormai, per i diboscamenti, scendano in irregolare corso, fiumi e torrenti a devastare le pendici e ad impaludare tutte le pianure che, una volta, erano plaghe fiorenti. Ebbene, che cosa si è fatto circa il problema delle bonifiche, per la provincia di Cosenza ed un poco anche per le regioni limitrofe? Dal 1881, invano si richiedono provvedimenti dalle autorità locali; ed una spesa irrisoria viene stanziata d'anno in anno, in bilancio, per guisa che all'opera principale, che sarebbe stata il risanamento delle valli che si stendono dall'una all'altra provincia, si dedica una spesa di poche centinaia di migliaia di lire.

E tutto quello che è stato fatto, è stato fatto male, giacchè i parziali appalti di lavori hanno prodotto effimeri vantaggi cui sono seguiti danni di gran lunga maggiori. Lo Stato si affatica vanamente alla bonifica umana, a mezzo, per esempio, della legge sul chinino, se non pensa alla bonifica del suolo che deve assolutamente preceder quella. Che vantaggio mai può arrecare alle provincie quel chinino di Stato, la cui spesa deve essere allogata sui bilanci comunali e, a fin d'anno, ripartita fra i proprietari, in rapporto alla estensione dei terreni malarici, quando il disagio ha messo quei piccoli e medi proprietari in condizione di non poter corrispondere all'impegno? Pensate quali siano le condizioni stranissime (e parlo soltanto del problema della bonifica) di quella gente, di quei luoghi che hanno comuni innumerevoli dichiarati malarici, con zone vaste infinite che

li circondano. È dunque necessario, onorevole ministro, che io richiami la sua attenzione a studiare un problema così vasto e difficile; e voglio confidare che l'azione governativa sia capace di prendere celeri provvidenze a favore di quelle contrade nelle quali il povero agricoltore deve con sudore spremere il frutto dal suolo ingrato. (*Interruzione del deputato Mirabelli*).

L'onorevole Mirabelli mi fa giustamente osservare che leggi in proposito sono state promulgate, e stanziamenti avrebbero potuto essere disposti; ma questi non sono stati mai rivolti a favore di quelle derelitte contrade.

Ho parlato, così, brevemente circa il problema delle bonifiche, il quale richiede la più premurosa attenzione da parte del Governo, se non si vuole che si estenda sempre più quella zona di morte che, a poco a poco, riunisce il litorale Jonico con quello del Tirreno, distendendosi per tutte quelle plaghe che una volta erano feraci e dove ora si stende l'ala terribile della morte.

Ma, accanto al problema delle bonifiche, così lungamente trascurato, e per cui si viene rendendo sempre più facile il cammino terribile del male, non posso non ricordare un'altra suprema esigenza: quella che concerne la nostra viabilità ordinaria. Non mi occupo ora, se non fugacemente, delle strade ferrate, sempre promesse e mai attuate nella regione calabrese, ed in ispecie nella provincia di Cosenza; parlo di quella viabilità ordinaria, così lungamente trascurata, e per cui gli elenchi formati nel 1875 e le promesse fatte nel 1881, e non mantenute, hanno resi necessari provvedimenti consimili a quelli che furono presi per la Basilicata: cioè una revisione degli elenchi del 1875. Ma io enuncerò soltanto un fatto (ed a me si unisce l'onorevole D'A-life) e metterò in rilievo soltanto un ricordo innanzi la memoria dell'onorevole ministro per poter manifestare con prove quale sia la trascuranza, l'inecuria, in cui talvolta si tengono gli interessi di quella lontana contrada. Ebbene, in trent'anni di vita nazionale, tranne un breve tratto ferroviario che va da Sibari a Cosenza, quelle provincie sono state toccate soltanto dalle due linee ferrate che partendo da Napoli per il Jonio ed il Tirreno vanno alla Sicilia.

Richiese la provincia di Cosenza due strade ordinarie litorali, quella dell'Jonio e quella del Tirreno, che avessero potuto collegare tutti quei paesi in modo efficace

per i commerci e per i trasporti a queste due strade ferrate. Io non parlerò della strada litorale del Tirreno, che è in via di esecuzione, ma ricorderò al ministro quella dell'Jonio che con provvedimenti del 1863 e con decreti ministeriali fu dichiarata di evidente importanza commerciale, ed anche forse strategica, e fu dichiarata con i caratteri della nazionalità. Sino ad oggi quella strada non soltanto non ha avuto alcun principio di esecuzione, ma, pochi mesi fa quando la deputazione provinciale di Cosenza, con voto già trasmesso all'onorevole ministro, reclamava che fosse compresa fra le provinciali di serie, in modo che avesse potuto cominciare ad avviarsi la speranza della possibile esecuzione, ebbe risposta categorica che non solo non si riconosceva in essa il carattere della nazionalità, ma neanche quello della provincialità: eppure essa ri-congiunge paesi interessantissimi per la loro importanza industriale e commerciale, paesi che non hanno alcuno sbocco sulla linea litorale dell'Jonio. L'altipiano Silano, che darebbe sorgenti grandi di ricchezza alla vita di quei luoghi se potesse esser congiunto con sbocchi alle linee litorali e forse alle linee ferrate, che si spera possano essere facilmente eseguite; quell'altipiano Silano che dette teorie lunghe di pastori negli antichi tempi preistoriciscendenti al Cotrone, onde fu possibile la costruzione di templi che manifestavano di quanta ricchezza ed energia fossero dotate quelle genti e quelle popolazioni; l'altipiano Silano, dico, tranne le poche strade costruite dopo la legge del 1876, non ha gli sbocchi che pur dovrebbe avere; sbocchi silani che sono stati promessi sempre e che non hanno trovato adempimento. E io non vorrò ancora insistere circa il particolare quesito della viabilità ordinaria per la quale francamente si deve riconoscere con dolore dell'animo, che nella provincia di Cosenza come nelle regioni vicine vi siano in pieno secolo ventesimo paesi che non hanno alcuna strada, non dirò, che possa collegarli al capoluogo, ma che li metta in comunicazione con i paesi vicini del mandamento; sono paesi nei quali si accede soltanto a schiena di mula, come Altilia e Bianchi ed altri nei diversi mandamenti. Pensate un po' quale debba essere la condizione di tutti i produttori in quei luoghi, e ditemi se accanto al problema delle bonifiche, problema che flagella le forze fisiche e morali di quei luoghi, non sia ancora più grave il problema della viabilità per cui vi renderete ragione dello stato miserevole

in cui si trova la piccola e la media-proprietà così sequestrata ed impossibilitata alla produzione.

Un'ultima parola io dirò, prima di arrivare alla conclusione, circa il problema ancora più urgente che dovrebbe intragare gli altri due: quello cioè, delle strade ferrate nei nostri luoghi.

Io so che è in preparazione (e probabilmente in questi giorni dovrà occuparsene la Camera), una legge, la quale, in esecuzione ed in adempimento di voti ed impegni che vengono dalla legge del 1879, prepara il possibile inizio delle strade ferrate che da Cosenza portano a Castrovillari ed Paola, ed a Rogliano. Ed io mi auguro che per questa parte l'azione del Governo possa trovare una facile esplicazione, per quanto stamani la parola sconcertante degli onorevoli Abignente e Cao-Pinna abbia già fatto intravedere alle nostre coscienze, ormai sovraccariche di dolore, il pensiero che potesse essere un'ultima turlupinatura per quelle regioni. (Ooooh! — *Commenti*) Perché onorevole ministro, io ricorderò soltanto a me stesso che quei paesi attendono fin dal 1879 da parte del Governo provvedimenti che avrebbero dovuto trovare già la loro esecuzione.

Io richiamerò l'attenzione dell'onorevole ministro di cui conosco la mente colta ed il cuore così aperto alla pietà collettiva alla storia dolorosa della Cosenza-Nocera elencata in seconda categoria dalla legge del 1879 e per la quale si richiedeva una spesa dai 50 agli 80 milioni. Si provvedeva per un primo tronco ferroviario che da Cosenza va a Rogliano; e sulla spesa prevista per quel primo tronco; non iniziato che per una parte, tutti i comuni della provincia furono obbligati al pagamento di un contributo ben gravoso. Ebbene, ognuno sa che quella strada si ferma in certi anfratti, in certi burroni, vicino Pietrafitta e che la vaporella non ha potuto essere spinta al di là, malgrado i voti energici, mentre noi si pagava il contributo che forse fu destinato ad altri scopi!

Quale sentimento di giustizia distributiva è mai questo, per cui gli impegni assunti dallo Stato sono prorogati di anno in anno con un grave danno per l'ordine pubblico, perché le coscienze di quelle popolazioni sono in rivolta permanente? Quale sentimento di giustizia distributiva è mai questo, quando si pensi che la Cosenza-Nocera è stata ormai distrutta dalla legge del 1897 e per 80 o 50

milioni, che lo Stato avrebbe dovuto pagare, si sostituisce un tronco Pietrafitta-Rogliano che potrà tutto al più costare 1,400,000 lire? Eppure, quelle popolazioni attendono, non si ribellano sino all'esaurimento della pazienza!

FILÌ-ASTOLFONE. Questo è il male!

FERA. Si pensi ancora che la Castrocuoco-Lagonegro e la Cosenza-Nocera sono sostituite da strade ferrate fatte a scartamento ridotto; ed è per questo che quelle popolazioni sono diventati per ora ribelli nella intimità della coscienza, preparando quelle agitazioni particolariste che dovrebbero preoccupare ogni uomo di Stato illuminato. Ma si può mai pensare che il Governo voglia finalmente provvedere? Io francamente ne dubito, per quanto abbia la speranza che così non avvenga, inquantochè temo che può il cemento dell'unità morale della patria essere scosso da queste manifestazioni periodiche di un travaglio latente.

Ma mi consenta l'onorevole ministro che io gli dica con parola di verità il rincrescimento nato nell'animo al pensiero di un provvedimento che vuole adottare il Governo per quelle contrade, senza senso di giustizia. Si parla di costruire sollecitamente la ferrovia silana, che da Cosenza porta a Cotrone; ed è questa francamente la soddisfazione di vivi desideri che da lungo tempo quelle popolazioni hanno manifestato, per cui tutta la rappresentanza politica calabrese non può non avere una sola voce. Chi sa se quelle contrade sentiranno con rassegnazione, che il Governo vuole destinare un certo fondo silano, come primo acconto di capitale alla costruzione della Cosenza-Cotrone e che esempio di ossequio ai provvedimenti governativi darebbero quelle popolazioni per la soddisfazione di bisogni ferroviari che hanno carattere generale perchè il fondo silano non appartiene niente affatto al Governo, il quale non può disporne, ma appartiene a 52 comuni, in quanto è formato dal pagamento di alcune prestazioni di proprietari della Sila per effetto della legge del 1876, che fu fatta contro tutta la storia silana, che è quasi la spina dorsale della storia della gente calabrese in quanto, e per la Sila e per l'indipendenza della terra e del carattere, attraverso tutte le dominazioni straniere lottarono tutti i cosentini e tutti quelli delle regioni limitrofe!

