

## CCCXLIX.

1<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 17 MAGGIO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO

## INDICE.

	<i>Pag.</i>
<b>Bilancio</b> dei lavori pubblici ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	14236
ABRUZZESE . . . . .	14236
CAVAGNARI . . . . .	14239
TECCHIO . . . . .	14249
VALERI . . . . .	14248
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):	
Rimborso di un residuo credito della provincia di Pavia . . . . .	14235
LACAVA ( <i>ministro</i> ) . . . . .	14235

La seduta comincia alle ore 10.5.

SCALINI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

**Approvazione della proposta di legge per rimborso di un credito della provincia di Pavia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Rimborso del residuo credito della provincia di Pavia per la ritardata applicazione del nuovo catasto.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

SCALINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 738-A).

PRESIDENTE. Chiedo al ministro delle finanze se accetti la proposta di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. L'accetto.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge.

(*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i quattro articoli seguenti della proposta di legge).

## Art. 1.

Il residuo credito al 31 dicembre 1907 della provincia di Pavia verso lo Stato a saldo del rimborso alla stessa dovuto per l'articolo 8 della legge 7 luglio 1901, n. 321 verrà, agli effetti della presente legge, ripartito fra i comuni di detta provincia, pei quali l'imposta terreni in base alle risultanze del nuovo catasto è inferiore a quella precedentemente accertata, in proporzione della differenza fra le due imposte per ognuno di detti comuni.

## Art. 2.

A cominciare dall'anno 1908 nei ruoli principali dell'imposta terreni per i comuni, di cui all'articolo precedente, verrà omessa od inserita in meno, sino alla concorrenza delle rispettive quote del credito della provincia, determinate come all'articolo stesso, la sovrimposta provinciale risultata a carico di ciascun comune dal riparto stabilito dall'articolo 3 della legge 23 dicembre 1900, n. 449.

Per i comuni, la cui quota del credito della provincia fosse superiore all'ammontare della rispettiva sovrimposta provinciale, verrà inserita in meno nei suindicati ruoli, entro i limiti della residua quota di detto credito, altrettanta imposta erariale.

## Art. 3.

Qualora per qualche comune, non ostante l'omessa iscrizione nei ruoli dell'anno 1908 della sovrimposta provinciale e della imposta erariale, la quota di credito della provincia rimanesse ancora scoperta, si provvederà per il residuo credito come all'articolo precedente sui ruoli dell'anno 1909 ed, occorrendo, anche su quelli degli anni successivi sino ad ottenere l'estinzione completa del credito stesso.

## Art. 4.

L'importo delle quote di sovrainposta provinciale omessa od iscritta in meno nei ruoli dell'imposta terreni come ai precedenti articoli verrà pagato, di anno in anno, alla provincia di Pavia.

L'importo delle quote d'imposta erariale omessa od iscritta in meno nei ruoli stessi verrà detratta dai residui passivi al 30 giugno 1907 del capitolo 254 del bilancio passivo del Ministero delle finanze per l'esercizio 1906-907.

## Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-1908 per il quale non vi è relazione della Commissione parlamentare.

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

SCALINI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 555).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Il primo iscritto è l'onorevole Sichel; ma, non essendo egli presente, ha facoltà di parlare l'onorevole Abbruzzese.

ABBRUZZESE. Prendo a parlare, non perchè tecnico o amico di cifre, ma per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune raccomandazioni, perchè ritengo essere questa dei bilanci, la migliore occasione per sottoporre al giudizio della Camera e del Governo i bisogni delle popolazioni e rilevare gl'inconvenienti che si verificano nei pubblici servizi.

Si tratta di provvedere a varie deficienze ferroviarie d'indole locale ed al deperimento di un'opera d'arte che per di più minaccia rovina.

Comincio da quest'ultima.

A Modugno, città di 12 a 13 mila abitanti, c'è un campanile della prima metà del secolo decimosettimo, perfettamente identico alla famosa e tanto celebrata torre di Siviglia; costruito, come quella, con mirabile armonia di linee e proporzioni di archi a cinque piani, si eleva elegante e maestoso alla superba altezza di 67 metri.

Questo campanile è forse l'edificio più bello del settecento conservato in Puglia, sicchè l'ingegnere Bernich, che con tanto amore e competenza presiede alla tutela delle cose antiche della terra di Bari, dichiarava di

averlo elencato tra le opere da proporsi a monumento nazionale.

