

CVII.

TORNATA DI MARTEDÌ 6 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 3806
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	3769
ABIGNENTE	3804
AGNINI	3789-3804
ASTENGO	3804
BATTELLI	3788-3804-05
BRIZZOLESINI	3770
CAVAGNARI	3795-3803-05
CHIESA PIETRO	3792-3805
DE LUCA PAOLO ANANIA (<i>relatore</i>)	3796
FERRARIS C. (<i>ministro</i>)	3774-94-3803-04-05
FILI-ASTOLFONE	3805
GATTONI	3804
GUASTAVINO	3788-3804
MARAZZI	3771
PRESIDENTE	3769
Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):	
Modificazioni alla tariffa doganale e disposizioni sull'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati del caffè (M. JORANA A.)	3774
Interrogazioni:	
Casse postali di pegno:	
Abozzi	3766
CAPECE-MINUTOLO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	3765
Porto di Amalfi:	
MARGHERI	3767
Pozzi (<i>sottosegretario di Stato</i>)	3766
Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Norme per la concessione della cittadinanza italiana (SONNINO)	3782
Rinvio d'interrogazioni	3765-66-69
Sorteggio degli Uffici	3766

La seduta comincia alle ore 14.5.

LUCIFERO, segretario, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: De Viti De Marco di giorni 10; Bottacchi, di 5; Rummo, di 8.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima interrogazione è dell'onorevole Falconi Gaetano al ministro dell'istruzione pubblica. (*Non c'è*).

Veramente il sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha mandato ieri a me una lettera con la quale mi annunciava che per qualche giorno avrebbe dovuto rimanere assente...

FALCONI GAETANO. Onorevole signor presidente, se il sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica non può trovarsi presente per rispondere alla interrogazione, potremmo però pregare il ministro di venire a rispondermi.

PRESIDENTE. Ed infatti manderemo subito a domandare se il ministro può venire, intanto possiamo andare avanti con le altre interrogazioni. Quella dell'onorevole Abozzi è diretta al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se intenda istituire le Casse postali di pegno ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CAPECE-MINUTOLO, sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi. All'onorevole Abozzi, il quale desidera sapere dal ministro delle poste e dei telegrafi se intende istituire le Casse postali di pegno, dirò subito che presso il Ministero esiste una Commissione incaricata di studiare specialmente tutte le riforme intese ad estendere e migliorare i servizi delle poste, dei telegrafi e dei telefoni. A questa Commissione è stato mandato anche il progetto del quale l'onorevole interrogante s'interessa. Io quindi posso assicurarvi che non appena questa Commissione si sarà pronunciata in merito, sarà mio dovere di informarvi. Spero che dopo queste dichiarazioni vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

ABOZZI. Appartenendo ad una provincia in cui purtroppo l'usura esplica la sua azione principalmente colla forma dei prestiti sopra pegno, era mio desiderio di sapere dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi quali fossero i suoi intendimenti sulla istituzione delle casse postali di pegno, in occasione della discussione del bilancio di previsione. Ma non avendo potuto, per ragioni indipendenti dalla mia volontà, prendere parte a quella discussione, ho presentato questa interrogazione. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta, che interpreto come affidamento che la questione sarà presto studiata e risolta. Comprendo che nella pratica si possano presentare delle difficoltà, ma spero che saranno facilmente superate. Io sono convinto che l'incremento continuo delle Casse di risparmio giustifichi la istituzione di questo nuovo servizio, il quale avvantaggerebbe specialmente le popolazioni rurali. Chi ha la disgrazia di vivere nei piccoli comuni, si trova nella dura alternativa o di cadere sotto gli artigli degli usurai, o di dover sopportare tali spese per recarsi al capoluogo del circondario, o della provincia, ove funzionano gli istituti che fanno operazioni di credito sopra pegno, da rendere disastrosa l'operazione. L'onorevole sottosegretario di Stato ha accennato alla nomina di una Commissione, che sarà certo competente e che spero vorrà mettere nello studio della questione il massimo buon volere. Mi auguro quindi che presto possa introdursi nel servizio postale questa nuova funzione, la quale, mentre avvantaggerà i privati, porterà anche degli utili all'amministrazione, perchè non solo essa si rivarrà delle spese di esercizio, ma ritrarrà dei benefizi, che potrà destinare allo sviluppo ed al miglioramento di altri servizi. Con questa fiducia aspetto che l'onorevole sottosegretario di Stato mi comunichi a suo tempo il risultato degli studi della Commissione, lieto se l'amministrazione postale italiana, la quale ha nel suo organismo tutti i fattori necessari per far sorgere la Cassa nazionale di pegno, potrà attuare un servizio, che, combattendo l'usura, avrà pure una missione benefica e moralizzatrice.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Cabrini, Turati, Romussi e Mira ai ministri di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio « per sa-

pere dal primo se non creda intollerabile l'indugio dell'autorità giudiziaria di Milano nel processare i responsabili del disastro edilizio avvenuto in Viale Vittoria nel dicembre 1904; e, dal secondo, se dinanzi all'impressionante crescendo di disastri edilizi non intenda accogliere le conclusioni del Consiglio superiore del lavoro sulle proposte della Lega di miglioramento fra i lavoratori muratori di Milano ».

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

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. D'accordo con gli onorevoli interroganti, vorre pregare l'onorevole presidente di rimandare questa interrogazione a giovedì, non potendo rispondere oggi, mancandomi alcuni dati.

PRESIDENTE. Va bene, rimandiamola pure.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Marghieri al ministro dei lavori pubblici « per sapere quando, tra le altre opere di completamento del porto di Amalfi, si porrà mano allo sgombero definitivo dello specchio di acqua, non che alla costruzione di un pennello, suggerito dal Genio civile di Salerno, per evitare il temuto insabbiamento del porto ».

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

POZZI DOMENICO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. All'interrogazione dell'onorevole Marghieri risponderò, brevemente, ricordando come dopo la famosa frana del dicembre 1899, la quale troncò i lavori, deliberati ed aggiudicati fin dal 1897, e che erano in corso in quel porto, e sospese di fatto la costruzione del molo quale era stata pure avviata, si presentò principalmente uno degli inconvenienti, segnalati nella interrogazione del collega Marghieri: l'ingombro cioè dello specchio d'acqua del bacino, dirò, interno di quel porto ingombro che misura ben 6 mila metri quadrati. Si presentò poi un secondo inconveniente, il fenomeno, cioè, dell'insabbiamento del porto di Amalfi. Premesso questo, all'interrogazione dell'onorevole Marghieri, rispondo che, se si tratta dello sgombero dello specchio d'acqua, questo lavoro si collega con le altre opere che sono state dichiarate necessarie per quel porto, e che consistono anzitutto, nella difesa dal mare del settore di scirocco e levante, mediante la costruzione di un'altra opera foranea, poi nella co-

ruzione di una strada che metta in comunicazione il porto con la città, ed infine alla costruzione d'un ponte sbarcatoio. Ora il collega Marghieri sa che sta cominciando il giro dei porti italiani, per riferire un criterio unico direttivo sulle opere che veramente occorrono nei vari porti del regno, una Commissione costituita *ad hoc*: la Commissione, cioè, pel piano regolatore dei porti. Ora il progetto relativo alle opere che occorrono e che, ripeto, sono state conosciute necessarie ed urgenti per il porto di Amalfi, è stato rimesso a questa Commissione pel piano regolatore dei porti, la quale deve prossimamente riferire anche per ciò che concerne il porto medesimo.

È compresa fra queste opere (si capisce), ed è coordinata con esse, quella appunto dello specchio d'acqua; sgombero che importa una notevole spesa, perchè esige opere specialissime di spezzamento delle rocce oltre all'effettiva esportazione dei materiali.

Coordinata quest'opera alle altre da farsi nel porto, compresi il ponte sbarcatoio, è evidente che la prima delle opere da farsi sarà appunto quella di sgombrare lo specchio d'acqua.

Quanto poi all'insabbiamento temuto nel porto di Amalfi, esso, come riferisce l'ufficio del Genio civile di Salerno, è un fenomeno che si è presentato soltanto da pochi mesi; e può dipendere (anzi l'ufficio tecnico crede che esclusivamente dipenda) dal non essersi completato il prolungamento del molo in corso di esecuzione.

In ogni modo, esso è un fenomeno di data recente, di non grave portata per ora, che è oggetto di studio speciale per vedere se basti, per la difesa da questo tenuto pericolo, il compimento del prolungamento del molo, e, se occorrono, anche opere speciali per vincere questo insabbiamento.

Il Genio civile di Salerno se ne preoccupa diligentemente studiando il modo per far cessare questo, che è un fenomeno nuovo in quella località, il quale potrebbe portare gravissimi danni alla accessibilità di quel porto.

Queste sono le notizie che sui propositi del Governo posso dare al collega Marghieri in ordine alla sua interrogazione, notizie delle quali spero vorrà dichiararsi soddisfatto.

PRESIDENTE. Onorevole Marghieri, è soddisfatto?

MARGHERI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pub-

blici. Infatti, per quanto riguarda lo sgombero dello specchio d'acqua, mi posso dichiarare soddisfatto.

È un'opera che si impone ed a tal punto che le autorità competenti non potranno non dare gli ordini opportuni pel sollecito suo compimento.

Per quanto poi riguarda il temuto insabbiamento, è la costruzione stessa del porto che determina questo fenomeno. È naturale che il Genio civile di Salerno non ha potuto accertarlo che negli ultimi tempi, perchè il modo e la forma della costruzione del porto lo va producendo fatalmente, ed esso sarebbe appunto mitigato ed anche evitato dalla costruzione del pennello, come opina lo stesso Genio civile. Anzi, quegli scogli che occupano oggi così grande dimensione dello specchio d'acqua, possono nei materiali di risulta, essere adoperati per i lavori di completamento, fra i quali il pennello, e così lo Stato verrebbe ad economizzare moltissimo.

Del resto, sono contento e soddisfatto delle buone intenzioni del Governo e del Genio civile, e non intendo infastidire ulteriormente la Camera, perchè più tardi, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, dovrò forse rioccuparmi anche un poco delle condizioni del porto di Amalfi.

PRESIDENTE. Così sono esaurite le interrogazioni inserite nell'ordine del giorno.

Sorteggio degli Uffici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il sorteggio degli uffici. Si proceda al sorteggio.

LUCIFERO, segretario, fa il sorteggio.

Ufficio I.

Aprile, Baccelli Guido, Barnabei, Barzilai, Bastogi, Bernini, Bartetti, Bianchi Leonardo, Botteri, Cacciapuoti, Canetta, Capaldo, Celli, Chimirri, Cicarelli, Cornaggia, Costa, Curioni, D'Arconco, De Amicis, De Andreis, De Asarta, Farinet Alfonso, Francica-Nava, Fusinato, Gallo, Gattoni, Giunti, Guicciardini, Ma'cangi, Mantica, Marescalchi, Martini, Masselli, Massimini, Matera, Melli, Mendaia, Pascale, Pellerano, Poggi, Pempili, Quistini, Riccio Vincenzo, Rocco, Rossi Teofilo, Seano, Strigari, Talamo, Tedesco, Torlonia Leopoldo, Valentino, Vecchini, Vetroni, Vicini, Villa.

Ufficio II.

Abbruzzese, Battelli, Bentini, Berenini, Biancheri, Buccelli, Capece-Minutolo, Capruzzi, Carugati, Castiglioni, Castoldi, Chimenti, Conte, Cornalba, Cottafavi, Dal Verme, Daneo, De Nobili, De Riseis, De Tilla, Di Rudinì Antonio, Di Saluzzo, Di Sant'Onofrio, Donati, Falcioni, Faranda, Fazzi Vito, Fera, Fortis, Fusco, Galletti, Gallini Carlo, Gianturco, Giordano-Apostoli, Girardi, Guastavino, Lucifero, Luzzatto Riccardo, Marazzi, Maresca, Medici, Miniscalchi-Erizzo, Mira, Mirabelli, Morpurgo, Pala, Pansini, Raggio, Romano Giuseppe, Ronchetti, Rota, Sacchi, Scellingo, Tizzoni, Umani, Zella-Milillo.

Ufficio III.

Abozzi, Aguglia, Artom, Battaglieri, Bertolini, Bettolo, Bottacchi, Camera, Cameroni, Caputi, Carazzolo, Cassuto, Cocco-Ortu, Colajanni, De Gennaro Emilio, De Luca Ippolito Onorio, De Michele-Ferrantelli, Di Broglio, Di Cambiano Ferrero, Fiamberti, Florena, Fracassi, Galdieri, Gallino Natale, Gattorno, Giardina, Ginori-Conti, Giolitti, Giovagnoli, Giuliani, Gussoni, Landucci, Leone, Licata, Lucchini Angelo, Manfredi, Marzotto, Matteucci, Nicolini, Orlando Salvatore, Ottavi, Pasqualino-Vassallo, Pinna, Prinetti, Rastelli, Ravaschieri, Romussi, Rondani, Salandra, Sanarelli, Santoliquido, Sinibaldi, Tinozzi, Toaldi, Venditti.

Ufficio IV.

Agnetti, Arlotta, Aubry, Basetti, Berio, Bertarelli, Boselli, Bovi, Calissano, Canevari, Cantarano, Cascino, Castellino, Centurini, Compans, De Luca Paolo Anania, De Marinis, De Michetti, Fasce, Ferrarini, Galimberti, Galli, Gualtieri, Lacava, Lazzaro, Libertini Gesualdo Lucca, Lucchini Luigi, Meardi, Mel, Montemartini, Moschini, Nitti, Pantano, Pavia, Pavoncelli, Pinchia, Pucci, Pugliese, Raccuini, Rava, Rebaudengo, Rienzi, Rizzo Valentino, Salvia, Sauseverino, Semmola, Sesia, Suardi, Taroni, Terlonia Giovanni, Turbiglio, Valeri, Valli Eugenio, Zaccagnino.

Ufficio V.

Albasini, Albicini, Angiolini, Bonacossa, Cao-Pinna, Chiesa Pietro, Cipelli, Ciuffelli, Cocuzza, Comandini, Costa-Zenoglio, Crespi, Curreno, Danieli, Dari, De Bellis, De Guglia,

Del Balzo, De Novellis, Di Rudinì Carl Farinet Francesco, Ferraris Maggiorin Ferri Enrico, Fulci Niccolò, Furnari, Galluppi, Gatti, Giaccone, Guerci, Lampias Larizza, Leali, Lucernari, Malvezzi, Maghieri, Marsengo-Bastia, Montagna, Morelli Enrico, Negri De Salvi, Petroni, Piccinelli Rampoldi, Rochira, Rossi Enrico, Serristori Sichel, Solimbergo, Solinas-Apostoli, Spad Spirito Beniamino, Spirito Francesco, Toraca, Vendramini, Visocchi, Wollemborg.

Ufficio VI.

Arrigò, Avellone, Bianchini, Bonicelli Bracci, Cabrini, Cappelli, Cimorelli, Codacci Pisanelli, Coffari, Colosimo, Croce, D'Alif De Felice Giuffrida, De Gennaro Ferrigno Dell'Acqua, Fabri, Falaschi, Fani, Fino chiaro-Aprile, Fradeletto, Fulci Lodovico Giusso, Gucci-Boschi, Libertini Pasqual Macola, Majorana Angelo, Mango, Mariotti Mazziotti, Merzi, Modestino, Montauti Monti Gustavo, Orlando Vittorio Emanuel Paniè, Papadopoli, Pianese, Pipitone, Pistoja, Queirolo, Reggio, Resta-Pallavicini Rubini, Ruffo, Scaglione, Schanzer, Sili, Smeoni, Socci, Sola, Soulier, Targioni, Turat Verzillo.

Ufficio VII.

Alessio, Antolisei, Arnaboldi, Aroldi, Badaloni, Bissolati, Borciani, Borghese, Bossarelli, Camagna, Campi Numa, Carbon Boj, Cardani, Casciani, Celesia, Cesaroni Chiesa Eugenio, Cirmeni, Credaro, De Corno, Dagosto, De Giorgio, De Nava, De Seta, De Viti De Marco, Di Scalea, Facta-Fede, Fortunato, Gaetani Di Laurenzano Gallina Giacinto, Goglio, Graffagni, Luzzatto Arturo, Manna, Marcello, Masi, Morelli, Morelli-Gualtierotti, Pastore, Pellechi, Personè, Pini, Placido, Pozzato, Pozz Marco, Romanin-Jacur, Roselli, Scaramelli Manetti, Sonnino, Spagnoletti, Spingard Squitti, Tecchio, Zerboglio.

Ufficio VIII.

Abignente, Albertini, Aliberti, Astengo Baragiola, Barracco, Bergamasco, Bertez Bizzozero, Brunialti, Calleri, Camerini, Chiappero, Chiapusso, Ciappi, Ciccarone, Cimat Cortese, Dell'Arenella, Faelli, Falletti, Ferri Giacomo, Franchetti, Gaudenzi, Gorio, Gueritore, Luzzatti Luigi, Majorana Giuseppe Maraini Emilio, Marinuzzi, Masini, Merzani, Mezzanotte, Miliani, Morando, Morgari, Orsini-Baroni, Pais-Serra, Pandolfi

zzi Demenico, Raspeni, Ricci Paolo, Rizza angelista, Rizzetti, Rosadi, Rovasenda, mmo, Ruspoli, Santini, Serani, Spallani, Staglianò, Testasecca, Torrighiani, Valle gorio.

Ufficio IX.

Agnini, Baccelli Alfredo, Bianchi Emi-Brandolin, Brizzolesi, Callaini, Calvi etano, Calvi Giusto, Campi Emilio, Camis-Serra, Carcano, Carmine, Cavagnari, ulli, Ciartoso, Cuzzi, D'Alì, Di Stefano, Trabia, Falconi Gaetano, Falconi Niana, Fazi Francesco, Ferraris Carlo, Fillionfone, Gavazzi, Giovanelli, Grassi-Volp, Grippo, Guarracino, Jatta, Loero, Manani, Maraini Clemente, Masciantonio, nti-Guarnieri, Nuvoloni, Odorico, Perera, acci, Podestà, Raineri, Rigola, Rizzone, ssi Luigi, Santamaria, Saporito, Scalini, restri, Sermani, Teso, Turco, Vallone, itura, Weil-Weiss, Zabeo.

PRESIDENTE. Onorevole Falconi Gaetano, la sua interrogazione sarà rimandata all'altra tornata, perchè, per quanto io abbia fatto sollecitazioni, non sono riuscito a venire nessun rappresentante del Ministero della pubblica istruzione.

FALCONI GAETANO. È rimandata alla prossima tornata?

PRESIDENTE. Va bene, a domani.

Titolo della discussione del disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca seguito della discussione del disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906.

La discussione generale, che è ancora da svolgersi, spetta all'onorevole Brizzolesi di parlare. Ma prima, per intenderci bene, debbo sentire che, siccome è stato presentato all'ordine del giorno un ordine del giorno che ha la firma dell'onorevole Reggio, che è presente, dell'onorevole Gallino che ha già parlato e quindi non potrebbe svolgersi, e dell'onorevole Brizzolesi ed anche dell'onorevole Guastavino e d'altri colleghi, debbo dire che lo svolgerà l'onorevole Brizzolesi perchè io non potrei ammettere che in una forma diversa si parlasse una seconda volta da chi è già intervenuto nella discussione, proibendolo l'articolo 79 del regolamento, il quale dice precisamente che non si può parlare due volte nella stessa discussione. Ora dò lettura dell'ordine del giorno:

« La Camera, convinta della urgenza dei lavori per la sistemazione e miglioramento delle linee e stazioni ferroviarie dell'Alta Italia in relazione col movimento del porto di Genova e coi valichi alpini, invita il Governo a sollecitare dalla Commissione Adamoli, nominata per risolvere tale problema, il compimento del suo studio; ed a presentare intanto al Parlamento proposte concrete per l'esecuzione dei lavori dalla Commissione stessa già sino ad ora designati ».

« Reggio, Gallino, Guastavino, Brizzolesi, Petroni, Marazzi, Da Como, Agnetti, Graffagni, Romussi, Cabrini, Mira, P. Chiesa, Buccelli, Bergamasco, Arnaboldi ».

Naturalmente l'onorevole Brizzolesi ha facoltà di parlare nella discussione generale, ma si intende che svolgerà anche questo ordine del giorno.

BRIZZOLESI. L'ordine del giorno lo svolgerà l'onorevole Guastavino.

PRESIDENTE. Ma l'onorevole Guastavino non è neanche iscritto nella discussione generale. A questo modo non è possibile andare avanti.

GUASTAVINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Se chiede di parlare, lo iscrivo; ma devo pregarla di tener conto delle deliberazioni della Camera.

E poichè siamo su questo argomento, io debbo avvertire gli onorevoli colleghi che qualche volta può essere sembrato che io sia stato un po' severo...

Voci. No! no!

PRESIDENTE. ...ma l'ho fatto nel loro interesse e pel buon ordine dei lavori parlamentari. E poi non ho mai applicato alcune disposizioni del regolamento, di cui darò lettura, se la Camera vuole, disposizioni che, se io le applicassi una sola volta, i miei onorevoli colleghi vedrebbero di quali poteri il presidente dispone. (*Si ride — Commenti*).

Essi debbono conoscere il regolamento e specialmente gli articoli 40, 41, 79, 80, 82, 83, e 94. Li tengano presenti e vedranno di quali armi la Commissione regolamentare, di cui facevano parte i più eminenti deputati di ogni setture, abbia munito il presidente. (*Si ride*).

GUASTAVINO. Ma io non desidero che mi colpisca!

PRESIDENTE. Dico questo perchè desidero che non si creda che io manchi a quello che ho promesso quando sono venuto a questo seggio, quando dissi che avrei usato la massima imparzialità, ma che avrei curato la rigorosa applicazione del regolamento. Però io mi sono limitato finora a far preghiere. Leggano gli onorevoli colleghi gli articoli citati, e vedranno quanto io sia stato ancora lontano dall'applicare quello che il regolamento mi permetterebbe per la sollecita procedura dei lavori parlamentari.

Detto questo, do facoltà di parlare all'onorevole Brizzolesi.

BRIZZOLESI. Onorevoli colleghi, io non intendo di fare un discorso, ma semplicemente di mettere in guardia il Governo e il Parlamento contro il pericolo che parte degli sforzi lodevolissimi che essi fanno, e son sicuro faranno, per procurare un conveniente e necessario sfogo al movimento commerciale del porto di Genova, al quale noi tutti per il bene del nostro paese auguriamo uno sviluppo sempre maggiore, non abbiano a riuscire ancora una volta infruttuosi, o quanto meno non rispondenti allo scopo che con essi si vuole e si deve raggiungere.

Dalla relazione della Commissione presieduta dal senatore Adamoli, che voi tutti oramai conoscete, avete appreso come una delle linee sulle quali, in attesa della costruzione di nuovi valichi appenninici, si può e si deve fare assegnamento per contribuire allo sfollamento del porto di Genova, sia la Genova-Ovada.

Ma la relazione stessa vi dice in quali infelici condizioni si trovi quella linea, che si volle costruire con mezzi inadeguati, non riflettendo che in un non lontano avvenire essa avrebbe potuto e dovuto contribuire all'incremento di una grande parte del crescente transito delle merci e dei viaggiatori da e per Genova.