Di quanta rassegnazione non dà esempio quella gente, quando attende che per ferrovie, le quali sono d'indole nazionale ed

hanno un valore che non può essere ristretto nei limiti regionali, dà il proprio sangue e non attende alcun beneficio dalle casse dello Stato. Anzi io devo dire con franchezza e sincerità di parola che, se mai dovesse attendersi al voto espresso autorevolmente dal mio amico De Luca: quello che il beneficio della legge sulla Basilicata si può e deve estendere alle altre regioni del Mezzogiorno d'Italia, perchè si trovano in condizioni disastrose uguali a quelle della Basilicata; io farei un quesito staccato per la provincia di Cosenza, senza nulla chiedere dallo Stato e dal Governo, in quanto che, se i sussidi governativi corrispondessero, come per legge e per equità, alla costruzione della Cosenza-Cotrone, quel fondo Silano con la cessione dei demanii, che appartengono adesso allo Stato, e che invece sono costituiti da usurpazioni sulle terre libere dei cosentini, avrebbe potuto istituire là, nel centro delle provincie calabresi a Cosenza, una cassa agraria, la quale diventerebbe il sollievo dei supremi bisogni dei piccoli e medi proprietari i quali devono ora rivolgersi, gravati da debiti ingenti, al credito fondiario della Banca d'Italia, o al credito fondiario del Banco di Napoli e all'usura locale, senza alcun vantaggio.

Con la sottrazione e col sequestro di quella somma rendesi impossibile e si frustra questa speranza. Sia presente al ministro dei lavori pubblici e a quello delle finanze il ricordo esemplare di questa rassegnazione, che io non voglio qualificare supina di cittadini, i quali alla soddisfazione di bisogni e di esigenze, a cui avrebbe dovuto corrispondere lo Stato, invece pensano di adempiere col proprio sangue: è un esempio questo consolante, se mai, dal punto di vista di quel sentimento, di quella comunione civile, che soltanto, laggiù, da quel popolo calabrese così forte può attendersi.

Io non dovrò, onorevole ministro, più infastidirla colla mia povera parola. Prendendo a parlare nella discussione generale di questo bilancio, ho voluto soltanto non elevare una voce di protesta, ma invece pronunziare una parola che deve essere stimolo ad un'azione integratrice che oramai lo Stato non dovrebbe più fare aspettare a quelle popolazioni così esauste; ed è francamente con mezzi provvidi e celeri che si consolida l'unità politica e morale della patria perchè al mio pensiero modestamente non appare un'Italia grande dall'Alpi al mare per schiacciati ordinamenti militari,

ma per prosperità crescente di campi e di officine.

È soltanto così che io posso chiudere il mio breve discorso con la speranza e con l'augurio che l'inerzia governativa voglia cessare una buona volta e correre sollecita a quei provvedimenti che sperano e bramano quelle desolate contrade. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valentino.

VALENTINO. Onorevoli colleghi, io mi permetterò molto brevemente di esprimere qualche osservazione di indole prettamente generale in questa discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, bilancio, che per la sua stretta attinenza con la vita economica del paese fu chiamato dell'economia nazionale, e la cui importanza, sempre grande, si è ora moltiplicata per effetto della legge di presa di possesso delle ferrovie e dell'esercizio di Stato.

L'esercizio di Stato noi lo votammo alla quasi unanimità di consensi; ma questa mi fa ricordare la sentenza di un illustre uomo politico, il quale affermava che, là dove un'assemblea politica prenda una determinazione qualsiasi alle quasi unanimità, molto facilmente si nasconde un equivoco od un malinteso. Difatti dopo quella votazione io ho ascoltato, e con desiderio di apprendere, parecchi deputati, i quali non nascondevano la loro preoccupazione per le possibili conseguenze finanziarie di quella legge in rapporto al bilancio dello Stato, di quel bilancio che con tanti sacrifici dei contribuenti si è condotto al pareggio e, dopo ancora, (caso unico fra i grandi Stati d'Europa) all'avanzo, potendo così far sembrare non lontana la possibilità della conversione della rendita e la trasformazione razionale del sistema tributario, tante volte invocata.

E quegli onorevoli deputati non nascondevano neppure che l'intimo significato di quel voto quasi unanime si doveva in gran parte attribuire ad una doppia compressione che preoccupava allora il paese e la Camera: la urgente scadenza di termini improrogabili e l'artificiale paralisi della vita del paese, paralisi che colpiva la nazione nei suoi più alti interessi materiali e nelle sue lunghe consuetudini e supremo bisogno di civiltà.

Ma quella legge, dirò così, plebiscitaria non è certo la risoluzione del problema. Questo problema è rimasto integro e si risolverà quando il disegno di legge ad esso

relativo fra pochi giorni o fra... molti veri alla Camera, ovvero si risolverà, cercando coraggiosamente una via, la quale si preoccupi principalmente di allontanare le incertezze dei futuri risultati finanziari, ovvero ancora il paese indugierà, di proposito non, in questo stato di provvisorietà, dalla esperienza propria, da cui tanto apprende, trarrà quegli elementi e quei criteri, che riusciranno preziosi quando si tratterà di provvedere definitivamente all'assetto del problema.

Ma qualunque sia per essere nel futuro assetto stesso del problema, e indipendentemente da esso e mentre esso si viene maturando, io sono convinto profondamente che vi ha un obiettivo urgente e necessario, ed il Governo si deve pure prefiggere fin da ora di raggiungere, quello cioè di provvedere ad una più rapida comunicazione e più economica, di quello che adesso sia, fra le diverse parti d'Italia, sì per le merci che per i viaggiatori. È su questo punto, onorevoli colleghi, che desidero fermarmi qualche momento soltanto.

Ciò che in materia di comunicazioni è fatto in Italia da un quarantennio a questa parte certamente sembra un miracolo ma se molto si è fatto, moltissimo resta ancora da fare.

La nostra vita è fatta di movimenti anzi di vertigine di movimento, e la celerità degli attuali mezzi non sembra mai sufficiente.

Noi chiamiamo treni lumache quelli che adesso fanno 40 chilometri all'ora e che i nostri padri erano lontane aspirazioni: è febbre della velocità che ci prende, è vertigine del movimento; e d'altronde qui paese, che non è preso da questa febbre e da questa vertigine, è fuori della tendenza della civiltà.

La civiltà moderna, che riproduce tutto il patrimonio delle civiltà passate, in questo soltanto ha il pregio della originalità: nella rapidità delle comunicazioni, che non trovano confronto in ciò che esse erano un secolo, o venti secoli addietro!

D'altronde l'esempio delle nazioni vicine ci sospinge verso questa china, poichè esse hanno comunicazioni più rapide e più economiche delle nostre. Noi per percorrere l'Italia da un capo all'altro (per una distanza di chilometri 1400) impieghiamo 40 ore.

PETRONI. Perché è più lunga.

VALENTINO. Per percorrere la Francia da un mare all'altro, da Marsiglia a Calais (per una distanza di chilometri 1160), s'impiega

piegano meno di venti ore e si spende di meno! E il confronto non è migliore per gli altri Stati.

L' onorevole Petroni mi ha interrotto per ricordarmi la forma allungata della penisola, ed è vero: noi abbiamo lo svantaggio della configurazione geografica, ma qualunque sia la configurazione di un paese, è identico il bisogno della rapidità delle sue comunicazioni, ed identico il bisogno che l'unità morale del paese stesso sia anche affermata in ogni forma esteriore, principalmente in quella dei suoi movimenti: per noi, poi, a cui l'unità materiale fu contesa per secoli, ora che l'abbiamo conquistata, vogliamo goderla per ogni verso! A me pare d'aver letto che il Parlamento inglese tutto può fare, meno che cambiare il sesso negli individui! Ebbene, qui è il caso che il Parlamento modifichi non materialmente la configurazione geografica del paese, ma può di gran lunga attenuarne i difetti e gli inconvenienti. E sarà ben fatto tutto ciò che s'indirizzi a questo scopo, e se per raggiungerlo sarà necessario affrontare dei sacrifici, ben vengano questi sacrifici, che d'altronde non credo saranno straordinariamente eccessivi, perchè nel mondo economico, come in ogni organismo, vige quella certa legge di armonia per cui, là dove vengono impiegati opportunamente dei mezzi nuovi e straordinari, colà l'impiego di essi mezzi vien compensato largamente dai risultati.

Quanto a tali mezzi, io, per cominciare dai più comuni, dai meno radicali e straordinari, vorrei poter dire, e non direi cosa nuova, che l'attuale sistema delle coincidenze, dei diversi treni che percorrono il nostro paese, somiglia molto a quello di felice memoria che s'intitola della famosa vettura di Negri. I treni che vengono dalla Sicilia e dall'estrema Calabria per la linea del Tirreno, giunti a Roma, non possono proseguire per l'Alta Italia se non dopo una sosta di 8 o 9 ore, mentre in 8 o 9 ore si potrebbe percorrere centinaia di chilometri. Le 8 o 9 ore servono benissimo pel riposo dei viaggiatori, però ci sono tanti viaggiatori, che più che di riposare, si propongono di raggiungere al più presto la loro meta.

Ciò per la linea del Tirreno; ma per la linea dell'Adriatico l'assurdo raggiunge delle proporzioni più ingenti perchè pare, a leggere gli orari, che nessuno si sia preoccupato di tener congiunti rapidamente i centri tanto importanti, siti su quel versante. Solo dopo tanti voti di Consigli comunali e di Camere di

commercio sembra che col 1° luglio prossimo venturo si istituirà un treno diretto Venezia-Ancona-Bari-Reggio. Io attendo dall'onorevole ministro qualche affidamento ulteriore su ciò.