Da vari anni, forse per ragioni atmosferiche, forse per trascurata manutenzione, si sono aperte nella bella torre varie e larghe lesioni, che ne minacciano la stabilità, perchè il campanile strapiomba dalla parte di settentrione di circa dieci centimetri. L'amministrazione comunale, seriamente impensierita, e pel desiderio di conservare il bel monumento, e forse più per il pericolo che minaccia la città, varie volte ricorse all'autorità prefettizia, sicchè nel 1902 o 1903, mi pare, il prefetto incaricava un ingegnere del Genio civile di recarsi sul posto. Verificate le lesioni, quell'ingegnere espresse il parere che, sebbene non vi fosse pericolo imminente, pur tuttavia, trascurandosi le necessarie riparazioni, si sarebbe andati incontro alla fatale rovina dell'edificio. Propose quindi, come rimedi urgenti, che si fossero chiuse con buona malta le lesioni esistenti e si fossero messe delle spie di vetro, cose tutte che furono eseguite scrupolosamente a spese del comune nel 1905. Contemporaneamente un valente ingegnere locale, che nomino a titolo d'onore, l'ingegnere De Sario, incaricato dal comune, presentava un progetto di restauri con un preventivo di 12 mila lire, somma che, per le ristrettezze finanziarie, il comune non poteva nè può certamente spendere.

Il sindaco, preoccupato, per maggior cautela vietò il suono delle campane, divieto che poi si dovette revocare perchè i tecnici dissero che nessuna influenza deleteria avrebbero potuto avere le onde sonore di piccole campane sulla stabilità della grande mole, ed anche perchè nelle campagne i nostri coloni, sul lavoro, dalle campane ricevono il segno delle ore che passano, come lo stesso onorevole Pansini afferma col capo in questo momento.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma questo riguarda il ministro dell'istruzione o quello dei culti, non me!

ABBRUZZESE. Ma abbiamo ricorso, e molte volte, al ministro dell'istruzione, e ci ha risposto sempre picche.

Il 21 ottobre del 1905 il Consiglio comunale emise solennemente un voto al Governo perchè fosse dichiarato monumento nazionale, ma il Ministero della pubblica istruzione si affrettava a rispondere, che allora soltanto l'avrebbe elencato fra i monumenti nazionali quando dal Comune fossero state eseguite tutte le riparazioni necessarie.

Ed io medesimo, nello spazio di cinque anni, mi sono recato varie volte alla Direzione generale delle belle arti, ma la risposta fu sempre negativa, inesorabilmente negativa. Chi deve intanto provvedere onorevole ministro...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io no, di certo!

ABRUZZESE...giacchè il campanile un giorno o l'altro deve cadere? Il Comune non ha i mezzi, lo Stato si disinteressa e il campanile precipiterà, seppellendo uomini e cose e con esso sparirà una pregevolissima opera d'arte.

Ho voluto qui dalla tribuna parlamentare denunciare il grave inconveniente, perchè il Governo, come meglio può, provveda, ed anche a discarico delle possibili responsabilità future, perchè quando la mia profezia si avvererà, e si deve avverare, speriamo, in tempo lontano, allora si cercherà il responsabile in un povero innocente.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sarò io certamente.

ABRUZZESE. Lei ed il ministro dell'istruzione pubblica possono e devono provvedere nel limite dei propri bilanci, e duolmi che non si trovi presente l'onorevole Rava, col quale sarebbe buono che ella si metta di accordo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho che vederci; non ho facoltà...

ABRUZZESE. Ma potrebbe riparare se ci mettesse un po' di buona volontà.

E passo alle questioni ferroviarie che tutte riguardano la linea Bari-Taranto, la quale, perchè secondaria, ha gli orari trascurati e gli impianti inadeguati al grande sviluppo del traffico locale della provincia, come dimostrerò anche con cifre.

Modugno, paese ricco e importante, del quale ho parlato poc'anzi, è la prima stazione di questa linea ferroviaria che s'incontra partendo da Bari.

La stazione però dista dal paese oltre due chilometri, mentre, ironia della sorte, la ferrovia passa vicino all'abitato, anzi lo tocca in un punto e lo circonda sempre. La storia vuole, che questo sconcio fosse la conseguenza di un dispetto degli ingegneri costruttori, i quali non avrebbero trovato negli amministratori del tempo e presso quei cittadini molta liberalità; giacchè la Bari-Taranto fu una delle prime linee costruite dalla società delle Meridionali.

La nuova generazione, più pratica e più vigile dei propri interessi, ha continuamente

reclamata giustizia, e l'amministrazione comunale da vario tempo fece prima pratiche presso la società delle Meridionali, poi presso la società Adriatica, ed attualmente colla Direzione generale delle ferrovie, perchè si provvedesse allo spostamento della stazione, mettendola in sito più conveniente e più utile al paese, in modo che il commercio e la popolazione possano meglio giovarsene. E qui conviene rilevare per la giustizia, che, quando quell'amministrazione comprese l'entità della spesa alla quale si andava incontro, in linea subordinata limitò le sue pretese ad una fermata del treno nel punto più vicino all'abitato, dove già trovavasi una casa cantoniera.