I cinquanta milioni circa che essa venne a costare, sarebbero stati maggiormente produttivi, quando ad essi se ne fossero aggiunti altri pochi; invece, per mostrare al paese che quella linea non imponeva grande sacrificio, si è costruita con un progetto pieno di difetti ed imperfezioni, difetti ed imperfezioni tali, che, se non si correggono, non permetteranno di ritrarre da quella linea la potenzialità rispondente ai suoi obbiettivi.

Come risulta dalla relazione Adamoli, i difetti e le imperfezioni si possono in

gran parte correggere, dedicando una spesa non eccessiva relativamente al beneficio e che si aggirerebbe intorno ai quindici milioni, colla costruzione di un nuovo binario di ascesa, da mettersi in comunicazione col Campasso, dando maggior larghezza alle curve e alle gallerie, raddoppiando le pendenze, e usufruendo del secondo binario che trovasi già costruito nella gran galleria del Turchino in previsione della costruzione da farsi del secondo binario tutta la linea, quando le esigenze del traffico lo richiedano.

Orbene, onorevoli colleghi, io sono fermamente convinto che, se il Governo vorrà fare questo sacrificio, che non è poi di importanza somma di fronte al beneficio grande che se ne potrà ritrarre, la Genova-Ovada così modificata potrà aumentare la sua potenzialità in modo tale da diventare una linea di primo ordine, largamente muneratrice dei capitali spesi e da spendere e capace di dare un vero e non indifferente sollievo alla linea dei Giovi, che noi tutti riconosciamo essere sovraccarica di lavoro con grave danno del commercio, e con pericolo continuo per i viaggiatori.

Senonchè, mentre da una parte si darebbe così opera a svolgere la potenzialità della Genova-Ovada, d'altra parte il progetto di servizi di base alla recente concessione della linea di prolungamento Ovada-Alessandria minaccia di eliminare i vantaggi e i benefici che si dovrebbero ritrarre dalla esecuzione delle opere indicate.

Infatti, l'innesto alla stazione di Ovada della nuova linea, che graverà sul bilancio dello Stato per ben 170 mila lire l'anno, sessant'anni, non solo costituisce un danno gravissimo per la città di Ovada, il cui sviluppo edilizio rimarrebbe troncato, col continuo pericolo per i suoi abitanti a cagione dei tre o quattro passaggi a livello che l'innesto progettato richiede, proprio nella zona edificabile di quella città, ma, come ho detto, renderebbe vano ogni vantaggio che si potrebbe ricavare dalla correzione della Genova-Ovada; perchè il dirigere i treni giunti alla stazione di Ovada sulla nuova linea coll'innesto come è proposto, richiederebbe un insieme di regressi e di manovre complicate da impedire che il passaggio dei treni dalla Genova-Ovada alla Ovada-Alessandria si operi con la necessaria e voluta celerità.

Onorevole ministro: l'innesto di quella linea, non so per quale ragione, a me pare non sia stato abbastanza studiato e non

rato, e quindi sento il dovere di pregarla di volerlo sottoporre a nuovi studi, perchè più tardi non si debba venire ancora qui a riconoscere che i denari dei contribuenti furono spesi male, e a disperre poi per spenderne altri, come si dovrà fare ora per la Genova-Ovada.

Onorevoli colleghi: questa linea ha per iscopo di dirigere ad Alessandria più celeremente una gran parte della percentuale del movimento del porto di Genova che la relazione Adamoli valuta al 37 per cento; ma se non si provvede ad un innesto a Ovada più semplice e più razionale, la linea fallirà completamente allo scopo.

Mentre io ritengo che, se costrutta bene, potrebbe, oltre che per le merci, servire di passaggio ai treni diretti per Alessandria, Torino e pel Sempione, con vero sollievo alla linea dei Giovi, che è lo scopo precipuo di tutti i nostri sforzi.

E tuttocì senza tenere a calcolo che, trovandosi la stazione di Ovada in una vasta pianura, si potrà costruire, se necessario, in quella località poco discosta da Genova, un parco vagoni in ausilio di quelli del Campasso e di San-Bovo, con enorme facilitazione al sellecito smistamento, e allo immediato inoltro delle merci ai luoghi di loro destinazione.

La città di Ovada impensierita e allarmata dal grave danno che le sovrasta, a risparmio di tempo, sta allestendo, credo d'accordo colla Società concessionaria, un progetto, che appena ultimato invierà al Ministero, per un innesto più razionale, e più rispondente allo scopo che con questa linea si vuole raggiungere, e tale da preservare quella nobile e patriottica città, che mi onoro di rappresentare, dai pericoli e danni gravi che ho dianzi indicati.

Onorevole ministro, io le ho brevemente e con disadorna parola accennato il pericolo al quale andiamo incontro, forse per non avere sufficientemente meditato la recente concessione, in relazione non solo alla incolumità della città di Ovada, ma al vasto ed imponente problema di assicurare la necessaria libertà d'azione al porto di Genova.

Il progetto che le verrà presentato dalla città di Ovada ovvierà al lamentato pericolo, risponderà allo scopo, e servirà a rendere maggiormente fruttiferi i capitali già spesi, e quelli che spero si vorranno spendere per quella linea.

Io glielo raccomando nell'interesse soprattutto del contribuente italiano, e son

sicuro che, applicandovi la sua alta mente e i suoi nobili propositi, ed adoperandosi perchè venga attuato, ella farà opera veramente meritoria, utile e benefica al nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

MARAZZI. Ho domandato di parlare nella discussione generale per avere alcune dilucidazioni dall'onorevole ministro dei lavori pubblici circa i criteri coi quali si interpreteranno per l'avvenire le leggi sulle sovvenzioni chilometriche da concedersi all'industria privata, quando questa si proponga la costruzione di nuove ferrovie.

Queste leggi di sovvenzioni sono di antica data, e in quella del 1899, che tutte le raggruppa, è stabilito il sussidio chilometrico di 5 mila lire per le ferrovie ordinarie e di 6 mila lire per le ferrovie complementari. È precisamente sotto l'egida di questa legge che si sono, con vantaggio pubblico, costruite molte ferrovie per iniziativa privata. Si ebbero così la Cremona-Borgo San Donnino e la Bergamo San Pellegrino, la quale ultima ha un carattere assolutamente locale, non essendo che confluyente della grande rete.

Tutto questo è avvenuto coll'antico regime delle convenzioni, ma ora noi andiamo verso il regime nuovo dell'esercizio di Stato. Io vorrei sapere se la lista delle complementari, che [è di data] molto antica, non si potrà in alcun modo modificare in virtù dei nuovi bisogni e delle nuove idee in materia di comunicazioni ferroviarie, e, soprattutto, io vorrei sapere (guardi quanti desideri) se l'esercizio di Stato non alteri per avventura quel criterio elevato ed equanime, che sempre ebbe il Governo, allorquando si è trattato di concedere delle sovvenzioni.

Nell'articolo 1° della legge sull'esercizio ferroviario di Stato fu incluso, per iniziativa del nostro collega, onorevole Ginori Conti, il concetto che il sussidio chilometrico debba o possa, mediante decreto, da convertirsi in legge, essere concesso a tratti di ferrovie, che siano il *prolungamento* di tratti già esistenti.

Ebbene, a me pare che questa dicitura *prolungamento* sia alquanto ristretta e che nella sua interpretazione si debba abbracciare il concetto del *completamento*, o, per meglio dire, dell'*assestamento* di una data linea, di una data rete. Le ragioni di questo mio pensiero non sono tanto di forma, quanto di sostanza.

Vediamo come si trova lo Stato di fronte

all'industria ferroviaria privata coll'antico regime convenzionale, e come si troverà col regime dell'esercizio diretto.

Coll'antico regime convenzionale privato, lo Stato, di fronte alle domande di concessioni, faceva semplicemente da giudice; poteva completamente e unicamente ispirarsi al criterio generale degli interessi delle provincie e del Paese, perchè in fin dei conti non aveva alcun diretto interesse finanziario a che i redditi ferroviari si dividessero fra una o più Società. Esso aveva la percentuale sugli utili lordi per tutte le linee e per conseguenza era eliminato il sospetto che nel concedere, oppur no, un sussidio, avesse la preoccupazione degli introiti suoi, i quali restavano immutati. Oggi invece le cose potrebbero cambiare assai. Prima si è sempre dato il sussidio quando si riconosceva che le costruzioni rispondevano all'interesse generale e quando questo sussidio non veniva a turbare gli interessi preesistenti, o, per meglio dire, non si trattava di avere una linea parallela, o non concorrente.

E così si stabiliva che per linea concomitante, per linea parallela, si dovesse intendere quella che toccava più stazioni successive già servite da una ferrovia preesistente. Adesso io credo che lo Stato si trovi in un bivio molto crudele: da una parte esso, avendo tutte le reti esercite per proprio conto, è evidente come ad ogni chilometro che concede per iniziativa locale e che si esercita privatamente, è evidente, dico, come, in modo diretto o in modo indiretto, esso possa momentaneamente ed apparentemente vedere decimati i propri incassi.

D'altra parte lo Stato non può essere sordo alle voci che reclamano date costruzioni, perchè utilissime al paese. Questi miei dubbi vengono a prendere forma più consistente, se è vero che il Governo attuale intenda affidare ad un unico *Ente autonomo* da una parte l'esercizio delle linee di Stato, dall'altra la concessione delle nuove linee ad iniziativa locale, a società private. È ovvio come un tale ente si troverà fra i corni di un dilemma penoso: o concedere il sussidio e quindi creare il rischio di vedere per lo meno conturbati provvisoriamente i propri piani ferroviari, i propri introiti; oppure preoccuparsi soltanto delle proprie linee e chiudere gli occhi davanti alle esigenze, davanti ai bisogni ed ai vantaggi che si avrebbero coll'aprire nuovi tronchi stradali. Dunque v'è il pericolo, o la possibilità, che l'interesse finanziario dello Stato si trovi in conflitto con l'in-

teresse economico del paese. Ed è su questi miei dubbi che io richiamo l'attenzione benevola dell'onorevole ministro, sperando che egli voglia dissiparli, assicurandomi che si ispirerà nelle concessioni, o che farà ispirare l'ufficio a ciò delegato, ai veri interessi del paese, anche se questi interessi momentaneamente potessero conturbare in lieve misura gli interessi diretti finanziari della nuova azienda ferroviaria di Stato.

A proposito adunque dell'accennata espressione di *prolungamento*, bisogna avere dei criteri alquanto larghi, perchè anche una diagonale, mentre da un canto ha per risultato l'accorciamento di una data comunicazione ferroviaria, dall'altro che si abbiano maggiori coppie di treni, che si dia sfogo alle merci in modo tale da far sì che la linea diagonale rappresenti in realtà un miglioramento, rappresenti una vera *linea complementare* delle linee esistenti e abbia a meritargli il desiderato sussidio chilometrico.

Ed ora viene un'altra questione. Mentre io credo che, per le concessioni delle costruzioni, lo Stato debba avere un concetto generale, largo nell'intendere la parola *prolungamento*, nel senso del miglioramento effettivo del servizio, mi preoccupo altresì dell'esercizio dei nuovi tronchi costruiti mercè la privata iniziativa. Affinchè questi tronchi, una volta costruiti, abbiano effettivamente a corrispondere alle speranze concepite, io credo che ben difficilmente se ne potrebbe lasciare l'esercizio ai privati. Noi con ciò si verrebbe a costituire una grande azienda statale, interpolata da varie piccole aziende particolari. Il vantaggio che verrebbe da questi piccoli tronchi verrebbe allora paralizzato completamente, o quasi, dalle spese d'esercizio, dalla necessità di carichi e scarichi alla testa delle linee, dalla necessità di concordare gli orari, ecc., ecc. Si potrebbe a ciò obbiettare che il rimedio starebbe nell'esercizio cumulativo. Anche questo presenterebbe inconvenienti, fra gli altri quello essenziale di vietare ai piccoli tronchi il beneficio delle tariffe applicabili per grandi distanze, tariffe che sono precisamente quelle destinate a dar vita al commercio agricolo: se non si hanno basse tariffe, il commercio agricolo non si sviluppa.

¶ Dunque, in buona moneta, dato ed accettato l'esercizio di Stato (sul quale principio io faccio prudenti riserve che l'avvenire chiarirà), non v'è altra soluzione possibile se non quella dell'esercizio di Stato anche se-

ra i tronchi secondari e costruiti per privata iniziativa.

Del resto, tutta la politica ferroviaria oggidì, non solo in Italia ma anche all'estero, anzi più all'estero che in Italia, è orientata verso l'accentramento; segue naturalmente il processo di tutte le altre industrie, di tutti i monopoli. Quindi, a voler essere prettamente logici, bisognerebbe dire che tutte le linee dovrebbero essere costruite ed esercitate dallo Stato. Questo è un criterio teorico perfetto, ma ha un difetto grandissimo politico, e cioè che enorme sarebbe la pressione parlamentare per avere un gran numero di ferrovie, e quindi lo Stato per poter far costruire poche linee utili, dovrebbe mettere nel lotto una infinità di ferrovie o di tronchi di ferrovie non assolutamente necessari. Ecco il pericolo! Ed il pericolo si attenua appunto col volere che la costruzione si effettui per virtù delle energie locali, opportunamente incoraggiate coi sussidi chilometrici.

Allora non basterà un bel discorso fatto alla Camera per persuadere il Governo dell'opportunità, o meno, d'un tronco ferroviario, ma occorrerà che si desti un'agitazione locale non fatta a base di *meetings* di ordini del giorno, ma a base di sottoscrizioni pubbliche e private, le quali apportino egregie somme per la costruzione dei tronchi stessi. Allora da una parte vi è un freno, all'altra un indice sicuro della necessità di nuove costruzioni, e per conseguenza lo Stato da una parte rimane tutelato, e dall'altra trova la opportunità la legittimità di dare il sussidio.

In quanto all'articolo primo della legge sull'esercizio ferroviario, io ho esposto quale significato debba darsi alla parola: *prolungamento*. Ad essa si deve dare un significato generale e non strettamente letterale, anche per il fatto che si andrebbe incontro forse a dei pericoli con altro criterio, e si stabilisse che bastasse il prolungamento di un tronco, per aver diritto ad un sussidio, non si finirebbe più, perchè, fatto il primo prolungamento, se ne potrebbe chiedere un secondo, un terzo e via dicendo. Prendiamo ad esempio una valle poverissima: la ferrovia arriva fino ad un centro dove si collegano tutte le attività della valle; il prolungare oltre la ferrovia costituirebbe semplicemente una passività che graverebbe sui suoi effetti sul primitivo tronco produttivo. Andiamo dunque adagio nel prendere letteralmente la questione del prolungamento; accontentiamoci invece del significato logico e liberale della parola.

Ed anche sul concetto della concorrenza è bene che noi ci intendiamo, perchè in un significato ristretto si può dire che tutti i chilometri nuovi stabiliscono una concorrenza dannosa rispetto ai chilometri già costruiti. Si prenda ad esempio un centro grande come Milano, che in una trentina di anni ha raddoppiato di popolazione, di ricchezza e di attività ferroviaria: è certo che in altrettanto tempo questo centro raddoppierà ancora più la sua attuale potenzialità, donde la necessità assoluta che tutta la plaga lombarda sia collegata al suo centro per dargli vita e nello stesso tempo far sì che la città non soffochi ammassata in sé stessa, ma si decentri nella campagna. È evidente quindi che tutti i rami nuovi che si costruiranno si verranno interpolando negli angoli relativamente acuti delle ferrovie che già esistono; per conseguenza si potrebbe dire che i rami nuovi sarebbero in certo modo concorrenti dei rami antichi; invece io credo che si debbano avere criteri più elevati.

E poichè ho citato Milano, mi si permetta di esporre un caso pratico che illustra perfettamente quanto ho detto in queste mie raccomandazioni che dirigo, con tutta fiducia, all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Mentre noi ci compiacciamo della attività che si sviluppa attorno a Milano, vi è un raggio ferroviario, quello da Milano a Codogno, cioè il raggio da nord a sud, sul quale si sviluppano tutte le provenienze dal Genovesato, da Piacenza, dall'Appennino; un altro raggio è perpendicolare al primo, cioè il raggio Milano-Treviglio: e su questo si sviluppano tutte le attività del Veneto ed alpine.

Il grande settore territoriale determinato dalle linee Milano-Codogno e Milano-Treviglio è affatto privo di comunicazioni ferroviarie dirette con Milano. Così esiste il tratto di ferrovia Cremona-Crema, il quale poi, anzichè procedere come una freccia verso Milano, piega verso Treviglio: è evidente come la logica e la convenienza vorrebbero che si prolungasse direttamente questo tronco ferroviario Cremona-Crema fino a Milano. In altri termini, si entra precisamente nella interpretazione di quell'articolo primo di cui ho parlato, perchè si tratta ad un tempo di un *prolungamento*, e di sistemare magnificamente tutto il servizio ferroviario. Infatti, mentre ora il servizio ferroviario si va ammassando a Treviglio e Codogno, cagionando inconvenienti tecnici non lievi e ritardando il servizio dei viaggiatori e delle merci, col nuovo tronco Crema-Milano, di circa 40

chilometri, del costo di 5 milioni, tutto si risolve e si migliora.

La linea da Cremona a Crema, prolungata direttamente sino a Milano, collega tutto il Ferrarese, il basso Po e il Mantovano direttamente con la capitale lombarda. Per conseguenza, lasciamo pure da parte le piccole questioni di interesse locale e di raccorciamento chilometrico, che hanno però la loro legittima importanza; consideriamo la questione nel suo complesso, ed apparirà evidente che questo tratto nuovo rappresenta un allacciamento di due reti ferroviarie, che oggigiorno a mala pena possono compiere il loro servizio rispetto alla capitale lombarda. Io credo che al Ministero di questa questione si siano interessati, e certamente le autorità ferroviarie non potevano da ciò esimersi.

So che tanto la provincia di Milano, come quella di Cremona, hanno rivolta per le vie ufficiali apposita domanda ed apposite proposte al Ministero dei lavori pubblici. Io non intendo, onorevole ministro, di venir qui a prenderla di sorpresa, esigendo, che Ella si pronunzi subito su questa questione: non sono nè così furbo, nè così ingenuo da far questo. Mi limito per ciò a pregarla di voler dare almeno una risposta, che mi auguro favorevole, alle dette provincie in ordine agli studi fatti.

Io ho la massima fiducia nelle persone competentissime ed abilissime investite della questione: solo assicuro l'onorevole ministro che un sintomo del bisogno, della utilità del tronco Milano-Crema si rintraccerà nell'attività con cui gli enti locali sapranno raccogliere i fondi necessari per raggiungere lo scopo. Voi, onorevole ministro, non avrete bisogno di concedere un enorme sussidio chilometrico al tratto ferroviario Crema-Milano: esso sarà chiesto in misura equa e limitata. Alla grande utilità del prolungamento ferroviario predetto, io ho voluto accennare come conclusione di tutti i principii esposti all'inizio del mio dire. Attendo quindi con fiducia che l'onorevole ministro mi assicuri che all'articolo primo della legge sull'esercizio ferroviario sarà dato il significato più liberale possibile, quale è dovuto ai veri e reali interessi del paese, e che vorrà dar seguito alle mie preghiere relativamente alla ferrovia Crema-Milano. (*Bene! Bravo!*)

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle*

finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla tariffa doganale e disposizioni sull'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati al caffè.

Chiedo che questo disegno di legge si dichiaro urgente e deferito all'esame della Commissione permanente dei trattati.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa doganale e disposizioni per l'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati al caffè ».

Per ragione di materia il disegno di legge sarà rimesso alla Commissione permanente dei trattati.

L'onorevole ministro poi chiede che si dichiaro urgente (*Pausa*).

Nessuno opponendosi, l'urgenza s'intend ammessa.

(*L'urgenza è ammessa*).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Spero che la Camera non si attenderà da me un discorso-programma, perchè nei due mesi da che sono venuto a reggere il dicastero dei lavori pubblici, la mia attività è stata in massima parte assorbita dalla questione ferroviaria, e quindi non ho potuto impadronirmi di tutti gli altri rami di quella complessa amministrazione.

Espero che la Camera non me ne farà rimprovero, perchè al primo luglio bisogna qualunque costo attuare l'esercizio di Stato e davanti a questo supremo interesse nazionale debbono pur cadere gli altri interessi per quanto importanti. Del resto dalla discussione mi è risultato che le questioni presentate alla Camera sono pendenti da da giorni, ma da mesi e da anni.

E quindi una dilazione di pochi giorni nel prendere, rispetto ad esse, delle risoluzioni, non le danneggerà certamente. La Camera quindi mi consentirà di dissipare con queste parole le apprensioni di alcuni oratori, e mi spiace non vedere qui l'onorevole Abignente, che se ne è fatto specialmente interprete, dicendo al ministro: non crediate di avere risolto tutte le questioni perchè avete risolto quella dell'esercizio

delle strade ferrate. Appena l'esercizio di Stato sarà attuato, io rivolgerò in modo particolare la mia attività allo studio di tutte le altre questioni che rimangono insolte.

Non faccio poi un discorso-programma, anche perchè il fare discorsi-programma è contrario alla mia natura. Io conosco molto bene quel famoso e trito verso che Dante pone in bocca a Guido da Montefeltro, ma non l'ho mai applicato nè nella mia vita privata nè nella mia vita pubblica, perchè ho sempre creduto dovere il prometter corto e l'attendere lungo.

E voglio a questa regola di condotta non venir meno durante la mia vita ministeriale. Inoltre ho sentito dire qui e dall'onorevole Abignente e dall'onorevole Cao-Pinna, che certe questioni, piuttosto che non risolverle completamente, è meglio non affrontarle. Io quindi seguo anche questo proposito, e per ciò desidero di potere, quando affronto una questione, portarla a termine.

Fatte queste premesse, vengo a rispondere alle varie osservazioni che sono state presentate al bilancio del Ministero che in questo momento ho l'onore di reggere.

L'onorevole Sichel per il primo ha cominciato con lagnarsi perchè molti lavori sono stati fatti a spizzico, perchè non vi fu un concetto sistematico in queste opere, perchè si diede un sussidio insufficiente a certe provincie.

Ora io posso riconoscere anche che probabilmente nell'opera del Ministero vi siano state delle imperfezioni, ma a me risulta che in quest'ultimo quarantennio si sono spesi più di sette miliardi in opere pubbliche, e di fronte a questa ingente mole di opere, è possibile che degli errori siano stati commessi. Quindi non credo che si debba far rimprovero all'amministrazione per questi eventuali errori, che del resto l'amministrazione ha sempre cercato di correggere, ogni qual volta si sono rivelati, nei limiti della sua possibilità.

Così l'onorevole Sichel si è occupato delle arginature ed anche qui ha dichiarato che le opere compiute dall'amministrazione non corrispondono completamente ai bisogni e che è insufficiente lo stanziamento di quattro milioni 700,000 indicato nel bilancio. Ma sopra questo punto io vorrei che l'onorevole Sichel stesso ricordasse quale larga opera è stata fatta dal Ministero rispetto a queste arginature.

Imperocchè sono più di 6 mila chilometri

di arginature costruite. E di benefici effetti se ne sono avuti, in quanto che le piene oggi giorno non sono più così dannose come erano precedentemente, e le stesse recenti inondazioni nel Veneto hanno dimostrato come i lavori avevano avuto degli utili risultati, perchè queste piene, per quanto venute improvvisamente, per quanto determinate da copiosissime piogge, da veri nubifragi, pur tuttavia hanno recato danni assai minori rispetto alla estensione. Vi fu la disgrazia, da non imputarsi certo alle arginature, che vennero in un periodo di tempo in cui erano ancora pendenti tutti i raccolti.