Senonchè in questa materia vi sono degli orizzonti più larghi a cui si può guardare con molta speranza. Per non dire le cose con parole mie, che certo sarebbero destituite di ogni autorità, io ricordo che dalla discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno scorso si può raccogliere che l'avvenire del problema ferroviario in Italia poggia su queste due grandi basi: una larga applicazione della trazione elettrica, ed una notevole diminuzione delle tariffe, cioè celebrità ed economia.

Quanto alla trazione elettrica, vi è un documento ufficiale importante, acquisito agli atti della Camera, la relazione della Commissione reale per il progetto della direttissima Roma-Napoli, Commissione composta da altissime competenze tecniche. Ebbene, quella Commissione dedica un lungo e perspicuo capitolo alla dimostrazione che la trazione elettrica sia da preferire alla trazione ordinaria, specialmente per le linee direttissime.

Effettivamente, da parecchi anni a questa parte vi è un nuovo elemento, l'energia idroelettrica, che tende a gittare tutto il suo peso nel mondo industriale moderno, con grande vantaggio per l'Italia, così ricca, come appare dagli studi preclari del Nitti e del Colombo, di quello che fu chiamato il carbone bianco, quanto povera del carbone fossile e quanto per esso tributaria dell'estero.

Appunto in questa Camera un anno fa si ricordava il completo successo delle ferrovie a trazione elettrica, che si estendono per più di due mila chilometri nell'America del Nord, e si citava l'esempio dell'Alta Italia e specialmente della linea Varesina, nella quale si raggiunge facilmente la velocità di 90 chilometri all'ora, ed il prezzo unitario della tariffa è disceso pel viaggiatore a due centesimi il chilometro.

Parecchi deputati, fra cui gli onorevoli Luzzatto Riccardo ed Engel, sostennero apertamente anche nell'anno scorso che la trazione elettrica è quella che può dare un grandissimo vantaggio al movimento, perchè con essa si può raggiungere una velocità straordinaria ed una diminuzione notevole della tariffa, e il ministro del tempo, onorevole Tedesco, confermò il pieno successo tecnico e finanziario di quella linea e spiegò come

per raggiungere quel successo lo Stato non avesse arrischiato nulla perchè si era impegnato a pagare le spese solo nel caso di completo successo.

Infine l'onorevole Tedesco prendeva impegno che all'epoca del nuovo assetto ferroviario si sarebbero fatti degli esperimenti più larghi; adesso al nuovo assetto ferroviario ci siamo, da una parte: e dall'altra, se io non sbaglio, il desiderio di una più larga applicazione della trazione elettrica nel paese c'è.

Non più tardi di pochi giorni addietro, a proposito del nuovo tunnel del Sempione, quando si trattò di autorizzarvi l'impianto del telefono, alcuni Uffici della Camera fecero voti perchè alla ferrovia sul quel tratto venga applicata la trazione elettrica (tanto in ogni tunnel di mediocre lunghezza il fumo della vaporiera dà ora l'ingrata impressione di un principio di asfissia!)

Io spero dunque che questa applicazione si faccia su larga scala e specialmente alla direttissima Roma-Napoli, la quale è in corso di costruzione, per ottenere un vantaggio tanto dal lato economico, quanto dal lato della velocità.

Io credo, che quanto più si avvicinino e si affiatino le popolazioni, diversamente discoste, tanto più si renda un servizio alla unità morale della patria.

Nel maggio del 1902 Giuseppe Zanardelli — uno di quegli uomini di Stato, i quali più compresero l'importanza del problema meridionale, alla cui soluzione dedicò alcuni provvedimenti legislativi che, detti del Mezzogiorno, si riferiscono soltanto ad una parte di esso e che lasciano ora ai di lui successori il debito di onore di estenderli e di applicarli a quelle regioni che per giustizia li attendono — esprimeva in questa aula il concetto che si dovesse mediante un'opportuna combinazione di treni rapidi diminuire di gran lunga le distanze fra le diverse provincie d'Italia; mi valga dunque per questa tesi la memoria e l'autorità di tanto nome!

Quanto alle tariffe, la questione non è nuova. Più volte in questa Camera fu manifestato il bisogno che esse fossero di molto ridotte e che per esse fosse introdotto il criterio di una larga progressività in senso inverso delle distanze.

Ricordo che l'onorevole Fiamberti (tutti i liguri hanno la chiara percezione del problema ferroviario) nello scorso anno disse che l'insieme di esso problema porta di necessità ad una notevole riduzione di tariffe

ed alle tariffe differenziali. L'opinione de l'onorevole Fiamberti fu appoggiata da l'onorevole Engel, interrotto dall'assentimento dell'onorevole Colajanni, che disse « *Le tariffe a zone* ».

Ed ora da alcuni mesi un illustre on di Governo, l'onorevole Maggiorino Ferrari ha fatto una campagna, con larghissimi dati statistici, raccolti pazientemente, del riduzione delle tariffe per viaggiatori: ed maggior ragione, la regola deve estendersi alle merci. Ed io, che ho sempre creduto a questa necessità, e che ne ho fatta la professione di fede, incoraggiato dall'autorità dell'onorevole Maggiorino Ferrari mi permetto farne espressa parola alla Camera. È vero che già tre anni fa per merci fu introdotto dal Governo del tempo il sistema delle tariffe differenziali, restava a carico del Governo stesso la differenza tra le tariffe nuove e le vecchie: ma è primo passo soltanto, meritevole di ulteriore sviluppo, nonostante il quale, siamo ancora in questa condizione, che la maggior parte delle nostre derrate non possono sopportare la spesa di trasporto, quando tratta di distanze notevoli, meno pochi generi di lusso, quali le sete, l'essenze.

Per non tediare la Camera, cito un solo caso, e d'un genere per cui già fu fatto trattamento di maggior favore, vale a dire gli agrumi. Per esempio, una cassa, quintale di agrumi, che dall'estremo sud venga a Roma, percorrendo una mezza lunghezza della penisola, paga lire 13.30; poi deve percorrerne tutta la lunghezza fino al confine (il che più importa, economicamente, come esportazione) paga lire 20. Ma la cassa di agrumi che paga lire 13 oppure lire 20.50 per trasporto, sul posto di produzione non costa che lire due, o due e cinquanta!! Così il proprietario che produce può ben dire: *sic vos non vobis* perchè produce assai più, dieci volte più delle ferrovie che per se stesso!

Con queste misure le tariffe diventano proibitive del traffico o per lo meno lo riducono all'indispensabile. Da tutto ciò deriva in tanta parte per quelle provincie centrali quella crisi fondiaria permanente, quello stato di depressione economica e politica che si deplora e l'enorme emigrazione che raggiunge cifre incredibili: perchè, secondo le statistiche ufficiali, l'emigrazione degli ultimi tre anni in una sola provincia (Reggio Calabria) sale per il 1901 a 10,700 emigranti, per il 1903 a 11,827, per il 1904 a 13,300. E sale all'enorme cifra di 83,

negli ultimi due anni per le tre provincie calabresi (senza contare l'emigrazione clandestina che forse è altrettanta). Cosicché voi avete non più degli individui o delle famiglie, ma un popolo intero che abbandona la patria ingrata...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ce ne ritornano anche!

VALENTINO. ...ed avrete la terra, ma fra pochi anni spopolata!

E notate, onorevole ministro, che le tariffe nostre per questo genere più favorito, l'agrume, sono più alte in Italia che nei paesi vicini! che non avrebbero ragione di favorirlo, non essendo loro prodotto. La stessa cassa di limone può percorrere in tutta l'estensione la Francia, da Marsiglia a Calais, con una distanza di chilometri 1160, e paga solamente franchi 13.50, cioè quanto paga in Italia per venire da Reggio a Roma con una distanza di chilometri 700. E maggior facilitazione avrebbe in Germania e maggiore in Austria-Ungheria. E può durare più oltre questa condizione di cose? Si è detto financo che quelle regioni sono insuscettibili di qualsiasi iniziativa industriale ed anche agricola, ma come può sorgere questa iniziativa, dato, per esempio, il caso pratico verificatosi l'anno scorso ad un commerciante di laggiù (che volle, per avviare un'industria agricola, far venire un carro di bestiame dall'Olanda, spendendo per trasporto lire 900, di cui lire 300 dall'interno dell'Olanda fino al confine italiano, e lire 600 da questo fin laggiù?)

Si è detto ancora, onorevole ministro, che il grande traffico delle merci si debba fare per la via del mare: ed è anche vero. Ma come si può fare per la via di mare, se non vi sono i porti da cui possano salpare le navi? Quanti porti si contano in quelle diverse centinaia di chilometri di spiaggia che vanno da Napoli od anche da Salerno in giù fino a Taranto? Neanche uno! E questo stato di cose dura da tanti anni. È vero che il Governo, comprendendo i suoi doveri, iniziò la costruzione di qualche porto in quelle regioni; ma dopo aver intrapreso la costruzione di uno di essi, ne ha progettato un altro a 15 o 20 chilometri dal primo, e via di seguito. Così, dopo tanti anni, nessuno di quei porti è venuto a compimento ed adesso abbiamo una vasta legislazione portuaria, ma... non abbiamo un porto!

La grande obiezione, che si è mossa contro la evidente necessità di ridurre le tariffe, è stata questa, che con ciò si avrebbe

un grande incremento del traffico non sostenibile dall'attuale materiale ferroviario: inconveniente che può avere il suo peso per le Società ferroviarie; i cui mezzi, per quanto grandi, sono limitati; ma non può avere valore per lo Stato, i cui mezzi d'acquisto del materiale mobile sono illimitati...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo domandi al ministro del tesoro.

VALENTINO. ...relativamente, di fronte a quelli delle Società: perchè ha il credito illimitato. E poi, onorevole ministro, queste ferrovie si sono create con tanti sacrifici dei contribuenti che vi hanno consacrato dei miliardi, appunto a questo scopo, di moltiplicare il traffico!

Insomma, se è questo il pericolo, se è questo l'inconveniente, io desidererei che questo pericolo e questo inconveniente fossero largamente affrontati e ne spero molto bene per l'economia nazionale.

Quando una grande diminuzione di tariffe avvenne, per esempio, in quella linea Varese-Milano, che io citavo poco prima, allora le coppie di treni hanno dovuto aumentare fino a 30 al giorno, ed il traffico dei viaggiatori si vide quintuplicato. Quando in Austria-Ungheria un ministro dei lavori pubblici coraggioso, il Barros, applicò per la prima volta le tariffe a zone, compì la restaurazione economica del paese. Dunque, non si tratta di lanciarsi in avventure: si tratta solo di seguire esempi che in altre nazioni hanno dato felici risultati e che probabilmente daranno risultati anche ottimi in Italia, dove tante energie latenti non aspettano che il soffio vivificatore del lavoro: si tratta di conquistare, dopo l'assetto finanziario, la prosperità economica, che nella struttura della società moderna è il segreto di ogni supremazia civile, è la chiave sicura del cuore del mondo! (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

SANTINI. Ho brevissime osservazioni a fare intorno a questo bilancio. Anzitutto mi piace richiamare l'attenzione del ministro alla grave questione del monopolio delle forze idrauliche in provincia di Roma, discussione, cui non era preparato, se ne ho letto soltanto jeri sera in uno dei vari uffici del Governo e delle Società nella capitale. Oggi v'ha una Società, più esotica che italiana, la quale monopolizza tutto quanto si attiene al movimento industriale di Roma e della sua provincia. E, poichè aborro da dichiarazioni involute, dico su-

bito che mi riferisco alla Società anglo-franco-italiana, molto francese e pochissimo italiana, del gas, specialista in ottimi affari, tanto che Roma è una delle città, ove l'illuminazione a gas e l'elettrica si pagano ai prezzi più alti, ambedue in mano alla stessa Società. Questa, così altamente benemerita dei propri azionisti, ha oramai monopolizzato anche la illuminazione ad acetilene, ma ciò, che si presenta immensamente più grave gli è che ha monopolizzato tutte le forze idrauliche della provincia, per guisa da avere ostruita ogni via alle ulteriori industrie, che potrebbero con la concorrenza onesta far ribassare gli esagerati prezzi della illuminazione. Amerei che l'egregio ministro rivolgesse la sua intelligente attenzione a questo importantissimo fatto. Comprendo come ben poco possa oramai al riguardo fare, poichè questo eminentemente fruttifero monopolio è stato a così vil prezzo acquistato. Ma, se mai residuasse taluna energia idraulica nella nostra provincia, voglia il ministro vigilare a che il movimento industriale eventualmente derivatone non venga monopolizzato da una sola Società.

È un'altra preghiera io desidero rivolgere all'onorevole ministro in ordine alla questione idraulica. Dio mi guardi dal voler togliere il merito all'egregio collega Romanin-Jacur per quanto riguarda la navigazione interna nel Veneto. Si tratta di un problema molto grave e che involge, non pure gli interessi commerciali e industriali, ma anche gli interessi di ordine militare nel senso delle comunicazioni tra Venezia ed il Po e delle comunicazioni al nord di Venezia per quanto riflettono la frontiera orientale. Io ho citato l'onorevole Romanin-Jacur, e l'ho citato *honoris causa*, comechè, anche di recente, egli con scritti e conferenze si sia molto occupato di questa navigazione interna del Veneto. Ma mi sia lecito rammentare che la priorità su tale questione non spetta del tutto all'onorevole Romanin-Jacur, se anche io, or volgono circa venti anni, ebbi il destro di farne oggetto di modesti studi, condensati in varie pubblicazioni, anche in lingue straniere, che mi farò gradito onore di sottoporre all'esame dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, studi intesi ad usufruire dei canali interni per il trasporto dei feriti a mezzo di speciali galleggianti con appositi adattamenti. Questa mia idea risolveva in certo modo il problema della navigazione interna, in modo che Venezia, con una spesa relativamente mite, avrebbe potuto agevolmente comunicare col Po.

Ed è inutile che io aggiunga come, perfezionandola, vi si potrebbe annettere un immenso interesse commerciale, industriale ed anche militare.

Ed al vedere qui presente l'amico mio carissimo l'onorevole Tedesco, ritorna alla mia mente una questione chesi è dibattuta l'anno scorso, discutendosi appunto il bilancio dei lavori pubblici, onde egli sosteneva la discussione fra il plauso degli amici, i quali lo hanno sempre proseguito di quella stima e di quella simpatia, che egli ben merita. Alludo alla questione dell'Aula parlamentare, alla quale io richiamo tutta l'energia del ministro dei lavori pubblici. Oggi esiste tutto un movimento contrario al progetto Basile, in maniera che mi sembri che questo povero progetto, più che morto, sia cremato addirittura. (*Si ride — Denegazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Da vecchio medico tastandogli il polso, parmi di sorprendervi una bradicardia preagonica. Rammento che l'anno scorso l'onorevole Tedesco, invitato da me ad un cortese dibattito in proposito, asseriva che il prezzo preventivato per l'Aula nuova era di 6 milioni e 500 mila lire; al che io modestamente opponeva che mi sarei appagato anche del doppio di ciò, che il Basile preventivava, gittando il suo progetto, come una bomba, allo scopo che il Parlamento lo approvasse. Questa bomba aveva però una miccia che fortunatamente si è spenta prima dello scoppio, perchè credo che oggi la Camera si sia convinta come di quel progetto non sia più il caso di parlare. Infatti io, da romano antico, perchè sono vecchio, io metteva in guardia l'onorevole Tedesco sulla questione delle insidie del sottosuolo di Roma e specialmente di questi paraggi di Montecitorio, che è un monte artificiale e si potrebbe dire che è terreno di riporto. Anzi io rilevava che gli scandagli avrebbero messo in luce non solo il pericolo, ma anche l'ingente spesa alla quale si sarebbe andati incontro, a parte quella enorme per le espropriazioni, ed aggiungeva che era necessario studiare più a fondo il progetto, da non approvarsi così frettolosamente alla leggera, quasi di sorpresa, perchè se si fosse studiato anche di più per il passato non si sarebbe oggi al punto di aver fatto buttare a mare inutilmente tante centinaia di migliaia di lire. Oggi, non v'è più nessuno che pensi seriamente a rimanere qua dentro, tanto che taluno pensa anche a trasmigrare al Palazzo di Giustizia.

Crede che questo sia proposito di difficil-

mente attuabile, ma tutti consentono che da qui bisogna uscire, onorevole ministro. Mettiamo dunque una pietra sepolcrale su questo progetto Basile, funereo monumento che oramai ci costa assai caro; rimandiamone l'assoluzione ai posteri e pensiamo a provvedere in Roma una sede veramente degna al Parlamento.

E' inutile ritenere, all'uopo, la storia, la dolorosa storia. Io penso sempre con animo commosso a Francesco Crispi, sempre grande nella concezione dell'idea italiana, grande anche per il modo, onde intendeva risolvere la questione della sede del Parlamento; penso commosso a quante ingiurie si scagliarono contro di lui da tanti che oggi dovrebbero piangere il loro delitto, non solo per le contumelie, che gli vennero scagliate rispetto al palazzo del Parlamento, ma anche rispetto a tutta la questione politica.

La questione della sede del Parlamento bisogna oramai studiarla a fondo e nettamente risolverla. Inscritta nell'ordine del giorno, onorevole ministro, è una mozione firmata, da me, dal mio carissimo personale amico Guerci e da molti e molti colleghi di tutti i settori della Camera dappoichè in questa questione le passioni politiche non possono addirittura far presa. Qualunque azione energica del Governo, purchè sia provvida, efficiente, risolutiva troverà consenso in tutte le frazioni della Camera. Dio mi guardi solo dell'attentarmi a negare i meriti del Basile, questo insigne architetto che ha legato il suo nome ad opere egregie. Ma tra queste non credo terrebbe degno posto il suo progetto per l'Aula del Parlamento, progetto non vagliato alla stregua di maturata ed esauriente discussione, non passato per la prova del fuoco del pubblico concorso, imposto quasi da misteriose, settarie, scorrette influenze, alle quali mi rammento d'aver accennato eziandio nell'indicato mio dibattito con l'amico Tedesco, citando al proposito un incidente analogo, il progetto senza concorso del monumento nazionale a Mazzini, voluto da ogni partito e cui munificamente contribuì anche S. M. il Re, che non deve essere repubblicano; almeno io spero. (*Viva ilarità*).

E fu opera degna e squisitamente italiana! Perchè fu Mazzini uno dei grandi fattori dell'unità nostra, la cui memoria io tanto più venero che, a differenza di tanti liberaloni di oggi, ma non della vigilia, Giuseppe Mazzini credeva in Dio: (*Commenti — Interruzioni*). Oggi la provvida fede in Dio più

gagliarda risorge e men timida si esplica. Ed io con vero patriottico compiacimento ho appreso che uomini di parte abbastanza avanzata della Camera, essendo intervenuti alla cerimonia della distribuzione dei premi per la gara della *Coppa del Re*, indetta dalla Società velocipedistica romana e guadagnata dalla Giovane Roma, Società piuttosto conservatrice, fra i quali l'onorevole Brunialti hanno inneggiato al geniale accordo fra il sentimento religioso e l'amore per la Patria. (*Commenti*). Ma la mia memoria è stata chiamata al monumento Mazzini, sopra tutto per deplorare ancora una volta, per quanto è in me, la concessione datane senza concorso all'onorevole Ferrari, scultore esimio, alla cui arte io rendo omaggio, ma il cui nome non potrebbe figurare tra coloro che qui in Roma nostra prepararono l'unità italiana (*Si ride*). Tutt'altro, perchè prima del '70, ed anche per qualche anno successivo, nessuno ha riconosciuto l'egregio Ferrari facente parte del partito liberale.

Egli ha avuto fortuna (*Commenti*) e messi poi in mezzo alle massime forze del libero pensiero e della libera coscienza, ha potuto anche farsene uno strumento politicamente utile. (*Interruzioni — Commenti*). E così il Ferrari ebbe l'incarico del monumento a Mazzini, non opera qualunque, ma grande monumento che importa ingente spesa. Ma l'amenosi è che si tentò lo enorme pretesto che egli del pensiero politico di Mazzini fosse l'erede. (*Ilarità*). L'ottimo Ferrari è troppo onesto, per prendere sul serio certi atteggiamenti ed il primo a riderne sarà proprio lui. Ma c'è chi dice che oggi non solo rappresenti quel pensiero, ma persino che lo scolaro abbia sorpassato il maestro. (*Ilarità*).