Inoltre le arginature stesse qualche volta, ella lo sa meglio di me, rendono i letti dei fiumi più pensili, e costringendo maggiormente la corrente delle acque, possono dar luogo allo elevarsi più rapido e quindi allo straripamento dei fiumi. È un'altra considerazione di cui bisogna tener conto, allorché con queste opere si cerca di costringere la natura in confini soverchiamente angusti.

Quindi, l'onorevole Sichel, secondo il mio avviso, ha fatto qualche critica un po' esagerata. E poi, quando ha parlato degli stanziamenti inseriti al capitolo 38, cioè 4 milioni e 700 mila lire, ha dimenticato che vi sono altri 7 milioni e mezzo nella parte straordinaria del bilancio. Quindi gli stanziamenti non si limitano alla cifra da lui indicata; ma sono molto maggiori, e risultano dal bilancio stesso.

L'onorevole Sichel si è, poi, occupato delle bonifiche; ed ha lamentato o la tardanza o la imperfezione nella esecuzione di esse. Ma debbo dichiarargli (e lo dichiaro anche agli altri colleghi che si sono occupati di questo argomento) che, nelle bonifiche, vi sono difficoltà estrinseche ed intrinseche. Estrinseche, in quanto che, purtroppo, è vero che il Ministero ha deficienza di personale, per attendere a questi lavori; intrinseche, in quanto vi sono difficoltà che dipendono dalla qualità stessa dei lavori. Ciò posto, bisogna non esser troppo severi con l'amministrazione, se non ha potuto compiere queste opere di bonifica con tutta la sollecitudine che sarebbe stata necessaria. L'amministrazione ha fatto, per quanto mi risulta, tutto ciò che era possibile da parte sua: poichè, per esempio, col regolamento, ha già tolto via molte formalità che prima rendevano lenta la preparazione dei lavori di bonifica, ed ha promossa la legge 28 dicembre 1902, in virtù della quale si

è fatta un'anticipazione di 25 milioni, per accelerare i lavori stessi. Ed io non prometto di presentare subito un qualche provvedimento legislativo al riguardo: ma credo di poter prendere l'impegno di presentarlo di qui a non molto, se avrò ancora l'onore di restare a questo posto. Poichè vi sono mezzi disponibili, in quanto si accumulano avanzi del fondo delle bonifiche; e la somma che oggidì si trova presso la Cassa depositi e prestiti, per questa materia, ammonta a circa 29 milioni.

Questa accumulazione, piuttosto rapida, del fondo, dimostra appunto che provvedimenti sono necessari; ed io, a tempo opportuno, ripeto, se rimarrò a questo posto, cercherò di agevolare l'impiego di questo fondo, naturalmente sempre per le bonifiche: e di agevolarlo anche quando avrò maggiori mezzo di personale a disposizione del Ministero, per i lavori relativi.

L'onorevole Sichel si è, poi, occupato della navigazione interna. Ma, in proposito, non ho nulla da aggiungere a quel che ha detto tanto bene, molto meglio di quel che potrei fare io, l'onorevole Romanin-Jacur, nella stessa seduta. Questi ha esposto quale era lo stato dei lavori della prima Commissione, da lui presieduta; ed ha soggiunto che si attendono i lavori della seconda Commissione, di cui egli fa parte, la quale ha il compito di esaminare il problema della navigazione interna, non più nei limiti assegnati della prima Commissione, ma in limiti molto più larghi, investigando il problema per tutto lo Stato. Quando avremo i risultati dei lavori di questa seconda Commissione, si potrà prender qualche risoluzione rispetto a questo importante problema.

L'onorevole Gallino mi ha rivolto una serie di domande alle quali credo mio dovere di rispondere particolareggiatamente. Egli, anzitutto, si è lagnato perchè risultasse dal bilancio uno stanziamento in meno pei lavori in generale; ma poi ha dovuto riconoscere che la relazione dimostra come, invece, vi sia una differenza in più, di quasi due milioni. E la relazione spiega la ragione per cui, apparentemente, vi è una diminuzione, ma, in realtà, un aumento. Dunque, non esiste quella stasi a cui egli ha alluso, nell'opera del Governo, rispetto alle opere pubbliche.

Egli ha domandato, poi, per qual motivo non si presenti un quadro sommario dei residui che si accumulano nel bilancio dei lavori pubblici. La somma di questi residui, oggidì, ammonta a 115 milioni; ma essi

non risultano nello stato di previsione, perchè così dispone la legge di contabilità. Questi residui però risultano dal consuntivo e dalle tabelle esplicative che il ministro del tesoro distribuisce alla Camera, dopo approvato il bilancio di assestamento, a termini della legge di contabilità. L'onorevole Gallino ha domandato i miei propositi relativamente alla utilizzazione delle acque per forza motrice, e se si hanno dei propositi legislativi su questo argomento. Io so che una Commissione ha elaborato sopra questo argomento un disegno di legge che non ebbe seguito.

Poi si nominò un'altra Commissione la quale predispose un secondo disegno di legge, ma neanche questo, che parve troppo ardito al ministro delle finanze, ebbe seguito. Quindi mi rivolgo al collega delle finanze, che è presente; e gli domando se consentirà che noi, riunendo i nostri sforzi, possiamo attendere ad un novello studio dell'argomento per presentare qualche risoluzione in proposito.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Darò risposta più tardi.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Gallino ha parlato anche della vecchia legge sulle espropriazioni per pubblica utilità e vorrebbe meglio determinati i criteri relativi alla plusvalenza dei contributi dei proprietari avvantaggiati. Finora, nessuno, che io sappia, si era lagnato della applicazione di questa legge. Finora l'applicazione di essa ha proceduto con generale soddisfazione, quindi non credo che sia il caso di ritoccare questa legge la quale ha già una lunga esperienza dietro di sé.

Si tratta di un argomento molto delicato ed il toccarlo, dal momento che vi è, ripeto, questa tradizione, probabilmente ci porterebbe in qualche impiccio, e potremmo, per voler fare il meglio, danneggiare il bene che finora si è ottenuto.

L'onorevole Gallino ha poi parlato della viabilità sia sotto il rispetto della costruzione che della manutenzione.

Ma io non ho bisogno di ripetergli quali sono le disposizioni di legge che regolano la materia della costruzione, e non credo che sia il caso per il momento di ritornare sopra quella legislazione, perchè sappiamo che la legge del 1868 fu sospesa nella sua esecuzione dalla legge del 1894, ma la legge del 1903, che è stata lodata anche dall'onorevole Nuvoletti, ha riparato in parte ai mali, facilitando la costruzione

di nuove strade, specialmente quelle di accesso alle stazioni, come risulta dal testo della legge stessa.

Quindi vedremo di applicare con solerzia questa legge.

Vi sono poi anche delle leggi speciali che hanno giovato già alla viabilità, come ad esempio la legge sulla Basilicata, che contiene delle importanti disposizioni dirette a favorire ed a promuovere la viabilità in quelle regioni. Poi il Governo ha fatto anche delle concessioni di sussidi in base all'articolo 321 della legge sui lavori pubblici e questi sussidi verranno continuati nei limiti consentiti dal bilancio.

E vengo alla materia della manutenzione, che è stata toccata anche dagli onorevoli Nuvoloni e Cao-Pinna. Questa materia non è facile a risolversi. Se io dovessi manifestare una mia opinione personale, che ho sostenuta anche in altra sede, dovrei dire che io sono partigiano del sistema che affiderebbe la manutenzione delle strade comunali alle provincie. Per risolvere questo problema bisogna però modificare la legge comunale e provinciale, ossia modificare le attribuzioni dei comuni e delle provincie, bisogna poi anche, con questa modificazione rispetto all'ordinamento comunale e provinciale, modificare l'assetto tributario dei comuni e delle provincie, ed anche qui, poichè è presente il collega delle finanze, io gli domando se egli si sentirebbe di affrontare questo ponderoso problema unicamente per poter risolvere questa speciale questione che si riferisce alla viabilità. Ma debbo subito dire all'onorevole Cao-Pinna che non sarei partigiano del concetto che egli ha esposto, di affidare anche alle provincie la manutenzione delle strade nazionali.

Io credo che la manutenzione delle strade nazionali, e per ragioni politiche, e per ragioni militari, debba essere riservata allo Stato. Quindi da una parte vorrei che le strade comunali fossero assunte dalle provincie ma dall'altra vorrei che la manutenzione delle strade nazionali rimanesse allo Stato.

L'onorevole Gallino ha trattato anche la questione delle ferrovie rispetto al porto di Genova. E sopra questo argomento hanno parlato anche altri oratori. Ora io, a questo riguardo, non posso per il momento prendere alcun impegno, trattandosi di un problema di una gravità straordinaria. A me risulta che dai calcoli fatti, i lavori proposti ammonterebbero a circa 130 milioni. Ora ovviare immediatamente 130 milioni sul bi-

lancio dello Stato riesce difficile, benchè lo scopo sia di evidente utilità. Ma ciò non dimeno io dichiaro che non mi rifiuto di studiare la questione del nuovo valico attraverso l'Appennino ligure. Mi pare che questo sia il problema presentato dall'onorevole Gallino. Però ripeto che dalle indagini fatte i lavori proposti ammonterebbero a circa 130 milioni; cifra che richiede da parte del ministro dei lavori pubblici una accurata meditazione rispetto alle risoluzioni che si devono prendere.

Ma più che alla mia debole parola, desidero che la Camera creda a quel fatto a cui ha alluso l'onorevole Marazzi nella seduta di oggi: vale a dire al fatto che oggi-giorno andiamo attuando l'esercizio di Stato.

Ora, mediante questo grande organismo dell'esercizio di Stato, noi potremo riprendere in esame tutti questi progetti, che sono stati fatti, di ferrovie, le quali debbono specialmente giovare al porto di Genova.

Mediante quest'organismo tecnico che andiamo attuando, noi potremo, con nuovi studi e con nuove indagini, promuovere la risoluzione del problema, ed io confido che l'attuazione dell'esercizio di Stato potrà essere giovevole, non soltanto come un'affermazione di un nuovo principio nell'esercizio, ma come l'inizio di un nuovo periodo in tutto il sistema delle costruzioni, le quali debbono servire all'utilità del maggior porto che abbia il nostro paese. Ecco quindi una cosa su cui richiamo in modo particolare l'attenzione della Camera.

Finora questi lavori potevano essere fatti un poco casualmente, mentre oggi-giorno col consiglio di questo grande organismo tecnico noi potremo distribuirli sistematicamente, ossia meglio che non si facesse per il passato.

Rispetto poi alle domande rivoltemi dall'onorevole Cavagnari, anche qui mi trovo a discutere una serie di problemi, i quali certamente non si possono risolvere d'un colpo.

L'onorevole Cavagnari ha domandato l'esecuzione della legge del 2 agosto 1897, rispetto all'allacciamento del molo vecchio colla stazione ferroviaria orientale della città. Ora l'onorevole Cavagnari sa che questo lavoro è stato ritenuto inutile da tecnici governativi e da tecnici sociali.

CAVAGNARI. Ma come?

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. La Commissione Adamoli a pagina 29 della relazione così si esprime:

« Un simile provvedimento, nella condi-

zione attuale degli impianti, a nulla gioverebbe. Prima di pensare ad aprire nuove vie alla zona orientale del porto, bisogna provvedere ai mezzi necessari per ricevere i carri che da queste vie dovrebbero esservi condotti, e gli impianti attuali hanno capacità di gran lunga inferiore alla quantità dei carri che già potrebbe affluirvi dalle esistenti vie di accesso ».

CAVAGNARI. Quelli non se ne intendono, onorevole ministro, non conoscono la questione.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'esecuzione di quell'allacciamento era subordinata alla condizione che i carri in partenza dalla parte orientale del porto, cioè dalla parte vecchia, raggiungessero la media di 80 carri al giorno, condizione che non si è ancora verificata.

Io espongo alla Camera i dati che ho raccolti.

CAVAGNARI. È enorme!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'allacciamento era coordinato ad un programma di sistemazione del porto, programma che fu mutato radicalmente, in seguito, per esempio, all'esecuzione del porto del Campasso.

L'onorevole Cavagnari conosce perfettamente la località e non ha bisogno che io gli dia ulteriori spiegazioni in proposito.

Il Campasso è dalla parte occidentale. Poi è stato ancora approvato il piano di ampliamento del porto che è stato proposto dal consorzio autonomo. E questo piano del consorzio autonomo è di estendere il porto verso occidente, e quindi di migliorare le comunicazioni verso la zona orientale, raddoppiando il binario che ora vi accede.

Quindi vede l'onorevole Cavagnari che la questione bisogna che sia ancora sottoposta almeno ad un nuovo studio.

CAVAGNARI. Dopo una legge, onorevole ministro!

PRESIDENTE. Non facciamo dialoghi.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Da quanto risulta, parrebbe a me che una risoluzione definitiva non si potrebbe prendere.

CHIESA - PIETRO. Anzi bisognerebbe prenderla in senso contrario!

PRESIDENTE. Non interrompano! Prosegua onorevole ministro.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In quanto ai fondi ai quali anche ella ha alluso, ella sa che la legge del 1897 autorizzò una spesa di 17 milioni e 500 mila lire, da ripartirsi per un milione all'anno

per rimborsare le anticipazioni fatte dalla Cassa di risparmio di Genova e dalla Cassa di risparmio delle provincie lombarde.

Ora non starò qui ad indicare quali opere vennero compiute con questi fondi.

CAVAGNARI. Questo importa!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Se ella desidera che io le legga l'elenco, glielo leggerò.

CAVAGNARI. Lo conosco. I due milioni e mezzo per l'allacciamento?

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò questo soltanto, che di questi 17 milioni e 500 mila lire, furono spesi per lavori ferroviari 9,350,000 lire, per lavori portuali 3,820,000 lire, per spese pel personale 100 mila lire. Quindi vennero spesi 13,270,000 lire e rimangono ancora a spendersi lire 4,830,000, con una parte della qual somma si dovrà far fronte alle vertenze...

CAVAGNARI. E i due milioni e mezzo?

PRESIDENTE. Onorevole ministro, non si presti a questi dialoghi. Vada avanti!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Veniamo alla linea Spezia-Genova.

L'onorevole Cavagnari ha combattuto il doppio binario sulla linea da Genova a Chiavari ed ha sostenuto la linea interna. Ma anche qui io ho voluto esaminare il problema, ed ho trovato che anche qui la Commissione Adamoli, che ha proposto il doppio binario, ha avvertito che quel doppio binario s'impone e che, se anche si costruisse la linea interna, non se ne potrebbe fare a meno, inquantochè si tratta di un traffico molto intenso che si svolge da Genova per Nervi, Rapallo, Santa Margherita, Portofino, Camogli, Sestri Levante, ecc. D'altra parte la linea interna, secondo un progetto fatto dalla Società Mediterranea...

CAVAGNARI. Buona!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. ...viene a costare circa 200 milioni: altra cifra che spaventa alquanto. Ma anche qui ripeto la stessa osservazione che ho fatto rispondendo all'onorevole Gallino: quando avremo attuato l'esercizio di Stato io sottoporro allo studio di questo organismo tecnico anche questa linea ed inviterò l'amministrazione ad investigarla accuratamente, perchè noi dobbiamo avere di nanzi tutti i materiali per risolvere il grande problema ferroviario genovese, e come si studierà la linea per il nuovo valico dell'Appennino si studierà anche la linea interna che le sta tanto a cuore, come si studierà anche la questione che si riferisce a miglioramenti della linea da Genova a Ven

simiglia che è stata sostenuta qui dal collega Nuvoloni.

Quindi io la pregherei di non essere tanto impaziente sopra questo argomento, perchè cercherò di soddisfare i suoi desideri, almeno per gli studi, per quanto sarà possibile.

Quanto alla questione dei rapporti fra il Ministero della guerra e quello dei lavori pubblici per le strade, io non credo di avere nulla ad aggiungere a quanto le ho già detto in risposta ad una sua precedente interrogazione.

Io credo che allorché il Ministero della guerra mette un divieto alla costruzione di una determinata strada, debba il Ministero dei lavori pubblici, che ha posto in rilievo l'utilità di quella strada, piegare la fronte al divieto. Si tratta degli interessi della difesa nazionale, e il Ministero dei lavori pubblici non può pretendere di imporre la sua volontà al Ministero della guerra.

Io non vedo qui l'onorevole Pala, che mi aveva rivolto una interrogazione nello stesso senso, adoperando però una frase molto più vivace di quella adoperata dall'onorevole Cavagnari, perchè il collega Pala diceva: la guerra è la morte, invece lo sviluppo economico è la vita, e noi non dobbiamo condurci ad una morte precoce per una morte probabile avvenire. Ma questa asserzione mi pare esagerata, vorrei dire all'onorevole Pala se fosse presente, perchè dal momento che la guerra è una necessità che qualche volta s'impone, bisogna pure che il paese sopporti anticipatamente i sacrifici necessari per prepararsi a questa dolorosa eventualità.

L'onorevole Cavagnari ha poi sollevato un'altra questione molto grave, ed io che sono venuto al Ministero in un momento in cui cominciavano le agitazioni dei ferrovieri, che pur troppo ebbi lo sciopero ferroviario durante i primi giorni del mio governo, e che un mese dopo mi sono trovato con l'altro disastro delle inondazioni del Veneto, mi sono sentito, lo confesso, una stretta al cuore, quando ho ricevuto il memoriale del commercio genovese in cui si fanno fortissime lagnanze relativamente all'ordinamento del lavoro in quel porto. Io non credevo di dovere avere addosso anche quest'altra questione, credevo che con la creazione del Consorzio autonomo del porto di Genova la questione sarebbe stata pienamente risolta; invece ho dovuto riconoscere che la questione dell'ordinamento del lavoro ha acquistato carattere tale di intensità da essere

necessario forse un intervento dell'autorità per definirlo.

Ora, onorevole Cavagnari, ella probabilmente non conosce i lavori sulla questione sociale che io ho pubblicato prima di venire al potere, ed ignora che io non appartengo a quella scuola capitalistica che inneggia sempre al capitale, come non appartengo a quella scuola socialista che inneggia sempre al lavoro. Io credo che questi due fattori della produzione debbono andare d'accordo: credo che si debba agevolare al capitale l'accumulazione sua e favorire col capitale la maggiore produttività dell'industria, perchè è dal fondo derivante da questa maggiore produttività dell'industria che possono poi togliersi i mezzi per i miglioramenti ai salari: ma d'altra parte riconosco la necessità delle organizzazioni operaie, le quali debbano vigilare affinché di questo fondo accumulato dall'industria sia data al lavoro, a titolo di remunerazione, una parte equa e crescente.

Essendo dunque io non partigiano di dottrine esagerate ed unilaterali, ma di dottrine conciliative, credo di avere forse un po' di veste per intervenire, se sarà necessario, (il che non mi auguro) in questa controversia che dichiaro avrei voluto non fosse sorta, e se studiando il problema e chiamando a me, ove ve ne sia proprio il bisogno, la rappresentanza dei negozianti genovesi e la presidenza del consorzio autonomo, potrò riuscire a conciliare queste divergenze, lo sentirò proprio come un successo della mia amministrazione, e confido che l'onorevole Cavagnari vorrà aiutarmi a raggiungere questo scopo di pacificazione rispetto all'ordinamento del lavoro nel maggior porto d'Italia.

L'onorevole Nuvoloni mi ha anche egli rivolto parecchie domande.

Una prima domanda concerne la strada della Valle Argentina (debbo scendere a queste particolarità perchè a ciò mi obbligano i colleghi con le loro domande). Ora la costruzione della strada della Valle Argentina è stata assunta dalla provincia di Porto Maurizio cui spettava l'iniziativa della compilazione del progetto d'appalto dei lavori, quindi non occorre uno speciale stanziamento per questo, perchè lo Stato pagherà il suo contributo sul fondo stanziato come concorso dello Stato per le strade provinciali.

L'onorevole Nuvoloni ha parlato pure del doppio binario sulla linea Genova-Ventimiglia; anche questo è un problema che

farò studiare dall'amministrazione di Stato delle ferrovie, ma è noto che è difficile migliorare, senza gravi spese, la condizione di quella linea; la Commissione Adamoli ne ha riconosciuto le difficoltà tecniche ed ha ammesso che il raddoppiamento del binario è possibile soltanto per una parte di essa. Si cercheranno quindi altri espedienti per facilitare il traffico intenso che si svolge su quella linea.

Infine l'onorevole Nuvoloni ha parlato di Porto Maurizio ed ha detto che le 60 mila lire stanziare sono insufficienti. Ma queste non sono che un primo stanziamento in conto di altre 314 mila lire che sono state autorizzate per il prolungamento del molo e della calata il cui progetto è già pronto.

L'onorevole Filii-Astolfone ha sollevato alla sua volta la questione del porto di Licata; anche questa pende da assai tempo e io avrei desiderato di trovarla risolta.

Si stava costruendo la diga in quel porto quando la caduta di una grande frana obbligò alla sospensione dei lavori. Si voleva fare un nuovo appalto per la prosecuzione dei lavori per lire 2,420,000, ma l'Avvocatura erariale opinò essere prudente di attendere la soluzione della vertenza coll'impresa precedente, prima di addivenire all'asta per i nuovi lavori. Vorrei veder qui l'onorevole Filii-Astolfone per dirgli che cercherò di sollecitare l'asta affinché i suoi desideri vengano presto soddisfatti.

L'onorevole Pala alla sua volta ha esposto un intero programma dei lavori pubblici rispetto alla Sardegna.

Egli ha parlato delle strade nazionali, dei porti, della sistemazione idraulica e di altri argomenti che si connettono ai rapporti fra il Ministero dei lavori pubblici e quello della guerra. In verità la grandezza del problema mi spaventa perchè si tratta di esaminare le condizioni dell'isola rispetto a tutti questi provvedimenti. Non posso dare risposte concrete su argomenti così complessi. Se fosse presente l'onorevole Pala gli direi che la questione del ponte sul Padrongianus, che egli ha sollevato, è piuttosto vecchia, perchè furono concessi i fondi in lire 400 mila con la legge 25 febbraio 1900. Indette le aste, esse sono andate deserte cosicchè bisogna riformare il progetto. Circa ciò che egli ha detto sui porti, io gli ho già risposto ieri almeno relativamente al porto di Terranova, e non potrei aggiungere altro se non che la Commissione che si è recata in Sardegna in questi giorni, mi riferirà sullo stato degli

altri porti ed allora prenderò i provvedimenti che saranno necessari.

Relativamente alla sistemazione idraulica cercherò di fare il più che sarà possibile per qualche lavoro speciale di cui è apprestato il progetto. Infine relativamente alla materia delle strade, siccome l'onorevole Pala invoca una Commissione, la quale debba venire alla classifica delle strade della Sardegna, così io prometto che non riterò questa Commissione affinché i desideri dell'onorevole Pala possano essere soddisfatti.

L'onorevole Gattoni alla sua volta ha interpellato relativamente ad una questione molto speciale e che è contenuta nell'ordine del giorno che egli ha formulato e che sta davanti a voi. Il Governo è invitato con quest'ordine del giorno, a stabilire per legge a chi spetti la manutenzione delle chiaviche di scolo negli argini di seconda categoria.