Ebbene, questo andamento di cose non si conviene più con i metodi liberali del secolo ventesimo, e secondo me nessuna opera d'arte di maggiore o minore importanza deve essere concessa in costruzione ad alcuno senza passare per la via larga e legale del concorso. E perciò prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare in modo che di queste scorrettezze settarie più non si abbia per l'avvenire a parlare. Ed anzi il ministro si è messo sulla buona via, poichè ho letto con piacere che a proposito del monumento a Vittorio Emanuele, i cui lavori sono stati sospesi per la grave malattia del nostro esimio ex-collega Sacconi, che per l'amicizia che a lui mi lega e per la gloria dell'arte italiana mi auguro con tutto l'animo che possa essere presto restituito alla sua opera di

grande artista e chesconta forse con una fiera malattia l'immensa applicazione che ha fatto della sua mente per questo monumento, ho letto con piacere, dico, che il ministro Ferraris d'ora innanzi procederà sempre per la via dei concorsi, per impedire che si ripetano gli scandali verificatisi per il monumento a Mazzini, per le statue del palazzo di Giustizia e per altre opere dello Stato.

E torno al palazzo del Parlamento, per il quale più o meno si è seguito lo stesso sistema. Ricordo che l'onorevole Tedesco, uomo di spirito, quando io gli accennai a queste influenze massoniche, mi disse: Ma io non sono massone. E io risposi: Neppure Giolitti è massone; perchè mi piacque riconoscere che l'onorevole Giolitti ha il merito di non appartenere a quella setta. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Venga al bilancio.

SANTINI. Sto nel bilancio. Io prego il ministro di dare opera a che questo grave problema del palazzo del Parlamento sia risoluto. Noi non possiamo più per decenza essere allogati qui. Non possiamo rimanervi per la nostra salute, inquantochè lo assetto igienico di quest'Aula, ad onta dei lumi superiori di certi igienisti oramai squalificati, è fatto proprio a rovescio. Nell'inverno abbiamo il caldo nelle parti superiori e il freddo nelle inferiori. Il mio illustre maestro e nobilissimo amico Baccelli diceva che il banco dei ministri è un focolaio d'infermità. Lo Statuto prescrive che il deputato parli dal proprio stallo, e noi non abbiamo i nostri stalli, perchè sono 410 invece di essere 508. E poi dobbiamo provvedere alla dignità italiana, perchè il Parlamento, che è l'espressione più genuina dell'italianità e della sovranità nazionale, dovrebbe avere una sede tale, da non far credere agli stranieri, quando vengono qui, di assistere ad una seduta di un Consiglio provinciale di una piccola città. La necessità di provvedere s'impone urgente e prima che noi prendiamo le vacanze. Io vorrei che il ministro mi dicesse se il Governo insiste ancora sul progetto Basile. Se v'insistesse non potrei che fargliene le mie condoglianze... (*Si ride*) ... perchè noi non usciremmo mai da questo problema, perchè gli scandagli mettono ad ogni ora in luce le condizioni impossibili del sottosuolo, perchè non sappiamo quanto spenderemo. Spendiamo una volta una somma, ma usciamo di qui. Questa è la preghiera, che rivolgo al ministro. Mi auguro che essa arrivi non solamente alla sua mente ma anche al suo cuore, e sono certo che egli,

così geloso della dignità del Parlamento nazionale ed anche perchè figlio di quelle nobili provincie, che contribuirono tanto a darci l'unità, vorrà provvedere a che il Parlamento nella capitale intangibile del Regno sia degnamente allogato. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celesia.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo.

ASTENGO. Nel proporre l'ordine del giorno, che mi onoro di svolgere brevemente, non ho inteso e non intendo di sottoporre all'esame della Camera una questione di solo interesse savonese, ma bensì d'indole generale che riguarda più specialmente gl'interessi vitalissimi dell'industria regionale piemontese.

Il porto di Savona, nelle sue funzioni commerciali, oltre al traffico locale, ha un duplice obbiettivo, cioè il traffico del Piemonte e l'aiuto che può arrecare al grandioso porto di Genova nello svolgimento del commercio di *tutto il mondo*, come testè ebbe a dire l'onorevole Abignente con frase felice.

Il movimento del porto di Savona, che nell'anno 1886 fu di tonnellate 550 mila circa, ebbe ad aumentare sempre gradatamente e nel decorso anno 1904 raggiunse la rilevante cifra di un milione e centomila circa tonnellate.

Il gettito doganale fu in detto ultimo anno di nove milioni e mezzo di lire.

Occupava il terzo posto fra i porti commerciali d'Italia: merita quindi ogni considerazione e riguardo da parte dello Stato.

Nel progressivo sviluppo di traffico suaccennato, si verificò un fenomeno, sul quale mi sia lecito di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro per gli opportuni provvedimenti.

La zona d'influenza del porto di Savona comprende quasi tutto il Piemonte, ove si svolgono e fioriscono industrie importantissime per importazione ed esportazione, ove vivo, attivo è lo scambio dei prodotti del suolo.

Le merci, i materiali e tutto quanto riguarda il movimento di quella zona proveniente dal mare od a questo diretto dovrebbe per economia di tempo e di spesa affluire al porto di Savona.

Avviene invece che le merci delle *ricche* nel linguaggio commerciale, deviando dal

oro corso naturale, preferiscono la strada più costosa; ed a Savona affluiscono soltanto i combustibili ad uso industriale.

La ragione di tale fenomeno risiede esclusivamente nell'assoluta mancanza sulle cate di tettoie, di ambienti atti a ricoverare le merci, proteggerle dalle intemperie, conservarle per farne l'invio al luogo di loro destinazione.

Tutto ciò non è giusto, è dannoso agli interessi di Savona e del Piemonte; necessita quindi che lo Stato, riparando all'ingiustizia, provveda degli opportuni ripari le ali di quel porto e richiami a questo la corrente di affari, che gli compete per ragione naturale.

È pur necessario che il porto medesimo venga ampliato in rapporto ai cresciuti bisogni ed in previsione dell'avvenire, che si accia presto il banchinamento a settentrione, tanto desiderato dal commercio locale.

A questo riguardo devo porgere parole di lode, di ringraziamento all'onorevole ministro, che, compreso dell'importanza della cosa, cura gli studi relativi, e mi auguro che presto si ponga mano all'esecuzione dei lavori progettati.

Il problema ferroviario, che si connette si collega così strettamente al movimento portuario, è di alta importanza economica e dev'essere urgentemente risoluto.

Il servizio ferroviario deve corrispondere alla potenzialità del porto per motivi evidenti di equilibrio.

La potenzialità del porto di Savona, che di 6000 circa tonnellate al giorno, è di gran lunga superiore a quella della ferrovia che deve smaltirne una grandissima parte, cioè, circa 5000 tonnellate.

La stazione marittima attinge il materiale rotabile dalla stazione centrale, del Lembro. Il fabbisogno di ambedue le stazioni non è inferiore ai 1300 carri al giorno; mentre la loro potenzialità, capacità complessiva non arriva ai 900. Basta il confronto di queste cifre, per comprendere come, dato un servizio costante, intenso nel porto per parecchi giorni, il servizio ferroviario debba, per la sua inferiorità, arrestarsi o rallentarsi, come quindi il contraccolpo debba percuotersi sul lavoro portuario e come avvenga spessissimo che questo per necessità si abbia a sospendere.

Il commercio marittimo, che ne risente gravissime conseguenze, da moltissimo tempo protesta contro lo Stato, contro la società esercente; ma finora non si è potuto alcun rimedio efficace a tanto male;

non bastando all'uopo i momentanei invii di carri vuoti.

La stazione centrale poi, che per importanza è la sesta nella rete italiana, si trova oggi giorno, con un lavoro quasi decuplicato, nella condizione identica in cui era quando fu costruita, cioè trentacinque anni or sono.

Col suo movimento di 160 treni al giorno, parte dei quali si formano nella sua sede, è ancora sprovvista di quegli apparecchi centrali di segnalamento, che con brevetto si fabbricano esclusivamente in Savona.

Manca perfino la illuminazione in una gran parte di sede ferroviaria, ove, di notte specialmente, si compongono i treni. Non esagero dicendo che gl'impiegati, ad ogni arrivo di treno, ad ogni movimento di manovra notturna tremano per la salute dei viaggiatori e del personale.

Le linee ferroviarie che fanno capo a Savona sono anch'esse in istato di assoluta deficienza.

La Commissione presieduta dal senatore Adamoli, con giusti e pratici criteri, dimostrò la insufficienza del tronco Genova-Savona, e fra le altre necessità affermò urgenti quelle dell'ampliamento delle stazioni di Savona, di Celle, Varazze e Cogoleto, dell'impianto degli apparecchi di blocco lungo la linea Genova-Ventimiglia e del doppio binario fra Genova-Voltri.

Per le linee del Piemonte la cosa è ancora più grave.

La potenzialità del tronco Savona-San Giuseppe, da cui si diramano le linee San Giuseppe-Torino e San Giuseppe-Alessandria, è di gran lunga inferiore ai bisogni, alle esigenze presenti.

La sua insufficienza aumenterebbe enormemente il giorno in cui il porto e le stazioni di Savona funzionassero regolarmente ed esplicassero tutte le loro energie.

Questa somma di deficienze, queste inferiorità ferroviarie producono uno stato di cose dannosissimo agli interessi di Savona e del Piemonte, che sono poi fra loro intimamente collegati, e rende quasi impossibile l'ausilio che il porto di Savona potrebbe molte volte prestare a quello di Genova nella pleora di lavoro che tutti auguriamo abbia ad aumentare.

A siffatta deplorabile condizione di cose occorre riparare urgentemente e convenientemente.

Le grandi correnti commerciali, che per fortuna nostra si avviarono e si avvieranno sempre più per i porti d'Italia, devono es-

sere curate con affetto e trattenute sulla strada maestra che loro addita la natura.

Sarà opera veramente meritoria quella che varrà ad impedirne lo sviamento a porti stranieri.

Ne raccomando l'attuazione ai nobili sentimenti, all'alta intelligenza e competenza dell'onorevole ministro che dirige il Dicastero dei lavori pubblici. (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turco.

TURCO. Onorevoli colleghi! Sono costretto a riprendere il ritornello fastidioso, che in quest'aula ha già risuonato per la voce poderosa di parecchi colleghi; ed è fastidioso, ma non è per colpa nostra, in quanto che noi non possiamo che esprimere all'Assemblea ed al Governo le condizioni vere e reali dei paesi che abbiamo l'onore di rappresentare. Fino a tanto che queste condizioni permarranno nello stato miserevole, che la stessa relazione lucidissima ha notato, noi non potremo che ripetere al Governo ed alla Camera gli stessi lamenti, che sembreranno fastidiosi, è vero, ma che per conto nostro sono addirittura doverosi.