Ora io so che l'autorità giudiziaria, rispetto a questo argomento, aveva adottato il seguente criterio, che la manutenzione delle chiaviche di scolo spettasse allo Stato od agli utenti secondo che le chiaviche persistessero o no alle arginature di seconda categoria; ma a me consta che l'amministrazione, per evitare altre questioni, ha ordinato una specie di catasto di queste chiaviche; quindi, quando si saranno raccolte tutte le notizie relativamente alle condizioni di esse, allora si verrà innanzi alla Camera, occorrendo, con un disegno di legge.

L'onorevole Abignente ha sollevato una discussione molto in alto, in quanto che egli ha parlato anzitutto del personale del Ministero e mi ha invitato a far sì che questo personale abbia maggiori iniziative e una maggiore responsabilità. Ora, rispetto alle iniziative, io credo che il personale del Ministero non manchi di queste iniziative e d'altra parte dobbiamo pensare che la scienza ha oggi il suo riflesso anche nella vita dei Ministeri, i quali non sono corpi chiusi, e ciò avviene non soltanto con i nuovi e giovani elementi che vi entrano ma anche perchè i progressi scientifici vi rendono noti assai presto; e le iniziative nel Ministero si svolgono appunto perchè in essi si sente l'influenza della scienza viva e del crescente coltura del paese. Inoltre gli stessi inventori, coloro i quali fanno progredire la tecnica e scoprono nuovi congegni e perfezionano le macchine e via dicendo, si danno cura essi stessi di farli conoscere al Ministero; quindi non è necessario, per esempi

costituire, come egli diceva, un ufficio ciale per l'elettro-tecnica, unicamente ch  questa parte ha acquistato una cos  grande importanza. Io credo che negli uffici ciali del Ministero vi sia personale idoneo a potere anche tener dietro a questi nuovi gressi dell'elettro-tecnica; nella costituzione dei vari rami delle amministrazioni questi elementi tecnici vennero a prender posto necessariamente.

Quanto alla materia delle responsabilit , questo detto la frase: la responsabilit  degli impiegati, ma la cosa non   facilmente applicabile.

Io ricordo che la legge tedesca del 1873, che credo sia la legge pi  perfetta che sia in Europa sullo stato civile degli impiegati, ha una disposizione particolare nella quale   detto che gli impiegati sono responsabili tutti dell'opera loro. Orbene, consultando i commenti a quella legge, consultando i grandi trattati di diritto pubblico tedesco, ho visto quante difficolt  siano nell'interpretazione di questo articolo: non   facile lo scrivere, che gli impiegati debbono essere responsabili, in una disposizione di legge, non   poi facile ottenere l'applicazione pratica di questo principio.

Qui recentemente abbiamo avuto un'interessante discussione su questo punto a proposito del progetto di legge che   diventata legge ferroviaria del 22 aprile. Secondo la proposta della Commissione, la legge avrebbe dovuto contenere un articolo relativo alla responsabilit  del direttore delle ferrovie di Stato, del vice-direttore e dei consiglieri di amministrazione. Ebbene, seguito ad un eloquente discorso dell'onorevole Gianturco, il quale dimostr  la necessit  di disciplinare questa materia, la Camera pens  di non approvare quell'articolo del progetto di legge e di rinviarlo per futuri studi.

Io vengo dunque che la proposta fatta dall'onorevole Abignente   meritevolissima e che io vorrei che si potesse disciplinare questa materia della responsabilit  degli impiegati, ma riconosco che   di una necessit  straordinaria.

Ma poi non si pu  risolvere solo per quanto si riferisce al Ministero dei lavori pubblici, ma deve essere risolta per tutte le amministrazioni.

L'onorevole Abignente ha poi parlato dell'automobilismo in modo veramente egregio e ha detto che bisognava tener conto di questa nuova forma di comunicazione in modo che in questo modo si sarebbe ri-

solto il problema delle comunicazioni in regioni, le quali mancano di altri mezzi celeri di trasporto, e cio  di ferrovie e di tramvie. Ora io ho sentito con molto interesse la sua dimostrazione e il mio cuore era proprio con lui allora quando egli pronunciava quelle eloquenti parole. Ma, purtroppo, il mio occhio correva in quel momento sopra una legge, che tutti voi conoscete, la legge del 30 giugno 1904, n. 293, la quale ha limitato a 100,000 lire lo stanziamento annuale per promuovere l'automobilismo. Ecco quindi che io, che avrei desiderio di secondare questo nuovo mezzo di comunicazione, mi trovo legato dai vincoli della legge del quadriennio. Io cercher  di aumentare questo stanziamento e credo che il bilancio me ne dar  modo, ma, per ora, debbo stare nei limiti della legge stessa, e non posso spendere che queste 100,000 lire. L'onorevole Abignente ha calcolato che soltanto per le linee automobilistiche della Basilicata sarebbe stato necessario spendere almeno 500,000 lire: si scorge quindi che con 100,000 lire per tutto il Regno si pu  far ben poco, e un aumento dell'assegno si impone ed io, ripeto, procurer  di farlo.

L'onorevole Abignente ha anche toccato il problema ferroviario di Napoli.

Io gli ho gi  detto, interrompendolo, che avevo ricevuto da pochi giorni il progetto per la nuova stazione di Napoli. Egli per  ha richiamato la mia attenzione sopra un altro progetto pi  semplice. Orbene io presenter  le sue osservazioni alla nuova amministrazione delle ferrovie di Stato, affinch  ne tenga conto appunto per la risoluzione di questo complesso problema. Ma, fino a prova contraria, io debbo stare ai progetti compilati da tecnici molto autorevoli.

L'onorevole Abignente ha poi parlato dei furti ferroviari. Sopra questo argomento non posso promettere altro se non che cercher  di attuare nel nuovo esercizio di Stato un servizio, il quale permetta di scoprire questi furti con maggiore facilit . Sulle linee Sicule l'attuale direttore generale delle ferrovie di Stato era gi  riuscito ad ottenere buoni risultati; ed io spero di potere, mediante la sua esperienza nella materia, riuscire ad organizzare sulle ferrovie di Stato un servizio tale, il quale possa, se non togliere del tutto, almeno diminuire grandemente questo inconveniente.

L'onorevole Abignente mi ha interpellato relativamente al materiale mobile delle

s trade ferrate. Ora l'onorevole Rubini, che è tanto conoscitore di questa materia, lo avvertì che il materiale mobile sopra le nostre linee ferroviarie non è così scarso, come si crede.

Forse qualitativamente è imperfetto, anzi molto imperfetto, ma, appunto per riparare a questa imperfezione, uno dei primi atti del mio Ministero fu quello di ordinare riparazioni di locomotive e di veicoli, e, siccome per queste riparazioni non erano sufficienti le officine delle Società, così si diedero lavori anche alle officine private. Il lavoro prosegue attivamente. Inoltre si sono fatte copiose ordinazioni: si sono ordinate 150 locomotive e 54 sono in corso di costruzione; si sono ordinate 200 carrozze ed altre 350 sono in costruzione; si sono ordinati 100 bagagliai ed altri 50 sono in corso di costruzione; si sono ordinati 1810 carri ed altri 2500 sono in corso di ordinazione. Quindi voi vedete che noi cerchiamo di provvedere il meglio possibile a queste necessità del nostro esercizio di Stato.

L'onorevole Abignente ha sollevato alcune questioni giuridiche relative alla avvocatura erariale; ma mi permetterà di non entrare in queste questioni particolari che potrebbero dar luogo ad ulteriori questioni.

Però io mi permetto di osservargli che rispetto, per esempio, al primo quesito che egli ha fatto, cioè delle controversie concernenti le linee di proprietà delle Società ed esercitate dallo Stato, se lo Stato ha veste d'intervenire in rappresentanza delle Società stesse (parmi sia questo il quesito che egli mi ha presentato, se ho ben capito), a me sembra che non ci sia bisogno di una espressa delegazione perchè lo Stato in questo caso possa intervenire, inquantochè è insito nella natura stessa dei rapporti che si stabiliscono e, trattandosi di interessi patrimoniali, la difesa di questi interessi patrimoniali spetterebbe all'avvocatura erariale, secondo il disposto della legge del 1905. Ma si tratta di questioni così particolari sulle quali naturalmente bisogna portare la maggiore riflessione ed avremo occasione (se si verrà a discutere più particolareggiatamente sul riordinamento dell'avvocatura erariale) anche di risolvere questo problema: in generale dirò che sulle relazioni fra l'ufficio legale ferroviario e l'avvocatura erariale non credo si debba provvedere, come desidera l'onorevole Abignente, mediante decreti da convertirsi in legge, ma, occorrendo, mediante vere e proprie leggi; per ora non potrei accettare questa parte del

suo ordine del giorno che viene a vincolare troppo la libertà del potere esecutivo nella interpretazione della legge del 1905.

Se l'onorevole Presidente lo consente do manderei un poco di riposo.

PRESIDENTE. Si riposi, onorevole ministro.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sonnino a recarsi alla tribuna per la presentazione di una relazione.

SONNINO-SIDNEY. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge d'iniziativa parlamentare: Norme per la concessione della cittadinanza italiana.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata, distribuita, ed il disegno di legge iscritto nell'ordine del giorno.

(La seduta è sospesa alle 16.20 e riprende alle ore 16.30).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di riprendere il suo discorso.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Cao-Pinna ha parlato anzitutto della viabilità ordinaria, ma spero che le risposte date da me precedentemente possano, se non soddisfarlo, almeno fargli conoscere quali sono le intenzioni o le convinzioni del ministro rispetto a questo argomento.

Egli ha parlato poi delle ferrovie sarde. Ora, la Società delle ferrovie reali sarde ha proposto dei miglioramenti di orario e così questi si avrebbe aumento di treni e acceleramento dei treni stessi.

Io prenderò in esame queste proposte, appena attuato l'esercizio di Stato delle ferrovie, che mi darà modo di ritornar appunto sopra l'esame di tutto il problema ferroviario nella sua pratica esplicazione, e mi occuperò in modo particolare anche dell'esame delle relazioni intercedenti fra la Compagnia delle ferrovie sarde e lo Stato.

Rispetto alle opere idrauliche, che l'onorevole Cao-Pinna desidera nella Sardegna egli sa meglio di me che il progetto di massima che è stato fatto per il tratto inferiore del Flumini-Mannu importa una spesa di 3 milioni di lire, e quindi esso supera di un milione e 700 mila lire il fondo assegnato dalla legge 3 luglio 1902 per la sistemazione di questo corso d'acqua. Quindi al Ministero si sono trovati nella condizione di non avere i fondi per poter fare tutto il lavoro secondo il progetto presentato, perchè la somma a disposizione era più limitata, nello stesso tempo di aver di fronte le viv

remure dei comuni interessati alla solle-
ta esecuzione dell'opera.

L'amministrazione perciò, per mezzo dell'ufficio del Genio civile, cercò di eseguire lavori là dove si presentava più grave il anno delle inondazioni, e per la parte più tile: ed appunto a questo scopo ne appaltò er 800 mila lire; di più anticipò 860 mila re sul fondo dei 25 milioni autorizzati alla legge del 1902 e per le restanti 360 mila lire si dovrà provvedere con stanziamenti in bilancio.

Vede dunque l'onorevole Cao-Pinna che amministrazione si è data cura di soddisfare, nei limiti della possibilità, i desideri di quelle popolazioni per ciò che riguarda questa sistemazione.

Egli poi mi ha richiesta l'istituzione di un ufficio speciale idraulico per la Sardegna, nalogamente a quello che è nei propositi del Governo di istituire per il Veneto. Io non posso dare a lui ora un affidamento sicuro per la istituzione di un tale ufficio, ma gli prometto di prendere in considerazione la sua proposta, tanto più da che egli non vero senso patriottico ha detto che non dobbiamo preoccuparci della sede di questo ufficio qualora la sua istituzione fosse ostacolata da contestazioni e da rivalità locali, ma che in tal caso dovremmo passar sopra queste rivalità e mettere l'ufficio là dove si sembrerebbe più opportuno. Io quindi accio assegnamento sull'opera dell'onorevole Cao-Pinna per poter vincere le resistenze locali per la scelta della sede dell'ufficio, qualora esso fosse istituito.

L'onorevole Fera ha ripreso in esame la questione delle bonifiche, quella della viabilità, e quella delle strade ferrate; ed anche qui mi permetta la Camera di indugiarmi in qualche particolarità perchè per rispondere non potrei fare altrimenti.

L'onorevole Fera sa che per le bonifiche che gli stanno a cuore, dal 1881 in poi si sono spese lire 1,177,000: si sono fatti per un terzo i lavori, dell'importo di lire 753,000, per la Macchia della Tavola, e si sta compilando un progetto per altre 300,000 lire: si è autorizzata la spesa di 6,200,000 lire per il bacino inferiore dei torrenti Raganello, Satanasso, Gronde, Esaro, ecc., sono poi in corso per la valle a destra del Crati lavori per 315,000 lire. Per il Coriglianeto, il Cino e il Trionto vi sono lavori in corso per 2,114,000 lire.

Rispetto alla strada litoranea Tirrena, egli sa che molti tronchi sono già in costruzione e che restano ancora da costruire 7

od 8 tronchi dei più urgenti, per cui la legge del 1902 ha dato i fondi.

Naturalmente anche qui sentiamo la deficienza del personale del Genio civile per sollecitare questi lavori: e se io potrò col tempo aumentare questo personale, non solo ne verrà maggior sollecitudine nei lavori di bonifica, ma anche nella costruzione della strada Tirrena. In quanto alla strada Jonica, in verità le mie informazioni non sono così favorevoli come io vorrei che fossero per soddisfare interamente l'onorevole Fera, inquantochè gli elenchi delle strade provinciali sussidiate dalla legge del 1881 non sono stati ritoccati e quindi non è ancora compresa, per quanto io mi sappia, quella strada negli elenchi. E questa è la ragione del mancato esaudimento delle istanze della provincia per compiere quei lavori. In fine l'onorevole Fera si è occupato delle ferrovie calabresi e specialmente della ferrovia silana.

A questo proposito io rivolgo all'onorevole Fera un particolare ringraziamento perchè egli ha riconosciuto la opportunità di devolvere il fondo silano alla costruzione della ferrovia tra Cosenza e Cotrone. (*Interruzione del deputato Fera*). Almeno mi parve che egli dichiarasse che quelle popolazioni consentono a che il fondo silano sia devoluto a questo scopo.

FERA. Rassegnazione passiva.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole collega sa meglio di me come questo fondo si voleva prima assegnare ad istituzioni scolastiche: ma questa proposta non ebbe benevola accoglienza e si pensò allora di devolvere quel fondo alla costruzione di strade ordinarie.

Ma anche questa proposta venne messa da parte, e l'ultima Commissione che si occupò dell'argomento dichiarò che quel fondo silano, il quale oggi giorno ammonta a circa due milioni e mezzo, dovesse invece devolversi a costruzioni ferroviarie e specialmente alla costruzione della ferrovia silana; ed è facendo eco a questa proposta, che nel disegno di legge sulle ferrovie complementari che sta davanti alla Commissione, si è introdotta la disposizione per cui il fondo silano è devoluto appunto alla costruzione della ferrovia silana.

L'onorevole Fera ha detto che quelle popolazioni hanno accolto questa proposta con una rassegnazione passiva. Io non so distinguere tra rassegnazione attiva e passiva; ma dal momento che non protestano,

debbo ritenere che esse siano contente della destinazione di quel fondo.

FERA. Non lo hanno neppure saputo. (*Commenti*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma verrà la questione davanti alla Camera per le ferrovie complementari, e non è mistero per nessuno che nel disegno di legge che sta ora dinanzi alla Commissione vi è un articolo il quale stabilisce in modo speciale che il fondo silano è devoluto alla costruzione della Cosenza-Cotrone.

L'onorevole Valentino ha trattato altamente il problema delle comunicazioni ferroviarie: egli ha dipinti con vivaci parole gli inconvenienti delle distanze ed ha lamentata la configurazione longitudinale del nostro paese che queste comunicazioni rende tanto difficili, ed ha fatto voti perchè le ferrovie vengano a sopprimere in un certo modo rapidamente queste distanze, instaurando un vero buon servizio.

Ora io consento a quello che ha detto l'onorevole Valentino, quantunque mi sembra che sia caduto in qualche esagerazione. Egli ha detto, per esempio, che da Reggio al confine Nord, si impiega più tempo che da Marsiglia a Calais. Ma mi pare, innanzi tutto, che la distanza sia maggiore. L'onorevole Valentino poi non mi sembra abbia tenuto conto delle condizioni particolari di molte nostre ferrovie rispetto alla altimetria. Le nostre ferrovie sono state tra le più costose del mondo, appunto perchè hanno dovuto superare molte montagne e molti corsi d'acqua, cosicchè vi sono molte gallerie e molti ponti. Egli ha ricordato l'Ungheria. Ma anch'io ho percorso l'Ungheria due volte, ed ho visto quell'immensa valle della Pusta dove si trovano soltanto piccole ondulazioni di terreno, cosicchè con grande facilità vi si poterono costruire ferrovie. Ho viaggiato anche, nelle passate vacanze, negli Stati Uniti d'America ed anche là ho visto che è facile costruire delle ferrovie, perchè una gran parte di quel territorio è piana e poi perchè gli americani, con grande praticità, costruiscono due, e magari quattro binari, ma poi, quando arrivano ad un corso d'acqua, si contentano di un binario solo, posto sopra un ponte, spesse volte costruito anche con poca solidità, mentre invece da noi si cerca sempre di fare delle opere molto solide. Quando si tien conto quindi delle condizioni altimetriche e della configurazione longitudinale del nostro paese e di tutte le difficoltà di costruzione e di esercizio che derivano da

queste condizioni particolari, dobbiamo davvero ammettere che molto si è fatto per affratellare le varie regioni, per rendere facili le comunicazioni del nostro paese.

Assai anche si è fatto per ciò che riguarda le tariffe. Per esempio, rispetto ai trasporti delle derrate alimentari si sono applicati ai singoli carri dei prezzi che prima si praticavano per quantitativi di 5 mila carri. Con le tariffe eccezionali che tutti conoscono, del 24 giugno e 3 agosto 1903 e 22 settembre 1904, si sono stabiliti dei prezzi forse inferiori al costo i quali hanno cagionato un aggravio allo Stato di oltre 8 milioni.

Così si sono rimaneggiate le tariffe della Sardegna, come ho già avvertito; si sono estese le tariffe locali dei viaggiatori; si è raddoppiata l'estensione dei biglietti di andata e ritorno per singoli e per comitive, sono estesi i biglietti per famiglie; e i biglietti circolari, e i biglietti combinabili sono stati disciplinati con nuove norme, che ne rendono più agevole l'uso; si sono facilitati gli abbonamenti; si è fatto il servizio economico in 12 linee, e con ottimi risultati. Vede dunque che qualche cosa si è fatto.

Io accolgo la sua raccomandazione relativamente alla trazione elettrica, cioè, come egli disse, all'elemento della celerità, e rispetto alla tariffa ridotta, cioè all'economicità delle comunicazioni, e naturalmente io raccomanderò all'amministrazione del nuovo esercizio di Stato di adottare quei maggiori perfezionamenti che saranno possibili, date le nostre condizioni finanziarie e tecniche.

Quindi l'onorevole Valentino può essere certo che l'esercizio di Stato agevolerà notevolmente l'applicazione di tutti i progressi tecnici, e sono lieto di prendere occasione dal mio discorso per rendere omaggio a nuovo direttore generale delle strade ferrate il quale ha dimostrato una capacità tecnica altissima sia come direttore delle ferrovie siciliane, sia per tutti i lavori che egli ha fatti in ordine alla materia ferroviaria, e sono certo che questa sua mirabile attività non si rallenterà, ma si intensificherà nella direzione dell'esercizio di Stato.

L'onorevole Santini ha parlato di Roma ed ha fatto un'allusione che, non mi parva benevola, al monopolio delle forze idrauliche in provincia di Roma...

SANTINI. Tutt'altro che benevola.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Malevola...

SANTINI. Malevola è più giusto.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*...della Società franco italiana.

SANTINI. Più franco che italiana.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ora l'amministrazione non ha fatto altro che applicare la legge vigente che, come Ella sa, dà il diritto di priorità alle domande, secondo l'ordine di presentazione.

Riprenderemo in esame quel disegno di legge, che è già stato studiato da una Commissione, ed il quale stabilisce invece la preferenza per le concessioni, secondo l'importanza dell'oggetto, e non secondo la priorità della domanda. Ad ogni modo, su questo punto, io non posso prendere nessuna disposizione.

SANTINI. L'ho detto, che non avrebbe potuto far niente.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. E poi, per accontentare l'onorevole Santini, mi associerò all'autoelogio, che egli si fece ieri, relativamente allo studio della navigazione interna. Egli dichiarò che s'è occupato in modo speciale. Sono lieto di poter dichiarare all'onorevole Santini, che lo ringrazio di avermi dato, questa notizia, perchè l'opera sua avrà giovato notevolmente a spingere l'amministrazione a risolvere il problema e ad affidarlo alla Commissione che poi l'ha esaminato così partitamente.

Vengo ora alla grave questione del palazzo del Parlamento. (*Ooh! ooh!*)

Non voglio pregiudicare le eventuali discussioni che si potranno fare sulla mozione degli onorevoli Guerci e compagni, presentata nella tornata del 18 maggio; ma debbo dire che l'amministrazione si è subito occupata delle voci che erano corse riguardo al progetto Basile pel palazzo del Parlamento, specialmente rispetto alla questione delle fondazioni del palazzo stesso.

Abbiamo chiamato a Roma l'architetto Basile; e gli abbiamo chiesto di farci un rapporto sopra questo argomento. Leggerò questo rapporto la parte che si riferisce appunto alle fondazioni. (*Segni di attenzione*).

« Quanto ai saggi per le fondazioni, essi hanno dimostrato, come l'Eccellenza Vostra mi ha detto, che potrà rilevare dalla relazione che l'ufficio del Genio civile ha redatto in proposito, che le condizioni del terreno sono appunto quelle dapprima previste, e che nessuna grave difficoltà tecnica si presenterà nella effettiva esecuzione delle opere di fondazione del nuovo fabbricato. Il piano generale di argilla, che dà assoluta garanzia del sostegno della fabbrica, si trova a metri

dieci sotto il piano della nuova piazza, ed a soli metri sei sotto il pavimento dei locali sotterranei del nuovo edificio. Pertanto le vere e proprie fondazioni non misureranno che metri sei all'incirca ». (*Interruzioni*).

SANTINI. A Roma, non succede mai questo. Chiami un capo-mastro locale; forse, sarà meglio!...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che non voglio pregiudicare le future deliberazioni del Parlamento. Ho creduto opportuno, in risposta all'interpellanza dell'onorevole Santini, di dare comunicazione di questa parte del rapporto Basile, appunto per dimostrare che l'amministrazione ha curato di assumere le necessarie informazioni. Quando verrà in discussione la mozione dell'onorevole Guerci, leggerò l'intero rapporto dell'architetto Basile e sarò agli ordini della Camera per l'esecuzione delle sue deliberazioni. Pel momento, non sono altro che un modesto esecutore di precedenti deliberazioni della Camera; e credo che ad essa non dispiacerà che, da parte del Ministero, sia stato subito interpellato l'ingegnere progettista dei lavori, per avere precise indicazioni in proposito.

L'onorevole Astengo ha parlato del porto di Savona.

Egli sa che la legge del 13 marzo 1904 autorizzò una spesa di 70 mila lire pel completamento delle opere nel porto di Savona; e con tal somma si voleva provvedere alla costruzione di un parco vagoni, ma il comune vorrebbe invece il banchinamento a nord, e la Commissione del piano regolatore del porto ha ordinato il progetto di tale banchinamento. Intanto l'onorevole Astengo sa che si provvede alla posa di nuovi binari sulle calate, ed ho cercato di fare questo con economie sopra altri punti del bilancio per soddisfare un legittimo desiderio.

È anche all'esame un progetto per l'aumento della potenzialità della linea Savona-Torino, ma anche questa materia dovrà essere esaminata dalla nuova amministrazione delle ferrovie di Stato, ed anche all'onorevole Astengo ripeto le assicurazioni che ho dato ai colleghi nelle mie dichiarazioni precedenti: che prenderemo a cuore lo studio di tutti questi problemi ferroviari appunto per poterli risolvere secondo la maggior convenienza del porto di Genova e di quello di Savona.

L'onorevole Turco ha parlato delle condizioni delle Calabrie, ed anzitutto della

valle dell'alto Sarmento, e si è lagnato che vi sia qui nel bilancio uno stanziamento soltanto per memoria. Ma io lo prego di considerare che per la strada della valle dell'alto Sarmento vi sono vari tronchi in costruzione e vi sono circa 2 milioni disponibili per completare tutta la strada, e se lo stanziamento è fatto qui nel bilancio solo per memoria è perchè vi sono dei residui sufficienti per i lavori sino al prossimo esercizio 1906-907. Quindi le sue apprensioni non hanno ragione di esistere. Relativamente alle opere di bonifica richiamo alla sua memoria quanto ho detto all'onorevole Fera e credo si contenterà di quelle spiegazioni. Solamente ho sentito da lui alcune dichiarazioni che in realtà mi hanno fatto pena, inquantochè si è lagnato da una parte perchè i lavori di bonifica non si eseguono, e dall'altra parte si è lagnato che i lavori di bonifica eseguiti non corrispondono allo scopo. Noi ci aggiriamo in un circolo vizioso. Se non si fa, si dice che l'amministrazione è inerte, che non compie il suo dovere; se si fa si accusa l'amministrazione di aver fatto male.

TURCO. Se fa male davvero.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In realtà non so come si possa uscire da questo circolo vizioso, ed ho sentito con vero dolore l'onorevole Turco, colla sua eloquente, calda ed immaginosa parola, descriverci quella *marea verde* creata dall'alagamento del Crati, che doveva essere frenato dai lavori d'arginatura. Ho domandato informazioni all'amministrazione su questo punto e l'amministrazione mi ha detto che probabilmente l'onorevole Turco è caduto in errore e che il cono di deiezione, il quale ha prodotto quella marea verde cui egli allude, probabilmente non si è formato nel Crati o dal Crati, ma nell'alveo del fiume Oliva che ha originato una palude priva di scolo sulla destra dello stesso fiume. Ora per tale palude, denominata di Aiello, e per la sistemazione del torrente Maiuzzo, affluente dell'Oliva, sono stati appaltati i lavori per 400 mila lire circa. Ad ogni modo, io rinnovò le indagini e, se l'amministrazione è in errore, cercherò di provvedere per quanto sarà possibile per riparare a questo gravissimo inconveniente, che le opere, le quali dovrebbero essere destinate a redimere quelle regioni, si convertano in un danno permanente e più grave ancora per esse.

L'onorevole Bentini mi ha parlato della disoccupazione del Basso Bolognese. Prima

di tutto io mi compiaccio che egli abbia con molta franchezza e sincerità di parola giudicato questo sistema di lavori saltuari che si danno allo scopo di fronteggiare la disoccupazione.

Egli ha detto benissimo che questi lavori casuali acquistano un carattere elementare ed invece di essere un rimedio permanente al male, sono forse causa che il male si aggravi. Ed egli giustamente anche avvertiva che qualche volta questi lavori si compiono, non per un bisogno evidentemente riconosciuto ed accertato, ma proprio sotto la pressione dei tumulti locali. Però, dopo questa dichiarazione così esplicita ed alla quale io plaudo di gran cuore, egli ha detto: ma le condizioni del Basso Bolognese sono particolari e quindi io ho potuto qui la questione della disoccupazione del Basso Bolognese, appunto perchè questi suoi caratteri particolari debbono indurre il Governo a rivolgere ad essa una speciale attenzione.

Egli ha parlato quindi della bonifica del Basso Bolognese, la quale, come saprà, già stata, in parte almeno, affrettata dalla legge dell'8 luglio 1903, che autorizzò il sollevamento di un tratto del canale del Botte al passo Canne. Ora vi è una speciale Commissione, che studia i criteri per eseguire i lavori, per i quali fu dalla legge 22 marzo 1900 autorizzata la spesa di lire 29,200,00. Se la Commissione, come spero, porterà presto a termine i suoi lavori, ed io cercherò sollecitarla, e se i consorzi vorranno anche essi affrettare le pratiche per la concessione dell'opera, farò in modo che l'amministrazione provveda con la maggiore prestezza per parte di sua competenza; dimodochè anche questo rimedio alla disoccupazione del Basso Bolognese sarà avviato. (*Segni di assentimento del deputato Bentini*).

Dai segni di assentimento dell'onorevole Bentini parmi che egli sia rimasto soddisfatto di questa risposta.

L'onorevole Brizzolesi ha oggi sollevato un'altra questione speciale, che si riferisce alla stazione di Ovada. Di questa questione io non ho avuto ancora mezzo di occuparmi per la ragione che, come egli stesso ha detto, il progetto del comune di Ovada per la nuova stazione non è ancora venuto all'amministrazione. Quindi io mi limito a dirgli che appena il progetto sarà venuto, lo farò studiare dalla nuova amministrazione delle ferrovie di Stato e vedrò se il progetto possa esser preso in considerazione e se se ne possa

tener conto nella esecuzione dei lavori che si debbono fare in quella stazione.

Viene ultimo oratore l'onorevole Marazzi. Questi mi ha rivolto alcune domande veramente importanti. Anzitutto mi ha chiesto: quale sarà la condotta dello Stato nella concessione di nuove ferrovie?

Perchè egli ha giustamente osservato che l'organizzazione dell'esercizio di Stato porta anche in questo una nuova fase. Ed ha avvertito che la concessione di nuove ferrovie può, eventualmente, danneggiare finanziariamente l'esercizio di Stato e che quindi l'esercizio di Stato dovrebbe essere alquanto restio a fare queste concessioni che potrebbero scemare i redditi dell'esercizio stesso.

Ora io credo che l'esercizio di Stato dovrà portare una maggiore sistemazione nelle concessioni stesse, le quali non si dovranno più fare tanto a caso, come si facevano fino ad ora; ma l'esercizio di Stato non impedirà che si facciano nuove concessioni, quando le nuove linee ferroviarie siano riconosciute necessarie e corrispondenti ai bisogni delle popolazioni. Si farà una più esatta ed accurata istruttoria tecnica e finanziaria della materia, ma questa più accurata istruttoria tecnica e finanziaria non impedirà le nuove concessioni. Tanto più che io non credo che queste nuove concessioni possano essere di danno all'esercizio di Stato, in quanto che la creazione di una nuova linea apre una nuova zona, dalla quale nuovi passeggeri e nuove merci si istradano sulle ferrovie di Stato. Ne viene quindi un aumento di quella intensità del traffico, che tutti ci auguriamo si verifichi nell'esercizio.

Potrà essere che in qualche caso speciale vi sia un danno all'esercizio di Stato, ma, nella massima parte dei casi, la creazione di nuove linee sarà di giovamento all'esercizio di Stato. Non si può dunque temere che l'esercizio di Stato venga ad ostacolare le ulteriori concessioni.

Però l'onorevole Marazzi ha presentato un altro importante problema ed io sono lieto che egli l'abbia presentato, ed è questo: se non sarà opportuno, nell'avvenire, di distinguere, sia pure con una nuova legge, la concessione della costruzione dalla concessione dell'esercizio e quindi di fare la concessione della costruzione, ma riservare l'esercizio allo Stato.

Già in alcune concessioni precedenti si è fatta questa riserva, e gli stessi concessionari hanno voluto, in prevenzione dell'esercizio di Stato, che si dichiarasse che lo Stato avrebbe assunto l'esercizio anche di quelle

linee. Quindi, quando noi verremo a fare nuove concessioni, metteremo il problema precisamente nei termini in cui l'ha messo l'onorevole Marazzi, e studieremo, per ogni singolo caso, se si debba fare la doppia concessione, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio, o se si debba dare soltanto la concessione della costruzione, riservando l'esercizio allo Stato.

Ecco quindi che l'attuazione dell'esercizio di Stato avrà sulla politica ferroviaria italiana molto maggiore importanza di quello che non si crede. Non risolveremo soltanto una questione di esercizio, ma metteremo in una nuova fase tutto l'andamento della politica ferroviaria italiana. E credo che, trattandosi di un esercizio di Stato, la questione verrà davanti alla Camera in tutte le sue parti, allorquando si presenterà il bilancio dell'esercizio di Stato, ed allora la discussione che si potrà svolgere in quell'occasione potrà anche illuminare il Governo, o, meglio ancora, l'amministrazione delle ferrovie di Stato nella sua condotta rispetto alle concessioni che si debbono fare ed all'andamento generale di tutto il servizio; e credo che sarà questo un grande vantaggio dell'esercizio di Stato, di fronte all'esercizio sociale.

L'onorevole Marazzi ha sollevato la questione della interpretazione della parola *prolungamento* che è contenuta nell'articolo primo della recente legge del 22 aprile 1905.

Ora questa parola *prolungamento* a me pare che non possa dar luogo neppure a dubbi filologici. Prolungamento di altre linee vuol dire continuazione di queste linee, ulteriore sviluppo delle linee stesse. Sarà poi nel caso particolare da decidere se si tratti di un prolungamento vero o di un allacciamento. La parola « allacciamento » è diversa da quella « prolungamento », e credo che tecnicamente si potrà in ogni singolo caso determinare quando si tratti di prolungamento e quando di allacciamento.

Però l'onorevole Marazzi (*in cauda venenum*), dopo aver discusso la questione nel suo aspetto generale, è sceso ad una applicazione particolare con la linea Cremona-Crema-Milano; ed è venuto a porre il quesito se questa linea sarà una linea di prolungamento o di allacciamento. Con molta temperanza, con molta prudenza, con molta finezza egli non mi ha domandata una dichiarazione esplicita; ha detto: badate, onorevole ministro, al Ministero ci devono essere studi al riguardo, informatevi, tenete d'occhio que-

sta linea che (lo dico io a nome suo) mi sta tanto a cuore, e poi prendete delle risoluzioni.

Ebbene, io gli prometto di farlo. Anche l'onorevole Marazzi sarà soddisfatto in questo suo desiderio.

E poichè egli mi fa segni di assentimento, io mi taccio, ma vorrei che la Camera fosse altrettanto soddisfatta del mio modesto discorso quanto è stato soddisfatto l'onorevole Marazzi di questa mia ultima e definitiva dichiarazione, con cui finisco di annoiarvi. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Voci. Chiusura, chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Essendo appoggiata, la metto a partito, riservando naturalmente la facoltà di parlare al relatore.

Chi approva la chiusura voglia alzarsi.

(*È approvata*).

Prima di dare facoltà di parlare al relatore riterrei opportuno procedere allo svolgimento dei pochi ordini del giorno che ancora rimangono, ed i cui presentatori sono iscritti nella discussione generale. Questi ordini del giorno sono quattro.

Il primo è quello di cui ho già dato lettura in principio di seduta, e che dovrà essere svolto dall'onorevole Guastavino, e che rileggo:

« La Camera, convinta della urgenza dei lavori per la sistemazione e il miglioramento delle linee e delle stazioni ferroviarie dell'Alta Italia in relazione col movimento del porto di Genova e coi valichi alpini, invita il Governo a sollecitare dalla Commissione Adamoli, nominata per risolvere tale problema, il compimento del suo studio ed a presentare intanto al Parlamento proposte concrete per l'esecuzione dei lavori dalla Commissione stessa già sino ad ora designati ».

L'onorevole Guastavino ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

GUASTAVINO. Io porterò via pochissimo tempo alla Camera, ossequente al monito del Presidente, che mi ha raccomandato di essere breve.

Il mio ordine del giorno non ha bisogno di essere svolto ampiamente, perchè la raccomandazione che esso contiene è chiara per sè stessa.

Desidererei semplicemente che questa

raccomandazione fosse presa in considerazione dal ministro dei lavori pubblici affinché sollecitasse la seconda parte della relazione Adamoli tanto attesa.

In questa seconda parte si deve designare quale sarà la nuova linea di allacciamento del porto di Genova con l'Alta Italia e per conseguenza col centro dell'Europa.

Io attendo, e con me i sottoscrittori dell'ordine del giorno, questo secondo volume della relazione Adamoli e non posso che pregare il Governo di sollecitare la pubblicazione del volume stesso.

Questo è lo scopo precipuo del nostro ordine del giorno, mentre si desidererebbe intanto che si sollecitassero i lavori del primo volume, come già ne ha fatto promessa il Governo stesso, e contemporaneamente si desidererebbe che le due linee laterali che congiungono le due riviere al porto di Genova fossero a doppio binario; che si venisse all'ampliamento razionale delle stazioni di Pontedecimo, di Busalla e di Ronco; che si ottenesse la sistemazione delle stazioni di Milano e di Torino e si eseguissero altri lavori inerenti.

L'onorevole ministro non si spaventi della spesa necessaria per tutti questi lavori: sono lavori che si possono fare entro un certo lasso di tempo, ma tutte le somme che si spenderanno per questo scopo saranno, non solo a vantaggio di Genova, ma dell'Italia tutta. Per conseguenza a me non resta che fare una raccomandazione in questo senso, ed ho la coscienza che sia già nello spirito e nelle idee del Governo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Battelli che leggo:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a sottoporre a nuovo studio la costruzione dei collettori della città di Roma, per vedere se convenga fare scorrere scoperti fino allo sbocco nel Tevere i tronchi ancora da costruire ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato:

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Battelli ha facoltà di parlare per svolgerlo.

BATTELLI. Fino dal 1882, come saprà benissimo l'onorevole ministro, furono proposti due collettori per la città di Roma, per raccogliere le acque pluviali e le acque luride della città, e ciò per liberarne il Tevere che attraversa la città. Ora in quasi tutte le città italiane, come, per esempio,

Milano, la quale si estende al di fuori delle mura molto di più di quello che non si estenda Roma, si sono lasciati questi collettori scoperti; invece nel 1896 il Ministero propose che questi collettori corressero coperti fino allo sbocco del Tevere e ciò per ragioni d'igiene. La Giunta superiore di vigilanza sulle opere del Tevere fece opposizione a questa proposta del Ministero, e sottopose la cosa al Consiglio superiore di sanità (ed è qui l'amico Celli eminente igienista che ne porta la voce), e questo Consiglio disse che la Giunta di vigilanza aveva ragione perchè non si opponevano nè le teorie, nè la pratica dell'igiene. Ad onta di ciò il Ministero ha deciso che questi collettori corrano coperti fino allo sbocco, e credo che ciò sia avvenuto principalmente in seguito alla deliberazione di una Commissione speciale nominata nel 1900, quando avvennero i disastri della piena del Tevere.

Allora fu nominata una Commissione che fu presieduta da un uomo eminente nella scienza, il senatore Cremona, elettissimo matematico, la cui fama corre per il mondo, ma che, sebbene fosse direttore di una scuola d'ingegneria, non si è mai occupato di materie d'ingegneria, sebbene potesse benissimo far parte per via teorica anche di una Commissione tecnica.

Ma volevo soltanto fare questa osservazione, perchè il nome di Cremona non servisse di copertura e per provare che questa Commissione per il modo come era composta non era competente per concludere contrariamente alla Commissione di vigilanza, di cui facevano parte uomini precisi come l'onorevole Cavalletto e l'onorevole Canevari.

Orbene i lavori sono arrivati a circa due chilometri al di là di S. Paolo, per suggerimento forse di questa Commissione, la quale aveva consigliato anche un'altra cosa, cioè nientemeno che di sopprimere l'isola Tiberina con una spesa che per la sola espropriazione ammontava a 30 milioni, progetto mostruoso davvero, perchè invece si sono eliminati tutti gli inconvenienti con la spesa di soli due milioni, come è risultato alla prova dell'ultima piena alla quale i lavori hanno resistito perfettamente. Rimangono dunque circa 3 chilometri di questi collettori da costruire, e siccome la spesa necessaria è di lire 800 al metro lineare, occorre sostenere un onere totale di più di 2 milioni. Domando se si possono risparmiare almeno questi 2 milioni, tanto più che il resto di questi collettori deve

attraversare l'aperta campagna, quasi direi il deserto. Inoltre l'onorevole Celli aggiunge che avremmo anche il vantaggio di raccogliere le acque delle piogge ed evitare così la formazione di pantani.

SANTINI. Ma dove sta il deserto?

BATTELLI. Ho detto *quasi* il deserto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Agnini:

« La Camera invita il Governo a provvedere sollecitamente alla completa sistemazione idraulica del comprensorio di Burana, interessante le tre provincie di Modena, Mantova e Ferrara ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

AGNINI. Col mio ordine del giorno intendo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle anormali condizioni della vasta plaga indicata col nome di comprensorio di Burana, che è delimitata dal Panaro e dal Secchia ed è chiusa al nord dal Po. Prima che fosse iniziata la bonifica che dal Comprensorio bonificando ha preso il nome di Burana, i terreni alti, a partire dall'argine sinistro del canale Naviglio, sfogavano naturalmente e facilmente le acque verso i terreni inferiori i quali formavano nella parte più depressa un grande bacino raccoglitore, sempre allagato.

In principio del secolo scorso si pensò di liberare dalle acque quella vasta zona e al primo Napoleone si deve la grandiosa opera della botte sottopassante il fiume Panaro, per lo sfogo delle acque di Burana.

Le vicende politiche condussero alla sospensione del lavoro, che fu ripreso dopo quasi un secolo, cioè quattordici o quindici anni or sono.

Non mi trovo in grado di precisare la spesa che lo Stato e gli interessati hanno già sostenuto per tale bonifica, però ritengo che sorpassi i 20 milioni. Sarebbe esagerato dire che l'opera non ha raggiunto lo scopo, ma è certo che l'ha raggiunto solo parzialmente.

La bonifica fu basata sul concetto tecnico della separazione delle acque alte dalle basse: ridurre la quantità di acqua che si raccoglie nella parte più depressa del Comprensorio, convogliando le acque alte in un canale speciale.

Si procedette così alla bonifica di Burana mediante la costruzione di un grande

collettore inferiore che va sino al Panaro, sottopassa questo fiume mediante la ricordata botte Napoleonica, e si congiunge vicino a Ferrara al Po di Volano proseguendo attraverso il basso Ferrarese fino alle valli di Comacchio. Contemporaneamente, a raccogliere le acque alte, si costruiva un canale, indicato col nome di Diversivo di Burana, che dall'argine destro di Secchia va al fiume Panaro, dividendo il Comprensorio in due zone, la superiore e l'inferiore.

Orbene: a lavori compiuti che cosa si è verificato?

La zona inferiore non ha assicurato lo scolo continuo ed efficace perchè quando il livello delle acque del collettore principale supera un dato limite, la provincia di Ferrara, a difesa di quella parte del suo territorio che è attraversato dal Po di Volano, non consente la immissione delle acque di Burana: la Botte sottopassante Panaro viene allora chiusa: e il Comprensorio inferiore di Burana va soggetto a parziali allagamenti.

Ma ben più gravi sono le condizioni della zona superiore: terreni fertilissimi, che i vecchi di 80 anni non rammentano di aver visto mai allagati, e sui quali per somma ironia pesano i contributi di bonifica, sono adesso di frequente inondati.

Dal 1895 ad oggi, ben 18 volte quei terreni furono soggetti ad allagamenti, e ciò per la insufficienza del canale Diversivo, il quale, mentre non è in grado di raccogliere e sfogare tutte le acque superiori, sbarra con le sue arginature la strada agli scoli minori che prima portavano liberamente e regolarmente le acque nelle valli di Burana.

Quali le conseguenze di questo stato di cose? quali i rimedii?

Le conseguenze d'indole economica, che variano a seconda dell'epoca in cui avviene l'allagamento e della durata di esso, le riassumo: perdita totale o parziale dei raccolti, danno che ne risentono i fabbricati, esaurimento dei terreni. Le conseguenze d'indole igienica sono il diffondersi delle malattie di carattere tifoideo in quelle povere famiglie che sono obbligate ad abitare le case rese malsane dall'umidità assorbita; la malaria prodotta dalla decomposizione delle materie organiche; l'inquinamento dell'acqua dei pozzi; ed altre ancora. Aggiungasi la disoccupazione, che è già tanto grave e dolorosa nei nostri paesi, aggravata dalla mancanza di lavoro nella plaga inondata e dalla mancanza dei raccolti.

In quanto ai rimedi, sebbene io mi sappia incompetente, azzardo di enunciarli facendomi semplice portavoce, eco fedele di ciò che sento dire e ripetere da persone tecniche e da pratici, i quali ulimi guidati dall'esperienza molte volte vedono più lontano degli stessi tecnici.

Per la zona inferiore è convincimento di tutti che occorra rendere indipendente il grande collettore di Burana; in altri termini che sia necessario condurre direttamente al mare le acque del collettore stesso.

Per la zona superiore, a dir vero, il Ministero dei lavori pubblici, preoccupato degli inconvenienti verificatisi dopo la costruzione del Diversivo, studiò il modo di riparare. Ma la compilazione dei progetti e le solite lungaggini burocratiche, protrassero le cose di tanto che — malgrado i miei continui eccitamenti e le proteste mie e degli interessati — solo nel 1900-901 si diede mano a lavori che — sperasi — impediranno il ripetersi dei lamentati allagamenti. Senonchè per questioni insorte fra l'amministrazione dello Stato e l'Impresa assuntrice, e delle quali non è adesso il caso di parlare, siamo a questo che l'Impresa fu dichiarata dal Governo decaduta e i lavori sono pressochè totalmente ancora da farsi. E badi, signor ministro, è ormai un anno che è stata dichiarata decaduta l'Impresa assuntrice ed i lavori sono sempre sospesi. Intanto altre inondazioni hanno danneggiato quelle campagne; l'ultima, del maggio scorso, ha distrutto molti raccolti; e l'amministrazione dello Stato è chiamata ad indennizzare gli agricoltori, giacchè ha finalmente riconosciuto che il danno è attribuibile alla costruzione del canale Diversivo.

Parlando dei rimedi, mi corre l'obbligo di riportare l'opinione di alcuni i quali affermano che anche i lavori escogitati non basteranno ad evitare nuovi allagamenti. Opinione cotesta che io ho udito confermata da un funzionario distintissimo dell'azienda idraulica governativa. Si ritengono invece indispensabili degli *sforatori* che servano a regolare le acque nel canale Diversivo, nel tratto a valle.

Onorevole ministro, poc'anzi rispondendo al mio collega Bentini, ella affermava che i lavori pubblici non devono avere il solo scopo di procurare un'occupazione transitoria agli operai disoccupati; e noi siamo precisamente di simile avviso. Ma i lavori di cui ieri Bentini, ed oggi io, reclamiamo la esecuzione, non procurano soltanto un impiego precario alle braccia inoperose, bensì

mentre soddisfano un indiscutibile dovere dello Stato verso la classe lavoratrice, salvano vastissime zone di terreno dal danno di periodici allagamenti pei quali è impedita ogni razionale coltura e aprono una fonte continua di profittevole lavoro.