Comprendo tutto l'imbarazzo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale trovandosi a disporre soltanto del dodicesimo della entrata complessiva dello Stato, è stretto da ogni parte da una ressa ammirevole, ma che è destinata a rimanere sterile ed infeconda per i nuovi bisogni, per i nuovi impulsi, che la rapida vita della civiltà impone come desiderio e come aspirazione. E noi abbiamo udito, in questo agone nobilissimo, raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che s'impiantino uffici elettrotecnici e linee automobilistiche, che s'impedisca lo strozzamento del porto di Genova, e si provveda al maggior traffico della stazione di Napoli. Ma noi, sfortunatamente, non siamo nella condizione di poter chiedere nulla di tutto ciò, e non potremo neanche preoccuparci, come si preoccupava stamane l'onorevole Cao Pinna, del modesto problema della manutenzione delle strade ordinarie, appunto perchè, pare impossibile, strade ordinarie non ne abbiamo neppure da mantenere.

Dunque, onorevole ministro, ella accolga, con abnegazione, dirò, il nostro ritornello, il quale ha un contenuto doloroso, che non voglio ripetere in questo momento, perchè efficacemente è stato svolto

pochi minuti fa nella Camera. Io mi limiterò brevissimamente ad alcuni ragguagli precisi per i quali la tesi generale, così autorevolmente e calorosamente sostenuta poc'anzi abbia il suffragio della dimostrazione pedestre, ma pratica e, mi lusingo, alquanto efficace.

Veda, onorevole ministro: noi rappresentiamo quella regione la quale è addossata alla Basilicata e che della Basilicata ha, purtroppo, i gravissimi inconvenienti perchè ad ognuna di queste regioni, che si distinguono in due zone perfettamente diverse, corrisponde un flagello diverso. Abbiamo la zona montana e quella marina. Quella montana è alpestre, impervia, frangosa; la zona marina, viceversa, è malarica in quanto i torrenti, che derivano dalle pendici disboscate, corrono a fare un brutto scempio, devastando le antiche culture e portando la miseria e la malaria, là dove l'antica civiltà risplendeva benefica. Di guisa che, non possiamo venire dinanzi alla Camera a chiedere l'applicazione degli ultimi trovati della scienza, ma ci dobbiamo limitare ad una pretesa ben modesta, la pretesa che venga applicata quella legislazione provvida che ha riconosciuto da lungo tempo i bisogni elementari delle Calabrie, ed ha disposto due cose semplici: la viabilità (ordinaria intendiamoci, non quella ferrata per i paesi montani e le bonifiche per i paesi marini).

Le leggi ci sono da molto tempo, ma quale ne è stata l'applicazione fino ad ora? Questa è la domanda precisa che mi è lecito di presentare in tema di discussione generale, onorevole ministro, perchè la sua attenzione si fissi su questo punto: dia finalmente a quelle popolazioni la modesta soddisfazione, che pure è santa soddisfazione, di vedere le leggi dello Stato applicate a loro vantaggio, come sono state applicate a vantaggio di tutte le altre popolazioni.

E veda, onorevole ministro, io ho scoperto potrei dire, un nuovo mondo, allorché ho dovuto fare il mio modesto giro elettorale; ho dovuto esplorare regioni le quali difficilmente sono attraversate da viaggiatori; e debbo in verità, mi perdoni la Camera l'episodio personale, debbo ascrivere a gran fortuna che sia venuto a sfiorare il sole nel giorno delle elezioni, sicché interi paesi abbiano potuto esercitare il loro diritto elettorale, perchè, se una sola nuvola fosse comparsa in cielo con la minaccia di pioggia, gli elettori di quei paesi non si sarebbero mossi dalle loro sedi per andare i

paesi distanti ben ore e dai quali quattro separano torrenti minacciosi, che non permettono il transito all'uomo più coraggioso.

Ora signori, vi pare esorbitante la pretesa di quei poveri comuni, i quali molte volte sono costretti ad aspettare la posta per settimane intere, che sono segregati alla vita civile, che non possono nei massimi bisogni della vita, delle malattie, ricorrere ai centri più popolati, vi pare esorbitante la loro domanda che almeno sia data ad essi quella comunicazione minima sanata dalla legge?

Non è esorbitante, via, la pretesa, lo riconosca il ministro dei lavori pubblici, e sia opera indefessa a che le vie normali vengano fatte.

A questo proposito, con la venia del presidente, mi sia concesso di indicare due strade (perchè così esaurisco anche ciò che vorrei dire sui capitoli speciali), che hanno un'importanza non solamente locale, ma interprovinciale, inquantochè si sono istituite per dare una comunicazione ai traffici fra le provincie della Basilicata e la Calabria. Una è nella Valle dell'Alto Sarmiento, onorevole ministro, (sono nomi strani, lo riconosco, poco ripetuti in quest'aula) un gruppo di paesi fitti di popolazioni laboriose ed ostinate, che non hanno uno sbocco al mare, ma un solo sbocco alla ferrovia, ma soltanto hanno una speranza radicata nella legge del 23 luglio 1881 cioè la costruzione di una strada (n. 117) che da Oriolo, capoluogo di un importante mandamento della provincia di Cosenza, vada a finire ad Amendolara. Intervenne una convenzione tra la provincia di Cosenza ed il Governo, per la quale il tratto della via che si svolge nella provincia di Cosenza, doveva essere costruita e così si fa) a spese della provincia, e il tratto della strada che si svolge nella provincia di Basilicata, doveva essere, e fu, costruita dalla provincia della Basilicata, mentre la sola strada che doveva congiungere i due tratti delle rispettive provincie doveva essere costruita dallo Stato.

Ora (lo credereste onorevoli colleghi?) mentre le due provincie hanno fatto del loro meglio con inauditi sacrifici per costruire i tratti loro rispettivamente attribuiti, e questi sono quasi compiuti, e l'opera del Governo è venuta meno proprio in quel tratto di congiunzione pel quale il traffico di una provincia avrebbe potuto sboccare nell'altra e crescere e raddoppiare quei rap-

porti commerciali e civili che sono il grande fermento della vita civile dei popoli.

Richiamo adunque l'attenzione dell'onorevole ministro su quel capitolo 174 che riguarda appunto la via che dalla Basilicata (linea Rotonda-Valsinni) dovrebbe allacciare i paesi della valle superiore del Sarmiento, nei pressi di Oriolo e con la stazione di Amendolara, dove, ripeto, c'è lo sbocco marittimo e commerciale di tutti i prodotti di quei paesi.

E non basta ancora. Poichè sono nel mandamento di Oriolo, che per viabilità è il più disgraziato, sebbene uno dei più laboriosi e progrediti, mi consenta la Camera per una volta ancora di rimanervi.

Il mandamento di Oriolo doveva avere anche un'altra via statuita nientemeno che con la legge del 1875, la strada n. 29 da eseguirsi in quattordici anni. (articolo 3°). Dal 1875 ad oggi, in verità ne sono passati molti di più! Questa via doveva portare dallo Spirito Santo di Civita per Torre Cerchiara ed andare a raggiungere Rocca Imperiale; ma nel secondo tratto non se ne è fatto che un semplice tronco, che per di più è rimasto abbandonato, (Rocca-Canna) e dovrà rifarsi appunto perchè per la mancanza di congiungimento non si è creduto di eseguire le opere necessarie alla sua manutenzione.

Oggi trovo nel bilancio ai capitoli 147 e 148 che per la parte della via, che si svolge nella provincia di Basilicata vi è lo stanziamento di 50 mila lire, ma per il tratto che riguarda la provincia di Cosenza, il capitolo è semplicemente *per memoria*, nonostante che un tronco, Oriolo-Fontana di Nocera, che metterebbe in comunicazione fra loro e con la ferrovia quattro comuni perfettamente isolati, abbia pronto da tempo il progetto di massima.

Onorevole ministro, abbia la cortesia di dare uno sguardo su questi particolari, che sono minimi, ma che parlano un linguaggio di dolore, che (non voglio troppo insistere su questo tono) dovrebbe preoccupare il Governo. E vengo alla legge sulle bonifiche, a quella legge che è necessaria per risanare la intera plaga prima così ubertosa e feconda di quella vasta pianura, che si estende nelle vicinanze di Sibari.

Ve ne sono state parecchie di leggi sulle bonifiche, ma tutte trovano il loro organico completamento nel testo unico 22 marzo 1900. Provvida legge! A scorrerla c'è da sentirsi l'animo aperto alle maggiori speranze, c'è da ritenere che fra un decennio quella

plaga risorga alle vecchie ed utili tradizioni agricole e produca la rigenerazione economica dell'intera popolazione. Ma i fatti delusero le aspettative, aspettative legittime quante altre mai! E perchè? Perchè la legge sulle bonifiche è nata con due vizi fondamentali. Un vizio riguardo l'organizzazione tecnica, alla quale accennava anche il relatore del bilancio.

Noi a tutte le nostre interrogazioni, anzi prima ancora, nelle nostre sollecitazioni a quell'illustre uomo benemerito dei lavori pubblici e della Calabria che è l'onorevole Tedesco, a tutte le nostre sollecitazioni per l'esecuzione della legge, ed ultimamente ad una sollecitazione, che abbiamo avuto il dovere di fare a lei, onorevole ministro, abbiamo avuto sempre la stessa desolante risposta: manca il personale del Genio civile! E difatti, manca come numero, e come qualità: come numero, perchè l'ufficio tecnico di una provincia non può corrispondere alle immani esigenze sempre crescenti dei lavori pubblici; è deficiente come qualità, in quanto coloro, i quali compongono un ufficio tecnico, non possono naturalmente essere specializzati in tutti i singoli rami della loro branca, e con una cognizione generica non possono rispondere alle singole esigenze dei vari rami del servizio.

Ora, onorevole ministro, è possibile tollerare questa condizione di cose, che mentre c'è una legge antica che ha perfino stanziato annualmente dei fondi, debba pretermettersi l'esecuzione delle singole bonifiche, la cui necessità è impellente, per la semplice ragione che manca il personale del Genio civile? Ma ciò non so come si possa confessare dal banco del Governo. Se non c'è questo personale, ci sono i fondi per aumentarlo e migliorarlo qualitativamente. E a proposito io noto un voto contenuto nella relazione, il quale raccomanda la formazione di un ufficio autonomo; provvedimento a mio modesto avviso interessantissimo, in quanto così si concentrerebbe in unico ufficio tutta la ponderosa materia delle bonifiche. Viceversa non mi pare che sia questo il cammino che si voglia seguire dal potere esecutivo, perchè con decreto 5 gennaio 1905 pare si sia addivenuti alla costituzione di cinque uffici compartimentali e provinciali dal Genio civile, il quale come la provvidenza divina, avrà le braccia larghe per contenere tutto il vasto ramo dei lavori pubblici.

Per quanto modesta sia la mia voce,

prego l'onorevole ministro di vedere se sia possibile di istituire un ufficio autonomo per le bonifiche; perchè solamente quando questo ufficio autonomo sarà costituito con competenze e con numero sufficienti di persone, solamente allora noi potremo vedere fare un passo sulla via dell'esecuzione di quelle leggi che, lo ripeto, ed insisto nel dirlo, sono reclamate insistentemente da quelle popolazioni.

Ma un altro difetto impediva l'applicazione delle leggi sulle bonifiche, e quest'era un vizio organico, un vizio finanziario perchè si è creduto di fare le cosiddette bonifiche a spizzico; opere che avrebbero dovuto opporre la loro forza completa all'potenza devastatrice delle acque, si dovrebbero venir costruendo con tutta calma. Così si è avuto il fenomeno strano che i fondi delle bonifiche si tesoricizzano, tanto che per noi è stato possibile quel salasso per l'acquedotto delle Puglie; ma viceversa poi le bonifiche già votate, non furono neanche cominciate!

Ed io debbo ricordare che dal letto di un fiume ho dovuto telegrafare all'onorevole ministro di apprestare un rimedio quasi, perchè rovinosamente uno di quei torrenti, abbandonando il suo antico e mastoso letto, si era di botto inalveato in una serie larghissima di giardini che costituiscono l'unica risorsa delle popolazioni agricole di Francavilla Marittima; ciò che è consuetudine oramai incontestata e per tutta quella pleiade di torrenti, (Raganello, Cadanello, Satanasso, Saraceno, ecc.) che a Rocca Imperiale vanno fino a Coriglian e che rappresentano la distruzione inesorabile di tutti quei tenimenti agricoli dei mandamenti di Cassano, Cerchiara, Amendolara ed Oriolo.

Veda dunque, onorevole ministro, che il sistema delle bonificazioni a spizzico è dalla pratica dimostrato inattuabile. Ma almeno, giacchè i nostri stanziamenti sono scritti sui bilanci, giacchè per gli esercizi passati, non soltanto per quelli futuri, sono stanziamenti e questi non sono stati per noi adoperati, almeno a titolo di giustizia si potrebbe oggi devolvere all'esercizio corrente od a quelli immediatamente venturi tutto il coacervo degli stanziamenti rimasti inutilizzati e paralizzati degli anni precedenti: sarebbe opera di pura giustizia. Io intendo, onorevole ministro, che egli debba schermirsi contro di me, come contro tutti gli altri colleghi, che agguantano il lancia per ottenere del resto cose oneste

ella deve necessariamente contenersi nei modesti limiti del suo preventivo, ma io non domando cose nuove e strane, domando quello che è stato riconosciuto per nostro dalle leggi, perchè la legge ha stanziato i fondi per esercizi 1902-903 per il 1903-1904 e per il 1904-905, come per seguenti esercizi.

Poichè, dunque, è necessario provvedere, tutti questi residui potrebbero coacervarsi per fronteggiare l'impellente situazione. E giacchè mi accorgo di avere tediato la Camera, non parlo più delle bonifiche che non sono state fatte, ma accenno a quelle delle quali si è cominciata l'esecuzione. Noi ci troviamo nella dolorosa condizione di dover lamentare che si siano cominciate quelle opere, perchè esse sono state cominciate con mezzi inadeguati, e prima di toccare la meta, sono frustrate e non fanno che accrescere gli immensi danni cui dovrebbero sopperire.

Si è costruito sulla riva sinistra del Crati un collettore per raccogliere le acque e questo è stato uno dei primi argomenti per cui dovei tediare l'onorevole ministro Tedesco. Ebbene quel collettore, che avrebbe dovuto risanare un'intera zona di terra ubertosa ed avrebbe dovuto togliere la malaria dal comune di Tarsia, è stato costruito in modo che, per mancanza di pendenza, le acque invece di essere convogliate altrove vi ristagnano di guisa che dall'altura di Tarsia si vede al disotto una striscia di verde: ed il verde in questo caso non è davvero il simbolo della speranza, ma è simbolo di morte, perchè rappresenta i miasmi e la malaria. Abbiamo insistito, abbiamo tempestato perchè l'inconveniente fosse tolto, ma ancora non abbiamo ottenuto nulla e nessuno sa se otterremo mai nulla.

Quanto poi alle bonifiche sulla riva destra del Crati che, per un elementare concetto di opportunità, avrebbero dovuto essere cominciate contemporaneamente a quelle della riva sinistra, perchè è assurdo pensare a risanare la zona sinistra quando quella destra rimane non risanata, per esse non si è tentato assolutamente nulla.

Noi vediamo gli abitanti di quella zona e specialmente del comune di Santa Sofia di Epiro che aspettano da più tempo l'adempiimento di queste disposizioni di legge, nonostante, e questo è grave, che paghino a tale uopo dei contributi. Lo Stato, infatti, esige dei contributi per la bonifica del Crati: e non fa le bonifiche!

Gli stanziamenti ci sono, ma non si adibi-

scono per noi, i contributi li paghiamo, ma le opere non vengono! Onorevole ministro, ella da uomo onesto, da uomo coscienzioso, da uomo politico, deve intendere che i nostri lamenti non sono dettati dal desiderio di fare un bel gesto alla Camera, ma soltanto dalla coscienza profonda, che abbiamo dei dolori delle contrade, che abbiamo l'onore di rappresentare. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bentini.

BENTINI. Sono le 5 e mezzo ed ho sentito che si vorrebbe togliere la seduta.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole presidente del Consiglio desidera che si vada al Palatino..

Voci. Sono già andati tutti, noi rimaniamo.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Presidente, se finisce la discussione generale, dovrei parlare io?

PRESIDENTE. No, onorevole ministro, io appunto le ho chiesto se aveva dei motivi di servizio pubblico, per cui credesse che la seduta dovesse essere sciolta. Siccome mi avevano detto qualche cosa di simile, se ella lo avesse voluto, ne avrei fatto proposta alla Camera. Ma siccome la Camera sta tutta qui (*Si ride*) io vado avanti.

RUBINI. Attendiamo che siano le 6, onorevole Presidente!

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Bentini, ha facoltà di parlare.

BENTINI. Onorevoli colleghi, io prendo a parlare per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un problema, che a primo aspetto potrebbe avere apparenza locale ma che in sostanza ha un'importanza nazionale, che non si sminuisce per il fatto, che riguarda la regione, che ho l'onore di rappresentare. L'onorevole ministro forse ha già compreso il problema, che io voglio accennare molto brevemente per non abusare del tempo e della benevolenza della Camera: si tratta della disoccupazione nel basso Bolognese.

Molto probabilmente il ministro mi potrebbe far osservare che proprio oggi si è rimandata una interpellanza, che porta i nomi di deputati appartenenti a tutti i settori della Camera, tanto è unanime su questo punto il consenso, ed essa riguarda il fenomeno rispetto all'Emilia; ma, siccome per il basso Bolognese vi è anche una condizione specifica, che lo differenzia dalle altre regioni emiliane, così io ho creduto di oc-

cupare per brevi momenti l'attenzione del ministro e della Camera. Infatti, onorevole ministro, le cause che producono la disoccupazione nel basso Bolognese e che la rendono così aspra e così allarmante per l'ordine pubblico, vuoi per il sentimento di responsabilità, che da un lato hanno le autorità, vuoi per la parte, che vi hanno i partiti, sono caratteristiche proprio del basso Bolognese. Non si tratta solo dello squilibrio, che esiste da un lato tra la mano d'opera e il mezzo d'impiegarla, squilibrio che esiste in tutta Emilia, quanto della condizione delle cose, che ha radice nella malevolenza di persone cui accennerò tra poco. Come si sa nel basso Bolognese è molto accesa la lotta tra capitale e lavoro.

Si potrebbe dire che in quella zona lo sciopero agricolo ha avuto la sua culla e che quella zona è la piazza d'armi, in cui esso ha fatto i primi esperimenti. Fino a qualche anno fa le cose andarono a questo modo: da un lato vi erano gli operai che pretendevano dei miglioramenti, dall'altro lato i proprietari, che resistevano, spinti o dal loro temperamento individuale, o dalle condizioni delle loro finanze, o da quelle parziali ragioni di interesse, che vi potevano essere tra loro e gli operai. Ora siamo di fronte ad un fenomeno nuovo, che voglio rilevare alla Camera e all'onorevole ministro, e cioè che i proprietari, imitando lo esempio degli operai, si sono organizzati, e questo è un fatto, che rientra nell'ordine delle nostre concezioni, in quanto noi crediamo che gli interessi ai quali sono partecipi le grandi collettività, si chiariscano meglio, quando siano appunto costituiti dalle collettività, che li rappresentano. Ma se il fine dei proprietari nel basso Bolognese può in certo modo secondare le nostre speranze per il miglioramento della vita degli operai i mezzi, di cui essi si servono non corrispondono al fine. Infatti i proprietari per avere la resa delle organizzazioni in altro modo, che non sia quello della resistenza, opposta nel campo della contesa degli interessi economici, siano i lavori inerenti alla coltura necessari, o semplicemente vantaggiosi alla coltura stessa, li trascurano e li trascurano al punto, che giorni addietro ci siamo trovati di fronte ad un fatto molto grave. Alludo ad una minaccia di serrata delle terre nel territorio di Barricella, fatto nuovo nella storia del nostro paese, e che noi potemmo vincere non solo con il consenso e coll'unanimità dei nostri sforzi ma anche col concorso del Governo che, mandando

sul luogo un suo commissario fece comprendere ai proprietari che c'è un diritto ancora superiore a quello della stessa proprietà ed è il diritto alla esistenza.