Ben di frequente io ho fustigato l'inerzia di quei proprietari fondiari, e non sono pochi, che colpevolmente trascurano la coltura delle loro terre; però debbo dichiarare che io conosco pure alcuni della plaga modenese ora soggetta alle inondazioni, i quali con intelligente attività si sono dedicati al miglioramento dei terreni, ma, dacchè vedono i loro sacrifici, i loro sforzi, finire nel nulla, si chiedono se non era meglio per essi seguir l'esempio degli indolenti. Come si può dar loro torto?

Io chiedo dunque a lei, signor ministro, di rompere gli indugi e di provvedere per la immediata ripresa e il compimento dei lavori di correzione del Diversivo. Ogni ritardo è dannosissimo perchè dopo l'agosto le opere d'arte dovrebbero essere sospese e rimandate all'anno prossimo per le inevitabili piogge autunnali.

Chiedo inoltre che, preoccupandosi delle affermazioni dei tecnici, il Ministero faccia studiare quali altri lavori occorran per la sistemazione definitiva del regime idraulico del basso Modenese.

Infine, io chiedo che il diritto all'indennizzo già ammesso dal Ministero pei terreni attigui ai canali Diversivo e Valicella, sia esteso agli altri terreni del comprensorio superiore, i quali furono e sono soggetti agli allagamenti per causa dell'inofficiosità dei loro scoli derivante dalla costruzione del Diversivo. (*Interruzione*).

Al collega che m'interrompe elogiando la mia difesa degli interessi dei proprietari, rispondo: che l'essere milite del partito socialista non esclude, anzi impone il dovere di reclamare ciò che è giustizia; che, d'altronde, in questo caso, dietro all'interesse dei proprietari, vi è l'interesse dei lavoratori che hanno i raccolti al terzo, dei contadini mezzadri, dei piccoli fittavoli; e che infine la maggior parte di quei proprietari io ben li conosco, sono proprietari di nome...

PRESIDENTE. Onorevole Agnini, anche a proposito dello svolgimento del suo ordine del giorno ripeto quello che ho detto stamane; sui capitoli i colleghi fanno la discussione generale e nella discussione generale parlano dei capitoli...

AGNINI. Onorevole presidente, lei ha troppo acume per non comprendere che mi

avviavo proprio alla conclusione. Quindi se non mi avesse interrotto...

PRESIDENTE. Invece ho fatto bene a dirglielo. Servirà per un'altra volta. (*Si ride*).

AGNINI. Invece, signor Presidente, ella ha fatto male. Io andavo diritto alla conclusione e adesso mi è corsa alla mente un'altra idea che intendo di esporre. È una considerazione d'indole più lata di quelle che sono venute indicando. La Camera ha udito il deputato Sichel, che appartiene alla provincia di Reggio Emilia, il deputato Bentini che è della provincia di Bologna, e me per la provincia di Modena; sentirà in appresso il Romussi ed altri, già iscritti, che rappresentano provincie situate sulla sinistra del Po: tutti rilevano, deplorano le pessime condizioni della valle del Po, che in destra ha i fertilissimi territori dell'Emilia e della Romagna, da Piacenza all'Adriatico, e in sinistra, la Lombardia e il Veneto, continuamente esposti al pericolo di rotte e conseguenti inondazioni, perchè i corsi d'acqua, tanto dell'uno che dell'altro versante, affluenti nel Po, sono pensili sulle campagne, con nove, dieci metri ed anche più di arginatura; continuamente esposti, quei territori, alla tracimazione dei loro stessi canali di scolo, perchè il livello di piena degli affluenti del Po impedisce il libero deflusso delle acque di scolo.

Insomma la questione idraulica della pianura padana s'impone allo studio del Governo per la sua importanza economica e sociale.

Ricordo di aver accennato, otto o dieci anni fa, in Parlamento, al progetto Manfredi per la costruzione del canale Emiliano che i tecnici affermano risolverebbe tale problema.

Il canale Emiliano si staccerebbe dal Po al disopra di Piacenza e attraversando l'Emilia, quasi ai piedi dell'Appennino, e la Romagna, avrebbe foce nell'Adriatico. Un progetto preliminare fu compilato dall'ingegnere Maganzini; con esso si renderebbero irrigabili 700,000 ettari di terreno; il costo dell'opera è preventivato in 180 milioni. La Commissione incaricata dal Ministero di riferire sul progetto, si manifestò per bocca del commendatore Cadolini, assolutamente contraria per ragione di spesa. Ma vi è un altro progetto, quello dell'ingegnere Manfredi, che riduce la zona soggetta all'irrigazione e cambia, a un dato punto del suo corso, il canale in fiume per la immissione delle acque apenniniche del Secchia, del Panaro e degli affluenti. Il costo è calcolato in 75 mi-

lioni. Ma fosse anche maggiore la spesa, si rifletta che in confronto si avrebbe il reddito dell'acqua irrigatoria da distribuirsi agli utenti; si economizzerebbero le ingenti spese di manutenzione degli argini di quei tratti di fiume dal canale Emiliano al Po, che rimarrebbero abbandonati; e, tolto al Po, al di sopra di Piacenza, un imponente volume di acqua, e toltagli quella massa d'acqua che gli conducono il Secchia, il Panaro, il livello di guardia del nostro maggior fiume resterebbe sensibilmente diminuito, di guisa che i fiumi della riva lombardo-veneta acquisterebbero immensa facilità di deflusso nelle epoche di piena, e il nuovo grande canale servirebbe di regolatore al regime idraulico della valle padana da Piacenza al mare.

Voce. E i cento milioni dove si trovano?
AGNINI. Dove si trovano?

Sarà giudicato un luogo comune, ma non lo taccio: quando dal Governo ci si chiedono nuove centinaia di milioni per la marina, per le fortificazioni e che so io, a difesa da pericoli immaginari, io sento di poter reclamare che si pensi invece a difendere i nostri territori dal pericolo reale delle inondazioni.

A lei, signor ministro, tenere conto di ciò che ho esposto, a lei il provvedere intanto con sollecitudine a sistemare le condizioni idrauliche di tutto il comprensorio di Burana. (*Approvazioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Chiesa Pietro: « La Camera, constatando i primi risultati conseguiti dalla attività del porto di Genova mercè l'ordinamento autonomo, che ne agevola lo sviluppo in armonia con gli interessi generali del Paese, fa voti perchè le amministrazioni delle altre provincie e degli altri comuni marittimi studino la possibilità di estendere ad altri porti gli ordinamenti dati dal Parlamento nazionale al porto di Genova ».

Domando se questo ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

Poichè l'ordine del giorno dell'onorevole Chiesa Pietro è secondato, l'onorevole proponente ha facoltà di svolgerlo.

CHIESA PIETRO. Io mi ero iscritto per parlare nella discussione generale di questo bilancio, ma se anche avessi potuto farlo, confesso che avrei limitato il mio dire alla questione del porto di Genova, la quale credo abbastanza importante per dar materia ad una non breve orazione. La questione del porto di Genova è stata trattata in que-

sta discussione e dall'onorevole Cavagnari e da altri colleghi, ed anche dall'onorevole ministro in risposta appunto all'onorevole Cavagnari. Dirò prima di tutto che la questione si divide in due parti o meglio in tre; una che riguarda il consorzio autonomo, e cioè l'autonomia vera e propria del porto, la seconda che riguarda il lato tecnico, cioè l'ampliamento del porto, e l'altra l'ordinamento del lavoro; le dirò, onorevole ministro, come componente del Comitato esecutivo dell'Assemblea consorziale, che ella è stata tratto in errore da quel memoriale di cui si è dichiarato tanto impressionato, in errore e lo dimostrerò.

Ma prima desidero esaminare la questione dal lato tecnico; perchè, onorevole ministro, il mio ordine del giorno dice che, visti i buoni risultati ottenuti dal porto di Genova colla sua amministrazione autonoma, si fa voti perchè gli enti provinciali, i comuni o Camere di commercio delle città marittime, in cui esistono porti di qualche importanza, studino i risultati medesimi, che si sono ottenuti a Genova, dal giorno in cui si è costituito il porto autonomo, e vedano se non sia opportuno, e nell'interesse dello Stato ed in quello degli enti stessi, di chiedere la costituzione autonoma amministrativa dei loro porti.

Da quello, che ha detto l'onorevole Cavagnari, parrebbe che io dovessi essere in errore, perchè egli si è lagnato, per la parte che concerne i lavori da farsi, ossia per la parte tecnica, dicendo che il consorzio non avrebbe dovuto occuparsi dell'andamento dei lavori, perchè così facendo ha esorbitato dal suo compito ed ha anche guastato. In ordine alla parte tecnica l'onorevole Cavagnari ha avuto risposta dall'onorevole ministro, in risposta alla quale non soltanto do il mio assenso, ma che mi permetterò di completare. Perchè innanzi tutto osservo che, quando l'onorevole Cavagnari viene a dire che la legge del 1897 fa obbligo allo Stato di compiere quei dati lavori, io prendo la legge e trovo, invece, che non c'è proprio nessuna indicazione fatta in ordine a questi lavori. La legge dice che si stabiliscono 17 milioni e mezzo per l'ampliamento del porto di Genova e per gli allacciamenti ferroviari. (*Interruzione del deputato Cavagnari*). Ma legga la legge, onorevole Cavagnari...

Ora io desidererei che colleghi più competenti di me facessero questa distinzione e vedessero se la convenzione fatta fra il municipio di Genova, lo Stato e la Cassa

di risparmio poteva avere la facoltà di distruggere ciò che è affermato nella legge stessa. Infatti per che cosa entra lo Stato nella convenzione? Entra per la parte finanziaria e forse anche per la parte tecnica, ma non per la classificazione dei lavori, poichè quei lavori, che il Governo volle indicare di prima esecuzione, li ha indicati nella legge ed è la sistemazione del Ponte Caracciolo. La convenzione poi indica negli articoli che si dovevano fare anche la galleria di allacciamento tra il molo vecchio e la stazione Brignole. Ora il ministro ha detto che vari corpi tecnici hanno constatato che quella galleria, se si facesse, sarebbe un inciampo ed un danno. Non meno grave poi è la questione finanziaria, poichè il Governo non potrebbe disporre per quei lavori che di due milioni, mentre per lo meno ne occorrerebbero quattro e mezzo. Oltre a ciò noi non sapremmo dove collocare i vagoni, poichè non è da quella parte che possono partire i vagoni; e facendo questo accordo sarebbe poi necessario costruire un'altra galleria, che, secondo i calcoli dell'onorevole Tedesco, verrebbe a costare altri undici milioni. Ho sentito l'onorevole Cavagnari domandare al Governo di mantenere le sue promesse. Questo mi ha impressionato, perchè ho pensato: che il ministro abbia promesso al collega Cavagnari di fare questa galleria? Allora sono andato a cercare le discussioni fatte alla Camera su questo argomento, ed ho trovato la risposta che l'onorevole Tedesco fece nella seduta del 26 febbraio 1904 ad una interrogazione dell'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Domando di parlare per atto personale.

CHIESA PIETRO. « Però nello scalo di piazza Caricamento, di cui fa parte il Molo vecchio, si è verificata una deficienza rispetto alla richiesta del commercio, e questa è dipesa non da scarsità di materiale, ma dalla insufficienza degli impianti ».

E sapete, onorevoli colleghi, che cosa vuol dire insufficienza degli impianti? Vuol dire che c'è bisogno di fare le calate. Ora noi dovremmo, secondo l'onorevole Cavagnari, mandare là i vagoni che non potremmo caricare perchè mancano gli impianti?

E il collega Cavagnari sorrideva a queste parole del ministro Tedesco, come sorride adesso, ma il ministro diceva:

« Ella sorride, onorevole Cavagnari, perchè penserà: posto che gli impianti non sono sufficienti, il Governo non può rifiutarsi di provvedere. La questione però non è tanto

semplice; essa si connette con la nota galleria delle Grazie. Ma, come ho avuto l'onore di accennare alla Camera anche nel dicembre scorso, la costruzione della galleria delle Grazie è un problema non solo tecnico, ma anche finanziario. La questione è tecnica inquantochè i competenti sostengono che quella galleria possa fare più male che bene al servizio del porto di Genova ».

L'onorevole Cavagnari diceva di non credere a questo, ed il ministro rispondeva: Non ci crede? C'è il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mandi una memoria e il Consiglio la prenderà in considerazione ». (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

Non so se l'onorevole Cavagnari abbia mandato questa memoria, ma so che il Consiglio superiore, nell'adunanza del 9 settembre, ha approvato un progetto di massima, di non so quanti milioni, per l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova, presentato in data 6 febbraio 1904, senza indicare in quei lavori la galleria delle Grazie; anzi i progetti approvati rendono sempre più inutile quella galleria.

CAVAGNARI. Ma ella non sa niente!

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, stia al suo ordine del giorno. Se non avesse parlato di tutte queste cose estranee al suo ordine del giorno non avrebbe creato questo dialogo inutile.

CHIESA PIETRO. Il mio ordine del giorno dice...

PRESIDENTE. Lo rileggo. Veda la Camera se io ho ragione!

« La Camera, constatando i buoni risultati conseguiti dalla attività del porto di Genova, mercè l'ordinamento autonomo che ne agevola lo sviluppo in armonia con gli interessi generali del paese, fa voti perchè le amministrazioni delle altre provincie e degli altri comuni marittimi studino la possibilità di estendere ad altri porti gli ordinamenti dati dal Parlamento nazionale al porto di Genova ».

Ora ella fa una polemica parlando di tante cose che non c'entrano.

CHIESA PIETRO. Darò ascolto ai suoi consigli, onorevole presidente; ma mi preme di dire che quest'ordinamento del porto di Genova ha dato buoni risultati, e prima di tutto quello di impedire di sciupare i milioni dei lavoratori in quella galleria. Sono d'accordo con l'onorevole Cavagnari quando egli dice che ne hanno sciupati anche per la stazione di piazza Principe. Ma, se gli altri hanno fatto male, dobbiamo seguitare a far male anche noi? Non lo credo.

Tralascio la parte tecnica, e vengo al-

l'altra parte, a cui l'onorevole Cavagnari ha pure accennato, e sulla quale ha avuto una risposta dal ministro. Il ministro diceva: io non credevo che, durante tutto questo cumulo di lavori, durante il dilagamento dello sciopero ferroviario e durante il dilagamento delle acque del Veneto e del Mantovano, mi capitasse anche un memoriale dei negozianti, che realmente m'impressionò. E diceva: è necessario che intervenga l'autorità, per sentire ancora i negozianti ed il loro presidente.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Non fu il memoriale; fu il sorgere delle questioni che m'impressionò. Perché non ho soltanto il memoriale dei negozianti; ma ho anche le osservazioni del presidente del Consorzio.

CHIESA PIETRO. Onorevole ministro, la pregherei di una cosa. L'amministrazione del Consorzio autonomo del porto di Genova è composta del rappresentante del Genio civile, cavalier Valente, del rappresentante dell'Ispettorato ferroviario, cavalier Bini, del senatore Rattazzi, del commendatore Romairone, rappresentante la Camera di commercio di Genova, e del cavalier Romanoni, rappresentante della Camera di commercio di Milano, del cavalier Emprin, rappresentante del prefetto, del capitano del porto, del direttore della Dogana, dell'intendente di finanza, dell'armatore, cavalier Vaccaro.

Voci all'estrema sinistra. Tutti sovversivi!

CHIESA PIETRO. Questa grave questione, che l'ha impressionata, e che ora è venuta a galla, è stata già discussa da questi signori nell'assemblea generale di quel Consorzio, dove di sovversivi non ci sono che io solo fra tutti. (*Si ride*).

Anzi devo confessare che il commendatore Romairone, rappresentante della Camera di commercio di Genova, dichiarava quello che ha dichiarato lei, facendo fede della sua scuola economica, e politica che non è nè tutta pel capitale nè tutta pel lavoro; e vorrebbe mettere d'accordo queste forze della ricchezza nazionale, perchè potessero intendersi ed andare avanti con comune vantaggio. Ebbene, il commendatore Romairone, che è conservatore della più bell'acqua, ha detto: quando vedo che, per combattere il Consorzio, si dicono cose non vere, dichiaro che non posso approvare questa procedura, e non posso sostenere i commercianti, pur sapendo che io qui sono loro rappresentante.

Si, è contro il consorzio e contro il ge-

nerale Canzio, che si vuol combattere, perchè ha portato nel porto l'onestà, la correttezza e la moralità del commercio, perchè vuole impedire che, come si faceva prima del Consorzio, si imbrogliano gli industriali consumatori di carbone. (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

Ad ogni modo, raccomando al ministro di far venire i verbali delle discussioni e delle deliberazioni prese in quell'assemblea. Perché il cavalier Romanoni di Milano, che era l'interpellante, è venuto sul posto ad esaminare i documenti ed a constatare lo stato delle cose; ed ha constatato che si vuol combattere il Consorzio, per ritornare a quei tempi in cui la camorra faceva affari leciti, illeciti e deplorabili; e questa è la ragione per cui si fa la guerra al Consorzio! (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già la promessa del presidente di mandarmi quei verbali.

CHIESA PIETRO. Ne sono felicissimo. Il mio desiderio è sempre questo: che coloro che debbono giudicare siano bene al chiaro delle cose, e possano vederle molto da vicino.

Ma noi che cosa vogliamo fare? Noi domandiamo la legge sul contratto di lavoro; domandiamo che lo Stato, nella legge sul contratto di lavoro, dia una forma giuridica a queste Compagnie di lavoratori. E sa perchè domandiamo questo? Perché abbiamo costituito una Commissione arbitrale, per decidere le vertenze che nascono fra capitale e lavoro; Commissione che è composta del rappresentante del prefetto, del commendatore Romairone, e del rappresentante operaio, che sono io. Ebbene, i signori negozianti non hanno voluto firmare il compromesso, mentre gli operai erano disposti a firmarlo ed a dire: se ci darete torto, avremo torto e ci correggeremo. Ma i signori negozianti non hanno voluto firmare il compromesso, perchè sanno che il più delle volte il torto è loro. Essi cercano di gonfiare i piccoli incidenti. Onorevole ministro, vorrei che potesse fare un confronto del modo come va il lavoro nel porto di Genova e come va in tutti gli altri porti d'Italia ed anche dell'estero. Perché da che vi è il Consorzio, non vi sono stati più scioperi. Vi è stato qualche abbandono del lavoro; ma perchè i lavoratori hanno il culto del compagno morto sul lavoro. È un sentimento che li domina. Noi abbiamo cercato di impedirle queste astensioni dicendo loro: aiuterete finanziariamente la povera vedova, la famiglia del po-

vero morto, darette il danaro che guadagnerebbe lavorando ad essi; ma non vi siamo riusciti. Vi è ancora un sentimento del passato in questi lavoratori, che non trovano altro mezzo di manifestare la loro pietà.

Onorevole ministro, ella sa meglio di me cosa sia un porto. È un lavoro molto complesso; se un vapore, invece di essere ormeggiato là, è ormeggiato qua, crea una infinità di piccoli inconvenienti, un corridoio di più nel piroscalo; se si deve scaricare il carbone là per portare il carbone qua, ci vogliono cinque uomini di più, quindi aumento di spesa che i negozianti non vogliono pagare.

Tutte cose queste che non si possono evitare; ma i negozianti per nuocere al Consorzio hanno gonfiato tutti questi piccoli incidenti, in modo che i profani ne potessero restare impressionati. Hanno anche mandato all'estero false notizie per preparare un terreno favorevole al Consorzio, per mettere in cattiva luce l'opera del generale Stefano Canzio; i giornali inglesi hanno pubblicato un comunicato, col quale si raccomandava agli inglesi di non mandare a Genova piroscali carichi, nel giugno di due anni fa, perchè vi sarebbe stato lo sciopero; ed invece i lavoratori erano già due settimane che si radunavano per dire: noi non vogliamo fare sciopero.

Il traffico del porto si dice sia diminuito. Non è vero, è aumentato; lo provano le statistiche; questo trimestre ha dato un aumento considerevole; ed era proprio questo il momento in cui gli stranieri avrebbero dovuto manifestare la loro avversione! Insomma è tutta una infinità di menzogne, di calunnie! Sì, noi vogliamo che questi lavoratori migliorino moralmente, e senza far emigrare il lavoro, anche economicamente, ma vogliamo soprattutto nel lavoro l'ordine e la disciplina.

È forse un male quello, che ha fatto il Consorzio per avere prescritto condizioni di capacità e di moralità per essere lavoratori del porto? Io non voglio elencare tutti i mali diminuiti dal Consorzio, ma domando: è forse un male che i lavoratori, invece di farsi prendere i danari da parassiti, da intermediari (che non erano nè negozianti, nè lavoratori, ma intermediari che prendevano a chi lavorava ed a chi faceva lavorare centinaia di lire al giorno), è un male; dico, che il Consorzio ora, con queste somme, iscriva questi poveri operai alla Cassa nazionale di previdenza (*Approvazioni all'estrema sinistra*),

e non voglia più che si faccia come per il passato, che cioè, dopo di averne sfruttato la energia e la gioventù, mettano sul lastrico i poveri vecchi lavoratori del porto senza un centesimo, costretti a mendicare? Tutte queste cose utili, belle e buone, ha fatto il Consorzio: ed io ho ben ragione d'indignarmi quando sento che si critica il Consorzio!

Faremo anche noi il nostro memoriale; lo documenteremo con fatti; e spero che come ha ricevuto i negozianti riceverà anche i lavoratori, i quali verranno a dimostrare al luce meridiana e con documenti positivi che appunto contro il Consorzio si fa la guerra. Una cosa ancora, che apparentemente sembra giusta, ma che nel fatto non lo è. I negozianti dicono che il Consorzio ha tolto loro gli uomini di loro fiducia per il peso e gridano: vogliamo uomini di fiducia nostra.

Ma sapete, o signori, perchè? Perchè questi uomini di fiducia erano veri mantengoli; perchè gli uomini che non erano disposti a tenere il sacco erano mandati via. Ecco quali sono gli uomini di fiducia che si vogliono! E poi andate a vedere che cosa costano i trasporti dalle navi alle calate con le squadre fisse. Un giorno qui un collega disse che costava più il trasporto della merce dalla nave alle calate che dalle Indie al porto di Genova. E tutto questo è occasionato dalla impresa sbarchi e stivaggi, perchè vi è un monopolio.

Noi non vogliamo il monopolio nè da parte dei lavoratori, nè da parte dei negozianti. Vi è un ente neutro con poteri affidatigli dalla legge perchè tolga, da qualunque parte si rivelino, soprusi, prepotenze ed ingiustizie; questo ente i lavoratori lo rispettano. E voi, che l'avete fatto autonomo, dovete dare a quest'ente ed all'uomo che lo presiede la fiducia che merita, la forza che gli è necessaria. (*Vivissime approvazioni all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, indichi il suo fatto personale.

CAVAGNARI. Io sono stato chiamato in causa dall'onorevole Chiesa per avere egli ritenuto che a base del mio dire abbia posta una disposizione di legge, la quale al caso stesso non si confaceva. In altri termini, l'onorevole Chiesa mi faceva notare che, sostenendo io la legge del 1897, mi mettevo in contraddizione con quanto aveva stabilito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ma senta: il fatto personale consiste nell'essere intaccato nella propria condotta. (*Si ride*).

Sentirsi attribuire un'opinione diversa nella interpretazione di una legge non mi pare che sia un fatto personale.

CAVAGNARI. Senta, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. L'articolo 80 dice così: « È fatto personale l'essere intaccato nella propria condotta, o il sentirsi attribuire opinioni contrarie alle espresse ».

CAVAGNARI. Ecco è questo il punto, onorevole presidente! (*Si ride*).

PRESIDENTE. È questo il punto, ma finora ella non ha detto quale opinione le sia stata attribuita.

CAVAGNARI. Mi hanno attribuito una opinione intorno al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed alla interpretazione della legge del 1897; opinione che io non espressi.

PRESIDENTE. E l'hanno attribuita a lei?

CAVAGNARI. Sissignore!

PRESIDENTE. Se l'onorevole Chiesa ha un'opinione diversa... (*Si ride*).

CAVAGNARI. Coloro che sostenevano come in principio...

PRESIDENTE. Spieghi, dunque quale sia l'altra sua opinione e così si finisce. Ma un ragionamento non lo ammetto, perchè si contravviene al disposto dell'articolo 79 del regolamento.

CAVAGNARI. Volevo far notare all'onorevole Chiesa che, quando ho citato la legge del 2 agosto 1897, ho accennato ad una legge, la quale approva una convenzione, che era il risultato dei lavori elencati tassativamente ed approvati dal Governo, dal municipio di Genova e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che si dovevano fare nel porto di Genova. Io volevo fare osservare all'onorevole Chiesa che la Commissione parlamentare, che ha riferito intorno a quel disegno di legge (e me ne potrebbe far fede il collega Giovanelli, che ne fu relatore, se fosse presente), ha esaminato dettagliatamente i lavori approvati dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici e li ha dichiarati di estrema ed urgente necessità. Tanto è vero che di un programma di lavori, nel quale erano contemplati anche quelli venuti fuori dopo la legge sull'autonomia del porto del 1903, furono stralciati appunto quelli contemplati nella legge del 1897, come più necessari ed urgenti.

Ora il venire a confondere, non so se per ignoranza, o per altro motivo...

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari...

CAVAGNARI. Ignoranza vuol dire non sapere. (*Interruzione del deputato Pietro Chiesa*).

Il venire a confondere ciò che il Consiglio superiore dei lavori pubblici possa aver detto intorno alla legge del 1903 con quello che ha detto per i lavori contemplati dalla legge del 1897, è cosa così enorme, che fa perdere il carattere di serietà a tutte le altre considerazioni che sono state svolte.

PRESIDENTE. Ma tutto ciò non ha niente a che fare con la sua opinione.

CAVAGNARI. Ma scusi, onorevole presidente!

PRESIDENTE. Se l'onorevole Chiesa ha sbagliato ad interpretare un parere del Consiglio Superiore che cosa c'entra lei?

CAVAGNARI. C'entro, perchè mi guarderei bene dal sostenere simili corbellerie.

CHIESA PIETRO. Ho citato documenti.

CAVAGNARI. Ma che documenti!

PRESIDENTE. Il fatto personale è esaurito. Andiamo avanti.

Ora resterebbe un ordine del giorno presentato dall'onorevole Galluppi e che porta anche le firme degli onorevoli Pala e Cao-Pinna, i quali hanno già parlato e svolto ampiamente le loro idee. L'ordine del giorno è così concepito:

« La Camera, convinta che le condizioni nautiche del porto di Civitavecchia costituiscano un grave pericolo per la navigazione, arrecando enormi danni al commercio locale, invita il Governo a presentare sollecitamente un disegno di legge, in cui siano stanziati i fondi occorrenti per ricostruire il secondo braccio del nuovo molo caduto in seguito alle frequenti mareggiate che si sono succedute dal 1902 e per scavare il fondale del porto stesso ».

Perchè l'onorevole Galluppi ha presentato quest'ordine del giorno dopo chiusa la discussione generale, non ha altro dritto che quello di dire se lo mantenga agli effetti della votazione.

Ora prima di tutto darò la facoltà di parlare all'onorevole relatore; successivamente tanto l'onorevole ministro quanto l'onorevole relatore esprimeranno la loro opinione sugli ordini del giorno che sono stati presentati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*.
Onorevoli colleghi, non presumo certamente di fare un discorso che possa aver una qualunque importanza su di una materia, nella quale mi sono non poco affaticato per venirne a capo in quella maniera modesta, che

onorevoli colleghi hanno potuto vedere nella mia relazione: materia per me nuova, difficile, complicatissima e varia.

Dopo il discorso così preciso, chiaro e inuito, col quale l'onorevole ministro ha manifestato l'opinione del Governo sulle questioni, che dai vari oratori si sono sollevate, farei opera vana, ed annoierei i colleghi, se volessi discutere minutamente delle questioni medesime.

Debbo però dire qualche cosa; e mi stenterò di raggruppare molto brevemente, per varie categorie delle opere, le varie questioni e gli oratori che di esse si sono occupati, ripetendo quello che in parte ho già detto nella relazione.

Nell'esaminare questo bilancio dei lavori pubblici mi sono persuaso che la discussione di bilanci, che si ripete ogni anno, è il mezzo migliore di affratellamento fra le diverse parti d'Italia; è il più valido contributo alla unità morale, cui tanti oratori hanno accennato. La unità morale del paese deve cominciare fra noi, ed io affermo che c'è.

Sono lieto di rilevare che, quando da noi dei nostri banchi si leva un deputato dall'estremo Piemonte per sostenere un interesse, sia pure di un comunello del suo collegio, il deputato dell'estrema Sicilia gioisce dei voti perchè quell'interesse sia soddisfatto.

Questo ho rilevato parecchie volte. E nell'esaminare questo bilancio dei lavori pubblici, che a me pare il più importante, mi sono persuaso che esso più degli altri può condurre a questo scopo per l'importanza e varietà delle opere, a cui si riferisce. Nell'esaminare questo bilancio mi sono sentito spinto dal desiderio di correre in traccia delle piene del Veneto, e delle bonifiche della Calabria, e dei periti di quelle città che ne sono prive, e di quelle che attendono da tanto tempo linee ferroviarie; e la cerchia ristretta del bilancio mi ha obbligato a tacere.

Nella discussione di questo bilancio è venuto quello che avviene ogni anno. Grida di dolore, richieste, voti, discorsi, promesse, studi, ordini del giorno. Ma, raccogliendo, che si trova?

Onorevoli colleghi, questa è una grande delusione annuale, ed io vorrei che ad essa potesse terminare. Io ritengo che una delle cause principali, se non l'unica, di questo stato di cose, consiste in questo: che si vuol sostenere al bilancio annuale spese di vari, che dovrebbero far parte di straordinarie assegnazioni.

Una parte di queste spese deve entrare

nel bilancio annuale, ma un'altra parte dovrebbe essere proposta dal Governo con separati provvedimenti legislativi e con stanziamenti straordinari.

Gli stanziamenti per legge son venuti a far parte del bilancio ordinario; ed è per questo che è sorto uno degli oratori a dire che questo bilancio presentava una diminuzione, ed ha avuto ragione, rispetto alle previsioni del 1904-905; perchè in tanto rappresenta un aumento di due milioni in quanto che in esso sono compresi gli stanziamenti per opere straordinarie, che erano comprese nella legge del quadriennio.

Adunque perchè si ponga termine a queste continue richieste, che rimangono vane, a queste continue promesse, che rimangono inadempite, mi auguro che questa volta si possa cominciare. E me lo auguro per una ragione importantissima: perchè in quest'anno col primo luglio dovrà attuarsi la legge del 22 aprile, quella legge, che il Parlamento, in un momento di ansia e di aspettazione per tutto il paese, quando era perfino difficile il venire alla Capitale per votarla, ha approvato, decretando il passaggio allo Stato di tutta la rete ferroviaria, meno quelle linee per cui si è fatta la questione del riscatto.

Onorevoli colleghi, io credo che questo fatto dell'esercizio di Stato porterà a modificare tutto il bilancio dei lavori pubblici. A ciò ha già accennato il ministro. Epperò io ritengo che in quest'anno si potranno mantenere alcune promesse; non tutte, perchè per corrispondere a tutto quello che è stato richiesto ci vorrebbero centinaia di milioni, e non è possibile che il bilancio sopporti questa spesa.

Ma col riordinamento del servizio ferroviario, colla costruzione delle complementari, questione che è già innanzi alla Camera, colla costruzione di linee nuove, collo studio di nuovi mezzi di comunicazione con gli automobili e con l'elettricità, cui il ministro dovrà provvedere, si potrà trovar modo di contentare i più urgenti e più giusti fra i desideri che sono stati manifestati. Anche quest'anno è stato chiesto un aumento di quello stanziamento di 100,000 lire per gli automobili, ma ho trovato i cancelli della legge alla quale ha alluso l'onorevole ministro. Ciò non toglie che si possa nel venturo anno venire con una nuova legge ad aumentare quegli stanziamenti.

Potrebbe darsi che in qualche luogo una tranvia elettrica fosse più utile che una ferrovia; studiata tecnicamente la questione,

potrebbe allora il ministro venire a chiedere un'inversione di fondi o nuovi fondi per provvedere. Ed io, trattandosi di simili questioni, non mi spavento punto di una piccola sperequazione nel bilancio dei lavori pubblici; poichè una piccola sperequazione del bilancio, che importi sviluppo delle energie del paese, miglioramento dei traffici e della viabilità, sarà largamente compensata da ciò che potrà ricavare lo Stato per questo maggior svolgimento delle attività nazionali.

Pertanto io, che mi ero proposto di parlare semplicemente della nostra provincia, nel seguire i discorsi fatti dai quattro valorosi giovani calabresi venuti ora in questa Assemblea, i quali hanno dimostrato come veramente in quei luoghi ci sia bisogno di aiuto, come in quei luoghi da una parte la malaria, dall'altra la deficienza dei mezzi di comunicazione, reclamino provvedimenti dal Governo, avendo essi preso argomento dalle modeste parole della mia relazione, non posso tacermi, e non posso che unirmi ad essi augurandomi che nel riordinamento generale del bilancio, che dovrà farsi in quest'anno, s'incominci a provvedere a questi bisogni più gravi ed importanti.

E non mi limito alle Calabrie, perchè in condizioni simili, ed anche più gravi, è la mia povera provincia, dove il medio proprietario è assolutamente scomparso, dove qualche volta egli non è che un amministratore nell'interesse dello Stato, e tante volte non vi riesce, come spesso accade a me.

Voci. Ha ragione!

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore.*
Ecco perchè, quando mi sono riferito alle leggi per la Basilicata e per Napoli, ho detto che altre popolazioni attendono che i benefici siano allargati, e che è necessario che si provveda, perchè la speranza di questi provvedimenti è cemento dell'unità morale della patria. Ma questo cemento bisogna che abbia la prima forza di coesione qui dentro, per poter aiutarci a vicenda, e per far sì che, se una parte del corpo langue, essa possa risorgere, perchè da questa risurrezione la vitalità di tutto l'organismo divenga maggiore. (*Bene!*)

A proposito di bonifiche è stato presentato un ordine del giorno per la bonifica di Burana. Non conosco con precisione questa questione; ma la vedo grave ed importante perchè le ultime inondazioni hanno danneggiato una parte di quella contrada.

Credo perciò che bisognerà studiare perchè, ove non si possa addivenire alla costru-

zione del canale Emiliano, che potrebbe essere un canale più di irrigazione che di bonifica, si provveda a spendere bene gli stanziamenti esistenti e a rettificare il canale diversivo fra la Secchia e il Panaro.

Circa questa questione delle bonifiche tornando al concetto generale da cui sono partito, ritengo che il salasso fatto per l'acquedotto del Sele sia stato uno di quei saggi provvedimenti, dovuti al predecessore dell'onorevole Ferraris, all'onorevole Tedesco al quale non posso non tributare una calda parola di elogio e di simpatia, che non potrà neanche parere sospetta per gli antichi vincoli di amicizia che mi uniscono a lui.

Egli diede impulso a molte opere pubbliche; egli rese possibile una delle più grandiose opere del mondo, che auguriamo possa presto dirsi un fatto compiuto se non una costruzione compiuta: quell'acquedotto pugliese, che è opera di importanza nazionale, e che risolverà in molte provincie la questione sociale, perchè potrà dare lavoro a tante braccia, che lo attendono.

Rientrando in un ordine più generale di idee, mi auguro che gli studi dell'attuale Ministero possano condurre ad una soluzione della ormai lunga questione del palazzo di giustizia, di questo palazzo di giustizia, che (in Giunta non hanno voluto che lo scrivessi, ma consentitemi che lo dica come opinione individuale e con un po' di indisciplinatezza) (*Si ride*) avrei desiderato non si fosse iniziato, perchè non lo credo una delle cose più indovinate, ma che, una volta iniziato, deve essere condotto a termine. Ormai rimangono poche cose da fare. Si affrettino e si compia questa sede dell'alma Giustizia nella magna Roma.

È senza dubbio di somma importanza e ne parlo con sentimento di reverente patriottismo e di orgoglio, il monumento a Vittorio Emanuele. Duolmi, come grandement a ciascuno di voi duole, che il nostro caro e diletto collega, l'illustre Sacceni, non si in condizione di continuare egli stesso dirigere quell'opera veramente splendida e meravigliosa. Mi auguro che presto torni la salute, perchè possa col raggio del suo genio vivificatore infondere in quelle pietre i ricordi dell'epopea nostra nazionale, i quali, confusi ai ricordi di questa antica e grande città, confusi anche ai ricordi dei monumenti cristiani, testimoni della fede e della carità dettate da Cristo possano attestare alle presenti e alle future generazioni la grandezza del nostro paese. (*Bravo! Bene!*)

Ho bisogno, passando dalla terra al mare di dire una parola all'amico Filii-Astolfone, che a proposito del porto di Licata, per cui ha già risposto il ministro, ha sollevato una questione d'ordine generale, della quale ho pure tenuto conto nella mia relazione.

La questione riflette l'applicabilità della legge del 1904 e la necessità che non si lascino incomplete le opere iniziate nei porti, che gli stanziamenti siano spesi, e che si metta tutto l'ardore possibile perchè quello, che si è stabilito, si faccia.

A questo proposito, dolendomi di averlo dimenticato, ritorno sulla questione delle bonifiche, perchè desidero di dire una cosa, che ha la massima importanza. Spero che il ministro provvederà al personale delle bonifiche, poichè, fino a questo momento, gli stanziamenti sono rimasti inoperosi.

Ritornando al concetto generale, dal quale sono partito (poichè desidero di fare osservazioni, che presentino un tutto organico, com'è il bilancio, del quale ho avuto l'onore di occuparmi) mi auguro che, nel riportare il personale dall'amministrazione delle società allo Stato e nel ricostituire l'Ispezzione ferroviaria, si riordini anche il personale del Ministero dei lavori pubblici. Allora sarà il caso di creare un personale tecnico apposito per le bonifiche. E questo personale farà in modo che quegli stanziamenti già riprodotti tante volte nei bilanci, non restino, come tanti altri, *per memoria*.

Ritornando al mare, l'onorevole Romanin mi ha fatto un appunto a proposito della regina del mare, a proposito della bella Venezia, di cui io, scrivendo, mi sono entusiasmato, perchè vi manco da molti anni e vi andai quando non avevo la barba bianca! (*ilarità*).

Alla bella Venezia adunque io sciolsi un inno additandola come la naturale regina dell'Adriatico. (*Commenti*). A ciò fui mosso anche da un sentimento patriottico, perchè in questo momento il commercio di quel mare è diretto verso Trieste e sarà bene richiamarlo, sempre più verso Venezia.

A proposito della navigazione interna ho raccomandato che si trovi il modo che Venezia sia capo linea di questa navigazione.

L'onorevole Romanin, ne sono sicuro, che ha l'animo così gentile e così buono, e che ha studiato con tanto amore questa questione nella Commissione che degnamente presiede, mi ha frainteso e ha creduto che io abbia messo in dubbio gli interessi di Venezia.

So, onorevole Romanin, che gli studi

della Commissione sono già innanzi, e che le questioni più gravi sono state risolte, inquantochè con la costruzione di un nuovo canale si risparmierebbero anche dal Mezzogiorno quaranta leghe per raggiungere, navigando il Po, l'estremo superiore d'Italia.

Già l'onorevole ministro ha risposto agli onorevoli Siehel, Gallino, Cao Pinna e a tutti gli altri oratori, che non nomino per brevità, i quali si sono occupati della questione della viabilità, questione grave ed importante.

Io non posso che riferirmi a quanto ho detto nella relazione e a quanto il ministro ha dianzi esposto alla Camera. Ritengo anch'io che sarà bene che le provincie assumano la manutenzione delle strade comunali; ma come faranno le provincie a mantenerle?

Bisognerà studiare un modo per cui lo Stato venga in aiuto alle provincie; e questo io dico perchè, ciascuno di voi ha potuto notarlo, le strade provinciali in generale sono tenute benissimo. È necessario dunque che lo Stato aiuti le provincie ad assumere anche la manutenzione delle strade comunali. Ma io ritengo col ministro che la manutenzione delle strade nazionali debba rimanere nelle mani dello Stato.

Senza intrattenermi su tutte le altre questioni, che mi son parse piuttosto di ordine locale anzichè attinenti ad una discussione generale, passo alla questione più importante, che occuperà il Ministero nel prossimo esercizio, cioè alle ferrovie. Si potranno costruire nuove linee? Ebbene, si tengano presenti le aspirazioni di quelle contrade, che non ne hanno affatto, e sia la spinta maggiore a concederle questo sentimento di giustizia distributiva. Noi fra poco discuteremo le linee complementari, che sono già votate e si sa quali sono. Ma non basteranno le complementari: dove non si potrà arrivare con la ferrovia, si adoperino i mezzi che attualmente fornisce il progresso scientifico, si studino le trazioni elettriche sulle vie provinciali. Gli studi sono inoltrati: vi sono automobili elettriche a filo mobile.

SCARAMELLA-MANETTI. Costano troppo!

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Non è esatto che costino troppo. È per ciò che bisogna aiutare, bisogna proteggere queste industrie, perchè questo sarà il mezzo migliore per mettere in comunicazione tanti paesi con i capoluoghi di mandamento e di circondario.

Ma, a proposito di siffatta questione delle ferrovie, m'imbatto in un discorso importante pronunziato ieri in questa Camera dall'onorevole Abignente. L'onorevole Abignente, che ha detto chiamarsi il malinconico, ma che io ho trovato sempre faceto nella conversazione, (*Si ride*) ha fatto un discorso saggio e pensato. Non posso però in parecchie cose essere d'accordo con lui; mi consentirà la Camera, se a quest'ora non le riesco di peso (e prometto di esser breve), che esponga precisamente quali sono i punti di divergenza.

L'onorevole Abignente si è intrattenuto di quattro punti. Anzitutto ha parlato delle stazioni. Di Genova si è discusso or ora: per Genova si è speso già molto; quella stazione non è più uno strozzatoio come prima. Certamente bisogna completare i lavori; ma per me essa, se non sarà la stazione ideale per le esigenze del traffico, è però una stazione in cui il traffico è possibile. È vero che ha bisogno di ampliamenti e di miglioramenti, ma i genovesi sono così ragionevoli che, in omaggio a bisogni più gravi, avranno pazienza di aspettare un altro poco. (*Commenti*).

La stazione di Milano ha bisogno di miglioramento e di ampliamento; ma ci sono anche altre stazioni in questa condizione, per esempio, Napoli.

Una voce. Roma.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Roma: lasciatemi dire e udrete.

Un'altra voce. Palermo.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Palermo; non posso nominare tutte le stazioni in una volta! (*Si ride*). Per la stazione di Napoli però v'è un punto di divergenza fra me e l'onorevole Abignente. Io ritengo che l'ampliamento della stazione di Napoli fra non guari dovrà essere un fatto compiuto, perchè vi è la legge che lo impone.

GUERCI. Ma chi pon mano ad ella? (*Si ride*).

DE LUCA PAOLO ANANIA,, *relatore*. Ecco appunto la ragione del mio modesto discorso!

Bisogna cessare dal promettere e non mantenere; bisogna cessare dal lasciare ineseguite le leggi, perchè ciò più che tutto compromette la dignità del Governo.

ABIGNENTE. Chiedo di parlare.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Ma se non ho detto niente ancora! (*Si ride*). Ella è in equivoco, perchè per la stazione di Napoli abbiamo fatto voti comuni, onorevole Abignente. Il punto, in cui dissentiamo, non

l'ho detto ancora; ella col suo ingegno acutissimo vuol prevenirmi.

Il punto di dissenso è questo: l'onorevole Abignente ha detto che furono espropriati con decreto di Garibaldi quei terreni fin da molti anni fa; ma dopo quel decreto sono venuti costituendosi molti diritti questi. Ora è stato fatto un progetto completo ed è stato fatto dalla Mediterranea, dall'Adriatica, dall'Ispettorato governativo e da rappresentante dell'ufficio tecnico del comune di Napoli, che è uno fra i più egregi ingegneri d'Italia, e che nomino a cagio d'onore: l'ingegnere commendatore Martinez.

AGUGLIA. Se ci hanno messo le mani in tanti, allora non vale niente. (*Si ride*).

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Il progetto l'ho qui e si sta studiando (*Interruzioni — Commenti*).

Questo progetto contiene un'altra cosa perchè, quando si stava studiando il modo di far sorgere in Napoli la zona industriale quale era la difficoltà prima che si affacciava? Questa: quali sarebbero stati i terreni, che sarebbero stati occupati dall'ampliamento della stazione? Questa difficoltà è ora risolta, perchè di accordo fra tutti gli interessati si è trovato il modo dell'ampliamento della ferrovia. Potremo accettare che essa si estenda un poco più verso la piazza, come diceva ieri l'onorevole Abignente. Ma non bisogna toccare i punti, che debbono servire alla zona industriale; perchè, se avrete dato cento metri quadrati in più alla stazione, avrete distrutto il miraggio, a cui quella città ora guarda con ansia indefinibile, il miraggio dell'industria; poichè la zona industriale rimarrà disorganizzata, mentre molto ci è voluto perchè si delimitasse, e mentre si è già ottenuto dal Governo, per opera dell'ingegnere e giovane ministro onorevole Majorana, che ciascuno opificio, che in quella zona sorgerà venga anche da solo dichiarato punto franco fin da ora, senza aspettare che la zona industriale sia compiuta; perchè, anche con tutto questo ben di Dio, essa si farà molto attendere, e non si sa poi quando e se verrà (*Commenti — Interruzioni*).

L'onorevole Abignente si è poi occupato ed è questo il secondo punto del suo discorso, del materiale ferroviario. Su questo punto io, che non posso essere in disaccordo con l'illustre mio Presidente, che mi richiamerebbe non con l'autorità del Presidente, ma con quella del maestro, e del maestro di tutti (*È vero, è vero!*), debbo

notare che l'onorevole Rubini dice non essere scarso questo materiale. Siamo d'accordo; ma sarebbe forse più esatto dire che non era scarso, poichè recentemente ne è stato ordinato molto, e di carrozze e di carri ve ne sono a giacere sotto l'acqua ed al vento nelle diverse stazioni d'Italia. Ma il vero è che di materiale util, onorevole Rubini, ce n'è pochissimo, almeno nelle ferrovie del Mezzogiorno, dove si mandano soltanto carcasse che costituiscono un pericolo permanente per i viaggiatori, e macchine assolutamente inservibili.