Io le rivolgo però questa parentesi brevissima, ispirandomi non all'obbiettivo delle passioni e dei partiti, ma unicamente a designare all'onorevole ministro le condizioni d'urgenza e di necessità in cui si trova il basso Bolognese che lo differenziano tutta l'Emilia per questo nuovo fatto che è intervenuto nelle condizioni delle cose per renderle più difficili, più aspre, più allarmanti, più compromettenti. Nè credo l'onorevole ministro che, parlando su questo argomento, io abbia in animo di far cenno a lui, del tocca e sana che si implora nei comizi e nelle assemblee e nella Camera dall'iniziativa dell'autorità e dei rappresentanti del Paese perchè si abbondino nei lavori pubblici. Io non ho molta fiducia nel rimedio dei lavori pubblici per quel che ha riguardo al sollievo per la disoccupazione. Riconosco che tra il rimedio e il male c'è un disquilibrio tale che nessuna buona volontà di ministro o di Governo potrebbe sanare inquantochè, come lei sa, onorevole ministro i lavori pubblici sono una forma di una natura elemosiniera e di beneficenza che s'impone provvisoria quando il fenomeno diviene acuto, aspro, quando le folle tumultuano in piazza, quando le autorità telegrafano che v'è allarme per l'ordine pubblico e quando in questi stessi andiamo a fare in piazza in seno a queste masse la funzione che Turati definiva con una sua frase, la funzione del poliziotto dell'ordine pubblico. Ma a questo accenno che io faccio del basso Bolognese e delle sue condizioni v'è un rimedio che si offre spontaneo, efficace, che si potrebbe contemporaneamente allo stesso tempo all'interesse della proprietà e della mano d'opera in un'armata che molto si ricerca e difficilmente si raggiunge in questo genere di contese.

Anche qui l'onorevole ministro, che è perfetto conoscitore del Dicastero che egli regge, e che ha avuto occasione in altre contingenze di manifestare il pensiero che egli svolgendo, intenderà il senso delle mie parole e intenderà che voglio alludere alla leggenda veneta, a questa situazione che ha una vecchiaia, che ha una storia, una bibliografia che data dal 1821, che potrebbe benissimo fare gli interessi della proprietà, che è minacciata di continuo dalle pessime condizioni di scolo, perchè basta una pioggia non abbondante perchè il territorio si allaghi perchè il raccolto vada a male, perchè

comprometta l'erogazione di capitali. Da un'altra parte poi questo lavoro di bonifica aumenterebbe di 800 mila lire annue il reddito della proprietà: la mano d'opera troverebbe un altro vantaggio per i lavori di bonifica e per i lavori di coordinamento, di sistemazione.

Onorevole ministro, non c'è nemmeno una difficoltà finanziaria, la quale esiga che questi voti e queste speranze che sono assidue e sono febbrili in seno a quelle popolazioni, non possano diventare dall'oggi al domani una realtà. Si noti poi che la bonifica Renana dovrebbe correggere quel colossale errore per cui il Reno fu immesso contro natura in un corso che lo fa pregiudicevole agli interessi delle colture: la bonifica Renana, obbligatoria, è per legge classificata di prima categoria e la spesa divisa in decimi da pagarsi da parte dello Stato, delle provincie e dei consorzi. Ma se le popolazioni del Bolognese dovessero attendere ora che lo Stato avesse accumulato colle sue quote, anche tutto quello che gli spetta di decimi per fare la somma necessaria della spesa, dovrebbero aspettare che tutti i loro dolori e le loro lusinghe avessero un termine nel 1921.

Ma per buona sorte della causa che io difendo in questo momento innanzi alla Camera ed al ministro, nulla vieta per legge che o le provincie o i comuni o i consorzi possano assumere l'impresa, l'iniziativa e la concessione della bonifica, facendo esse un prestito presso la Cassa depositi e prestiti, mentre lo Stato contribuirebbe a pagare gli interessi della sua quota annuale. Io posso affidare il ministro che la provincia di Bologna per mezzo del suo autorevole rappresentante, radunati tanto i rappresentanti del lavoro quanto quelli del capitale in un convegno recentissimo e di grande importanza dichiarò che sarebbe molto lieta e molto opportunamente disposta a prendere questa iniziativa quando fosse risolta una difficoltà d'ordine secondario, la quale mi ha suggerito di prendere la parola, che commetto allo zelo e al buon volere del ministro. Si tratta, onorevole ministro, che manca il progetto definitivo. Se noi fossimo in possesso di questa norma fissa stabilita e votata dall'autorità competente, la bonifica renana incomincerebbe a realizzarsi e tutto il guasto, tutto l'allarme che ci preoccupa e che ci fa parlare sarebbe sedato per questo solo fatto. Io non starò a tediare l'Assemblea col racconto un po' malinconico, e un po' anche ridicolo di quello che è l'effetto della burocrazia ap-

plicata alle grandi cose, delle Commissioni e dei progetti che si sono susseguiti attraverso le vicende di tanti anni e di tante aspettative. Io dò lode al Governo perchè lo merita, è questa la verità, per aver disciolto tutte le Commissioni le quali sino ad oggi avevano frustrato le aspettative di coloro che credevano che la bonifica renana fosse abbastanza raccomandata allo zelo dell'ufficio tecnico del Genio civile per la compilazione del progetto definitivo.

Ebbene, onorevole ministro, io parlo unicamente perchè voi colla vostra iniziativa e coll'autorità che deriva dal vostro ufficio facciate in modo che questo ufficio tecnico investito del mandato della compilazione del progetto definitivo solleciti i suoi lavori. Si sente dire che questi lavori potrebbero compiersi entro l'anno in corso. Io credo che noi siamo di fronte ad una voce lusingatrice della speranza e degli interessi del basso bolognese, ma credo che se interverrà il ministro a far sentire non dico il peso, ma la sollecitudine della propria autorità, questo progetto definitivo sarà un fatto compiuto, e noi potremo entro l'anno in corso non solo esaudire il voto delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, non solo dare il suggello di un fatto compiuto ad un interesse legittimo, ad una attesa così lunga, ma trionferà anche un interesse d'indole generale, sarà un bene cui parteciperà tutto il paese, perchè là nel Bolognese ci sarà la proprietà ed il capitale che attingeranno al beneficio della bonifica renana, mentre non ci sarà il contraccolpo di quelle agitazioni, di quei conflitti, di quello stato d'animo permanente così assillante, di quei disordini, di quei malcontenti che dispiacciono anche a noi socialisti, onorevole ministro, perchè crediamo che la via del progresso non sia tracciata tra l'asprezza di queste lotte, di queste attese, di queste angosce, ma sia invece segnata dall'aspirazione continua ed assidua del meglio. (*Bravo! Bene!*)

Voci. A domani!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha detto che per ragioni d'ufficio ha bisogno di assentarsi.

Il seguito dunque di questa discussione viene rimandato alla seduta di domani, di cui l'ordine del giorno è già stato stabilito sabato.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande d'interrogazione e di interpellanza oggi presentate.

LUCIFERO, *segretario*, ne dà lettura.

« Il sottoscritto interroga i ministri del tesoro e della guerra per sapere se credano di presentare un progetto di legge per estendere la reversibilità delle pensioni alle madri dei soldati morti in Africa, rimaste vedove, dopo la concessione della pensione stessa.

« Meritani ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze per sapere se intenda di pareggiare gl'impiegati delle Camere di commercio e delle Opere pie agl'impiegati dello Stato nei riguardi dell'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile sui loro stipendi.

« Meritani ».

I sottoscritti interpellano i ministri della istruzione pubblica, delle finanze e del tesoro per sapere se credano rispondente alla legittima aspettativa ed ai diritti degli impiegati delle Segreterie universitarie, la circolare del ministro della istruzione n. 41 in data 20 maggio u. s.; e se riconoscano invece non equo il togliere a quegli impiegati, senza aver provveduto ad altri compensi, i proventi delle tasse su i certificati ed i diplomi, considerati sempre come diritto e complemento di stipendi insufficienti.

« Vicini, Credaro ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo il loro turno di presentazione; quanto all'interpellanza, che è diretta all'onorevole ministro della istruzione pubblica, essa pure sarà iscritta nell'ordine del giorno, a meno che il ministro interessato, a cui prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dare comunicazione dell'interpellanza, dichiarerà entro le 24 ore di non accettarla.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Avvertirò il collega.

Sull'ordine del giorno.

GUERCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUERCI. Desidererei di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se intenda di fare inscrivere al più presto nell'ordine del giorno la mozione che riflette la sede del Parlamento perchè è della massima urgenza.

PRESIDENTE. È già iscritta nell'ordine del giorno. Soltanto è da avvertire che

lo svolgimento di tutte le mozioni è rimesso a quando sia terminata la discussione del bilancio.

GUERCI. Io desidererei che questa fosse iscritta subito dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ma aspetti a fare le mani queste proposte; saranno in più.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Guerci, qualche dichiarazione in merito a questa questione dovrò fare anche in occasione della discussione del bilancio, rispondendo all'onorevole Santini...

GUERCI. Ma qui si tratta di una mozione su cui si deve votare.

PRESIDENTE. Io non vorrei che con tutte le mozioni, le proposte e i nuovi progetti che si vanno escogitando per meglio collocare la Camera anzichè uscire presto da questo pozzo, finiremo per restarci più lungamente. È vero che fare e disfare è tutto un lavorare, ma il meglio sarebbe di non mutare ad ogni piè sospinto le risoluzioni.

Ad ogni modo mi pare che, l'onorevole Guerci potrebbe parlare domani nella discussione del bilancio dei lavori pubblici e domani stesso chiedere anche che sia stabilito il giorno dello svolgimento della mozione.

GUERCI. Va bene, farò così.

PRESIDENTE. Dunque domani alle ore 14 seduta pubblica con l'ordine del giorno già stabilito.

La seduta termina alle ore 17.35.

Ordine del giorno per la seduta di domani

1. Interrogazioni.
2. Sorteggio degli Uffici.
3. Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 (31).

Discussione dei disegni di legge:

4. Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir). (136)
5. Stato di previsione della spesa del ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906. (34)
6. Istituzione di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni manufatturali. (84).

7. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, d'architetto e di perito agrimensore. (71)
8. Riordinamento ed affitto delle regie terme di Montecatini. (96)
9. Sull'esercizio della professione di ragioniere. (99)
10. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (90)
11. Conversione in governativa della scuola normale femminile provinciale di Teramo. (133)
12. Costituzione in comune autonomo della frazione di Capoliveri (Portolongone) (143)
13. Ordinamento dell'esercizio di Stato

delle ferrovie non concesse a imprese private. (129)

14. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1904-905 e per i residui degli esercizi 1903-904 e retro. (177)

15. Istituzione di una linea fra Genova e l'America centrale. (163)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa l'11 giugno 1905

Roma, 1905 — Tip. della Camera dei Deputati.