Si è detto che ciò dipende dal fatto che è stato istituito il turno tra i macchinisti, e che quindi non c'è più il macchinista che si affeziona alla macchina propria, come il macchinista del romanzo dello Zola alla sua *Lison*, come noi ci affezioniamo a questa vita pur così piena di amarezze. (*Ilarità*). Ma, quali ne siano le ragioni, certe macchine oggi non funzionano più affatto. Posso narrarvi, onorevoli colleghi, di un caso terribile, occorso proprio a me presso Catanzaro, e di cui prego l'onorevole ministro di prendere nota per gli opportuni provvedimenti.

Presso Catanzaro vi sono due gallerie, che debbono richiamare tutta l'attenzione del Governo: una prima galleria franosa e pericolosa, e una seconda su cui passa un fiume. Ora l'acqua di questo fiume ha corrosa la parte superiore della calotta della galleria, ed in questa si rovesciano torrenti d'acqua; perciò hanno costruito al disopra una specie di copertura di ferro, la quale lascia delle aperture da cui l'acqua scende nella galleria.

Ebbene, onorevoli colleghi, io percorreva quel tratto fuori della galleria. Ad un certo punto la macchina si ferma e non funziona più. Lo credereste? Siamo rimasti fermi quattr'ore. E poichè l'ultima stazione non aveva telegrafo, si è dovuto telegrafare dall'altra stazione, dove si è mandato un pedone a richiedere che fosse rimandata indietro la macchina del diretto, che dopo quattro ore, ripeto, venne da Catanzaro Marina. E così fummo rimorchiati da tre macchine, una rotta e due in istato deplorabile. In queste condizioni entrammo nella famosa galleria che mi pareva la galleria della morte; ma a metà, purtroppo ci dovemmo fermare. Immaginate, onorevoli colleghi, lo stato miserevole di chi ha l'onore di parlarvi. (*Ilarità*).

Vi ho narrato questo fatto, perchè vi dimostra che sopra linee difficili e perico-

lose viaggiano macchine non adatte, senza forza e in pessimo stato (*Interruzione del deputato Di Sant'Onofrio*).

PRESIDENTE. Non dia ascolto alle interruzioni, onorevole relatore, e mantenga la promessa che ha fatta.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Sono presso alla fine.

È vero che anche la condizione delle linee e delle stazioni produce la scarsità di materiale, perchè non lo si può impiegare bene; ed in questo sono d'accordo col competentissimo presidente della Giunta del bilancio. Ma il materiale ha bisogno di grandi riparazioni; ha bisogno di essere, dirò così, rinsanguato. E fu una provvida legge quella del ministro Tedesco, la quale volle che si provvedesse con 95 milioni di materiale per l'arretrato (come diceva il collega Abignente) e poi si continuasse nella spesa di 24 milioni annui. Siamo d'accordo. Bisogna spendere in quattro o cinque anni questi milioni. Ma come bisognerà spenderli? Ecco il punto di divergenza tra me e l'onorevole Abignente. Egli ha detto: volete fare il materiale con poca spesa? ricorrete alle gare, e fate intervenire anche le ditte estere. Io non sono di questa opinione. Nessuno dell'estero paga le tasse e dà lavoro agli operai. Noi paghiamo le tasse, noi diamo lavoro ai nostri operai. Le nostre industrie debbono essere protette, ed io posso dimostrare che esse sono degne della nostra protezione.

Noi abbiamo non meno di venti officine di costruzioni ferroviarie, le quali hanno concorso parecchie volte anche con ditte estere, e sono rimaste aggiudicatarie dei lavori.

Queste officine hanno una potenzialità di costruzione di materiale per 60 milioni all'anno; e posso citarvi anche i nomi di queste officine, essendo in capo a tutte le Officine meccaniche di Milano, Ernesto Breda, Carminati e Toselli, Saronno presso Milano, Diatto, Officine Napoletane, Savigliano, Maggiola, Ansaldo e Armstrong e altre. Se ricorrete alla industria estera spenderete di più.

SCARAMELLA-MANETTI. E le gare?

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Le gare possono farle fra loro.

SCARAMELLA-MANETTI. Si mettono d'accordo!

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. No, perchè ciascuna ha i suoi interessi, e sono di contrade differenti. Poichè ci sono queste industrie nel nostro paese, e non sono inferiori alle industrie estere, perchè lo

Stato non dovrebbe preseguire il lavoro nazionale? Una volta una delle nostre ditte concorse ad una gara in Germania, e rimase aggiudicataria di un lavoro per una piccola differenza in meno nell'offerta. Ebbene, sapete che cosa accadde a questa officina? Ebbe una bella lettera di ringraziamento, in cui si disse che, attesa la piccola differenza, l'officina italiana doveva esser messa da parte. Ora se gli altri fanno così in casa loro, perchè non dobbiamo far noi pure così in casa nostra? E se anche queste industrie avessero bisogno di aiuto e di protezione, che male ci sarebbe che lo Stato spendesse qualche cosa di più per sospingerle sulla via del meglio, e metterle in condizione di superare le difficoltà della concorrenza?

Mi auguro dunque che il Governo segua il concetto dell'onorevole Tedesco; il quale ebbe l'idea felice di convocare i rappresentanti di tutte le officine d'Italia in una riunione, e volle che facessero le loro offerte per distribuire il lavoro fra di esse.

Sono sicuro pertanto che l'onorevole Ferraris, in cui l'altezza della mente è pari all'altezza del cuore, vorrà fare in modo che le industrie nazionali, protette, possano prosperare. Perchè le industrie nazionali danno lavoro a migliaia di operai.

GUERCI. Ma il venerando presidente della Giunta non la pensa così! (*ilarità*).

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Passate così in rassegna le divergenze di opinione fra me e l'onorevole Abignente, il cui valore e il cui ingegno sono, del resto, riconosciuti da tutti, mi associo a lui in quanto altro disse, e specialmente (poichè bisogna esaminare tutto in questo bilancio) in quanto ebbe ad osservare a proposito dei furti ferroviari.

È possibile che non arrivi quasi mai un collo sano? (*Commenti*). Si sentono reclami da tutte le parti; e bisognerà prendere qualche provvedimento.

Devono mangiare molto bene coloro, che si pigliano tutta quella roba commestibile che si spedisce a mezzo delle ferrovie! (*Commenti ed ilarità*).

Lodo molto l'onorevole Abignente per aver rilevato questo inconveniente in un momento in cui può essere esaminato ed eliminato.

In ultimo, non sono d'accordo con lui sopra una questione molto grave ed importante: quella dell'avvocatura erariale per le questioni giudiziarie dello Stato con le Società e coi terzi o delle Società coi terzi, o dei terzi fra loro, a proposito del pas-

saggio delle ferrovie allo Stato e dell'escizio della rete che rimane all'Adriatica.

Io dissento da lui in tutto questo, per una sola ragione. Egli disse che avrebbe potuto dimostrare che in una di queste contestazioni, lo Stato avrebbe potuto, in virtù di una legge votata, essere dichiarato contumace.

Onorevole Abignente; lasciamo libertà allo Stato di difendersi. Lo Stato potrà avvalersi perfino dei suoi lumi, onorevole Abignente, con un procuratore erariale! non ci sarà nulla di male.

Lasciamo la libertà allo Stato, perchè questo, che ella dice, è assolutamente impossibile che avvenga; in quanto che sono le disposizioni della legge di procedura concedendo la facoltà dell'intervento.

Bisognerebbe dimostrare che lo Stato non ha interesse ad intervenire; e se non ha interesse, è meglio che non si metta in causa. Ma, se ha interesse, può intervenire; e sarà rappresentato da un procuratore e potrà scegliersi un avvocato. Ad ogni modo speriamo che lo Stato non abbia cause, e speriamo che questo grande problema del passaggio allo Stato delle ferrovie possa essere risolto in maniera, da non aggravare soverchiamente il bilancio dello Stato, e da far sì che il traffico e il commercio del paese ne abbiano il maggiore giovamento possibile!

E a questo proposito non voglio tacere di un bel lavoro, pieno di *verve*, che mi ha fatto passare una bella ora, scritto con molta fantasia, e forse con qualche esagerazione: il lavoro di un illustre nostro collega, di uno studioso, di Maggiorino Ferrari a proposito delle tariffe.

Egli si è occupato delle tariffe in un opuscolo intitolato: « L'isolamento del Mezzo giorno ». È un lavoro splendido, dettatogli dal cuore, dettatogli da quel concetto, che mi ha spinto a cominciare il discorso: dal concetto dell'affratellamento fra le varie regioni d'Italia, che, egli dice, diverrà tanto più stretto quanto più saranno accorciate le distanze, quando il superarle sarà possibile per le borse di tutti. Da questo saggio concetto egli risale poi alla possibilità, e più che alla possibilità alla certezza che se ne avvantaggerà l'unità morale della patria. Nella questione delle tariffe, in questo passaggio delle ferrovie dalle Società allo Stato (passaggio che la Camera ha votato alla quasi unanimità, entusiasticamente, e speriamo che abbia fatto bene, perchè è una grand'incognita) bisogna mirare a render possi-

bile alle derrate dell'estrema bassa Italia di salire ai monti delle Alpi, e a quelle delle Alpi di scendere fino all'estremo lembo d'Italia, pagando il meno possibile. Oggi non si può, diceva bene l'onorevole Valentino, spedire una cassa di arance da Palermo (dal paese degli aranci, dal paese dove è una vegetazione così meravigliosa, dove i fiori sbocciano vaghi di profumi e di colori così come feraci sorgono gli ingegni) perchè il prezzo del trasporto è più che il sessanta per cento del costo della merce.

Anche le tariffe dei viaggiatori devono essere rimaneggiate; ed in questo ho fede che l'onorevole ministro Ferraris, che ha, come ho detto, mente eletta, studi profondi, e che ha cuore di italiano, saprà risolvere il grande problema.

Se gli attesi provvedimenti verranno e saranno saggi ed opportuni, noi potremo nel venturo anno dirci lieti di aver votato quella legge, che ha fatto passare allo Stato le ferrovie. E potremo dire al paese che aspetta: noi abbiamo compiuto il nostro dovere. Che se pure il bilancio dello Stato dovrà sopportare per alcuni anni un qualche aggravio, le risorse economiche del paese, le energie latenti, e ve ne sono, di braccia e di capitale ci rifaranno a dovizia.

E come nei giorni in cui si pensava all'unità politica della patria vi furono i poeti, che coi loro canti seppero spingere le falangi dei nostri giovani a quelle lotte meravigliose, così altri poeti, dall'unità politica risalendo a quella economica e morale, conquista non meno importante e non meno grande, canteranno la grandezza e la prosperità di questa nostra terra amata e benedetta. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Abignente rinunzierà, s'intende, al suo fatto personale.

ABIGNENTE. Rinunzio.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, favorisca dire la sua opinione sugli ordini del giorno presentati.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Tra gli ordini del giorno vi è quello dell'onorevole Abignente così formulato:

« La Camera invita il Governo a presentare uno speciale progetto di legge per il riordinamento delle regie avvocature erariali, ed in pari tempo a voler presentare al Parlamento, per essere convertito in legge, qualsiasi regio decreto relativo all'ordinamento del servizio legale ferroviario ».

La prima parte di quest'ordine del giorno

esce dalla mia competenza, perchè si riferisce all'ordinamento delle regie avvocature erariali e quindi non potrei accettarla, perchè dovrei avere il consenso di tutto il Governo e più specialmente del ministro di grazia e giustizia e del ministro del tesoro.

La seconda parte non posso accettarla, per parte mia, inquantochè si vincola la libertà del potere esecutivo. La legge del 22 aprile 1905 ha dichiarato esplicitamente quali decreti reali debbono essere presentati al Parlamento, per essere convertiti in legge. Ora di questo non fa menzione nell'articolo relativo all'avvocatura erariale ed io intendo che sia riservata tutta intera la libertà regolamentare, che dallo Statuto è deferita al potere esecutivo, anche per questa materia.

Quindi non potrei accettare, per le ragioni che ho detto, l'ordine del giorno dell'onorevole Abignente.

In quanto agli altri ordini del giorno, io pregherei gli egregi colleghi che li hanno presentati di volerli convertire in altrettante raccomandazioni. Li accetterò ben volentieri come raccomandazioni, ma non potrei accettarli come ordini del giorno.

PRESIDENTE. Interrogherò allora i vari proponenti degli ordini del giorno, per sapere se li mantengano o no.

L'onorevole Cavagnari ha proposto due ordini del giorno, che l'onorevole ministro dice di accettare come raccomandazioni. Onorevole Cavagnari, li mantiene?

CAVAGNARI. Ho bisogno di dire qualche cosa.

PRESIDENTE. Guardi di non fare un discorso. (*Si ride*).

CAVAGNARI. Onorevole ministro, per quanto riguarda il primo ordine del giorno posso consentire di convertirlo in raccomandazione, se ella acconsente a prenderne atto.

Per quanto riguarda il secondo, mi permetterei qualche dichiarazione. Non è lecito fare un discorso, dice l'onorevole Presidente della Camera, ed ha ragione. Ma, per lo meno, mi sarà lecito fare un'osservazione in replica a ciò che ha messo a base del suo discorso l'onorevole ministro. Mi sarà lecito di dire come egli abbia messo a base del suo discorso una notizia, che per riguardo lei, onorevole ministro, dirò che è inesatta, ma per coloro che gliela hanno fornita dirò che è falsa e data con malizia della quale ella non è responsabile, perchè non può andare a controllare tutte le notizie per il gran da fare che ha nel suo Ministero: che, cioè, la

condizione sospensiva consegnata nella legge 2 agosto 1897 non si è verificata. Ora questo è un falso...

PRESIDENTE. Dunque che cosa fa?

CAVAGNARI. ... un falso determinato da una corrente (me lo lasci dire) camorristica, che combattè e combatte l'espansione del porto di Genova nella parte orientale e combatte la esecuzione di una legge.

Ora, se le cose sono come dico, e come ho ragione di affermare, perchè la condizione sospensiva si è verificata da anni, e il commercio sul Molo Vecchio domanda 200 vagoni, e non 80, io domando: come può il ministro non accettare il mio ordine del giorno che non domanda che l'applicazione di una legge? Onorevole ministro, che cosa stiamo a fare qui, se non a sostenere gli interessi del nostro paese e l'applicazione delle leggi, come sono consegnate nei nostri atti?

PRESIDENTE. Lo mantiene o lo ritira?

CAVAGNARI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Ella invita il Governo ad eseguire una legge. È difficile che il Governo possa accettare un ordine del giorno formulato così. Cambi almeno la forma.

Onorevole Gattoni, mantiene il suo ordine del giorno?

GATTONI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Sichel?

(Non è presente).

L'ordine del giorno si intende ritirato. Onorevole Valentino?

(Non è presente).

L'ordine del giorno si intende ritirato. Onorevole Astengo, mantiene il suo ordine del giorno?

ASTENGO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Abignente, mantiene il suo ordine del giorno?

ABIGNENTE. Devo mantenerlo, onorevole Presidente.

Io desiderava di dichiarare alla Camera che sono stato sventurato, perchè frainteso (*No! no!*). Troverò modo di dichiararlo in altra sede perchè ora non voglio affaticare la Camera.

Debbo mantenere il mio ordine del giorno che non è scisso e non è scindibile, quantunque il ministro con molta abilità voglia scinderlo. Io qui ho fatto la questione nell'interesse del Governo e della legalità. Il Governo dello Stato è fuori legge per l'istituto che lo deve difendere e, non sono io che lo dichiaro, ma l'ha dichiarato il

Consiglio di Stato. L'ufficio legale ferroviario, che va ed istituirsi, è fuori della Costituzione.

PRESIDENTE. Ma ella torna a ripetere quello che disse ieri.

ABIGNENTE. Dichiaro che mantengo il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma ella fa questo invito al Governo a proposito di un bilancio speciale, col quale le Avvocature erariali hanno nulla a che fare.

L'onorevole Reggio mantiene il suo ordine del giorno?

GUASTAVINO. Quello dell'onorevole Reggio lo cambiamo in una raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Battelli?...

BATTELLI. In quanto al mio ordine del giorno l'onorevole ministro ha detto che l'accettava come raccomandazione forse perchè non l'aveva sott'occhio, perchè la raccomandazione si risolverebbe nell'accettazione. Si tratta semplicemente dei collettori scoperti.

PRESIDENTE. Come raccomandazione l'accetta.

BATTELLI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Va bene: ella lo mantiene. L'onorevole Agnini?

AGNINI. Non avrei difficoltà di convertire il mio ordine del giorno in raccomandazione. Solamente avrei bisogno di sapere dal ministro che cosa ne pensa delle questioni che gli ho sottoposte. Il signor ministro ha parlato prima che svolgessimo i nostri ordini del giorno. Il relatore ha detto qualche parola adesiva, ma io desidero di conoscere il pensiero del ministro.

PRESIDENTE. Il ministro risponderà al capitolo, perchè c'è un capitolo apposito.

AGNINI. Lo svolgimento, che io ho dato al mio ordine del giorno, sconfinava dalla questione speciale della bonifica di Burana, e riguarda (almeno questo fu il mio pensiero) un'altra opera di ben maggiore importanza il Canale Emiliano. Se il ministro crede di poter rinviare la risposta al capitolo delle bonifiche, non ho difficoltà di accettare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Prego di rinviarlo al capitolo; perchè l'onorevole Agnini mi crederà quando gli dico che non desidero che si risollevi qui la questione del Canale Emiliano. Una questione così grossa non è in questo momento ed in sede del bilancio che la possiamo discutere. (*Interruzione del deputato Agnini*)

Qualunque ministro si trovasse a questo posto chiederebbe all'onorevole Agnini di

non insistere perchè si risolve ora questa questione, che da tanto tempo si dibatte. Si tratta di decine e decine di milioni.

AGNINI. Mi risponda allora per l'altra parte.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Per quell'altra parte risponderò al capitolo.

PRESIDENTE. Rimane l'ordine del giorno dell'onorevole Chiesa Pietro.

CHIESA PIETRO. Il mio ordine del giorno non è che un invito a studiare; quindi invitare o raccomandare è lo stesso, e non ho difficoltà a convertirlo in una raccomandazione.

Quello, che mi preme di dichiarare, è questo: che desidero i rappresentanti delle altre città studino bene la questione del porto di Genova per poterla conoscere.

PRESIDENTE. L'onorevole Fili-Astolfone mantiene il suo ordine del giorno?

FILI'-ASTOLFONE. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro che indirà l'appalto, essendo compiute tutte le formalità per il porto di Licata.

Con questa dichiarazione ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Veniamo dunque ai voti.

L'onorevole Cavagnari ha dichiarato di mantenere il suo secondo ordine del giorno, che è il seguente:

« La Camera invita il Governo a dare esecuzione alla legge 2 agosto 1897 nella parte che riguarda l'allacciamento del Molo Vecchio alla stazione ferroviaria orientale della città ».

Come la Camera ha udito, l'onorevole ministro ha invitato l'onorevole Cavagnari a convertire in raccomandazione quest'ordine del giorno, che egli non potrebbe accettare. Invece l'onorevole Cavagnari lo mantiene.

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Lo ritira?

CAVAGNARI. Se l'onorevole ministro prende impegno di studiare personalmente la questione per venire ad un provvedimento adeguato, consento a ritirarlo e convertirlo in una raccomandazione; ma desidero che egli mi prometta di studiare personalmente la questione.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Prendo impegno di studiare personalmente la questione.

PRESIDENTE. Allora anche quest'ordine del giorno è ritirato. Tutti gli altri sono ritirati.

L'onorevole Abignente però dichiara di insistere nel suo ordine del giorno, di cui dò nuovamente lettura:

« La Camera invita il Governo a presentare uno speciale disegno di legge per riordinamento delle regie avvocature erariali, ed in pari tempo a voler presentare al Parlamento, per essere convertito in legge, qualsiasi regio decreto relativo all'ordinamento del servizio legale ferroviario ».

Quest'ordine del giorno non è accettato dall'onorevole ministro. Lo pongo a partito. Chi lo approva voglia alzarsi.

(*Non è approvato*).

Anche l'onorevole Battelli mantiene il suo ordine del giorno...

BATTELLI. Se il ministro mi promette che metterà allo studio la questione... (*Interruzioni — Si ride*). Non mi ha risposto nulla!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ella mi invita a sottoporre a nuovo studio la questione. Mi faccia questo invito come raccomandazione ed io l'accetto; come ordine del giorno, no.

BATTELLI. Sta bene. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Agnini è rimandato ai capitoli 120 e 328.

AGNINI. Non ho difficoltà di ritirarlo.

PRESIDENTE. Così sono esauriti tutti gli ordini del giorno.

Ora si dovrebbe passare alla discussione dei capitoli, ma atteso l'ora tarda, rimanderemo il seguito di questa discussione alla seduta antimeridiana di domani.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni ed interpellanza.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti si assunsero finora e quali siano per essere assunti, nel procedere all'ordinamento dei servizi e degli uffici ferroviari per l'esercizio di Stato, perchè nell'interesse degl'impiegati ferroviari e delle città che li ospitarono finora non si verificino accentramenti e trasferimenti non reclamati da assoluta necessità.

« Pucci. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per conoscere se non ritenga conveniente di provvedere alle opportune

modificazioni degli orari ferroviari sulle linee di Alessandria-Cavallermaggiore per le coincidenze coi treni di Milano e Genova.

« Buccelli ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se non creda urgente presentare un disegno di legge per sospendere - fino a nuovi provvedimenti legislativi - l'applicazione dell'articolo 3 della legge 8 luglio 1904, n. 407, sull'istruzione primaria.

« Sanarelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se non creda indispensabile e urgente pubblicare della *Farmacopea ufficiale* una nuova edizione riveduta e purgata delle cosiddette specialità medicinali, secondo il voto del Consiglio Superiore di Sanità.

« Celli ».

« Il sottoscritto interpella il ministro delle poste e dei telegrafi, per chiedergli se e quando, in osservanza alle corrette consuetudini costituzionali della continuità nell'indirizzo dell'opera di Governo, intenda tenere l'impegno assunto nella pubblica discussione del 13 febbraio 1905, di portare innanzi al Parlamento i risultati dell'inchiesta telefonica.

« Santini ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine di presentazione.

Quanto all'interpellanza, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volerne dare comunicazione al suo collega, il ministro delle poste e dei telegrafi; e, qualora entro le 24 ore egli non abbia fatta dichiarazione di repulsa, questa interpellanza si intenderà senz'altro accettata e sarà inserita nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle ore 19.30.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

Discussione dei disegni di legge :

1. Maggiori assegnazioni o 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).

2. Approvazione maggiori assegnazioni

e diminuzione di stanziamento su cuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia dei culti per l'esercizio finanziario 1904-9 (176).

3. Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame. (18)

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

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. 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 :

3. Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir). (136).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906. (34)

5. Istituzione di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali. (84)

6. Sull'esercizio della professione di ingegnere, di architetto e di perito agrimensore. (71)

7. Riordinamento ed affitto delle Terme di Montecatini. (96)

8. Sull'esercizio della professione di giurista. (99)

9. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il putato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (100)

10. Conversione in governativa della scuola normale femminile provinciale di ramo. (133)

11. Costituzione in comune autonoma della frazione di Capoliveri (Portofino). (143)

12. Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private. (129)

13. Istituzione di una linea fra Genova e l'America Centrale. (163)

14. Destinazione di ufficiali dello Stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria quali capitani di port alcune piazze militari marittime e nei porti delle colonie. (41)

15. Pensioni agli operai della officina governativa delle carte valori. (62)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia,

Licenziata per la stampa il 12 giugno 1905