La società Adriatica, auspicando il ministro Balenzano, trovò giusto il desiderio dei cittadini di Modugno; prese in considerazione la cosa e fece fare gli studi relativi, i quali portarono a vari progetti tecnici da un massimo di 315 ad un minimo di 190 mila lire, per l'eliminazione di opere non strettamente necessarie e per la concessione del suolo che avrebbe fatto il comune.

Compilato così il progetto definitivo, che ora trovavasi presso la Direzione generale delle ferrovie di Stato, la società Adriatica, negò, per ragioni tecniche di livello stradale, la fermata del treno nel punto più vicino all'abitato, ed in linea subordinata, ufficiosamente chiese, per lo spostamento della stazione, che il comune garantisse gli interessi della somma da spendersi.

Per vari motivi il comune doveva respingere come respinse la proposta fatta della garanzia degli interessi, principalmente perchè la legge lo vieta, non potendosi un bilancio comunale impegnare definitivamente in una spesa aleatoria. Così la questione restò insoluta con grave discapito del commercio e di quei cittadini, i quali mi sembrano condannati al supplizio di Tantalo.

Onorevole ministro, i motivi con i quali la società Adriatica chiuse la pratica con esito negativo, malgrado le vive e molte premure insistentemente fatte dall'onorevole ministro Balenzano, potevano forse sembrare giusti in quel tempo, perchè trattavasi di società commerciale ed era naturale che tutti i capitali impiegati avessero un reddito sicuro. Ma oggi lo Stato deve diversamente guardare la questione, preoccupandosi, più che del reddito, del maggior comodo delle popolazioni, dell'interesse del commercio e dello sviluppo dei pubblici servizi.

Ma poi è bene anche notare che la somma a spendersi non sarebbe buttata al vento, perchè essa renderà e molto quando alla stazione si accederà più facilmente e quando con maggior comodo e minore spesa le merci si potranno mettere sul treno e direttamente spedirle a destinazione.

Dalla Direzione Generale delle ferrovie di Stato che varie volte officiosamente ho interessata, ebbi cortesie, cortesissime assicurazioni, che a questi lavori si sarebbe pensato fra nove o dieci anni; una seconda volta mi si disse fra tre o quattro anni: ed ora chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro che solennemente faccia sapere a quella popolazione quando i suoi legittimi interessi saranno appagati, giacchè i rimedi potranno venire quando da quella città, fiorente per produzione agricola, sarà emigrato tutto il commercio e da altri si vedrà sfruttate le proprie energie. (*Denegazione del ministro*).

Onorevole ministro, ella fa cenno di no colla testa, ma io insisterò e tenacemente insisterò, sia per compiere il mio dovere, sia perchè Modugno ottenga quello che è giusto, e non diffido, che quando la Direzione generale delle ferrovie avrà compiuti tutti i lavori urgenti, che non ammettono dilazioni, per vicende di uomini e di cose, la stazione di Modugno sarà spostata, secondo il legittimo desiderio di quella popolazione.

Ed ora è necessario che io parli un poco delle condizioni deplorabili in cui si trova la stazione ferroviaria del mio paese; cosa che certamente non farei, se non fossi costretto dalla necessità di migliorare i servizi e dalla insufficienza degli impianti.

La stazione ferroviaria di Bitetto-Palo del Colle misura una fronte di 12 metri per una larghezza di soli 5 metri, occupando un'area di circa 60 a 70 metri quadrati. Non parlo poi dei binari di smistamento, o binari morti, che sono assolutamente inadatti a fare manovre per il carico e per lo scarico delle merci, specialmente i carri lunghi; una ruota di giro piccola, incapace e consumata, una banchina ed il fabbricato della piccola velocità molto modesti, naturalmente proporzionati alla stazione principale da me descritta.

E' superfluo il dire che, data l'insufficienza dei binari morti, o binari di smistamento come si sogliono chiamare, molte volte i carri si fanno manovrare per il carico e per lo scarico delle merci sui binari principali con grande incomodo e gravissimo pericolo di chi lavora, nonchè dei

treni che passano, malgrado la vigile sorveglianza di quei funzionari.

Ora, se la Camera me lo consente, per essere più preciso e più breve, dimostrerò con cifre l'importanza commerciale ed il grande movimento dei viaggiatori di questa microscopica stazione.

Nel 1906, che certamente, come ognuno conosce, non fu annata importante per i prodotti agricoli, si ebbe il seguente movimento; carri in arrivo 1,615, con un carico di 88 mila quintali; carri in partenza 1,606, con un carico di 83 mila quintali; in tutto 3,221 carri, con uno spostamento di 171 mila quintali e con un movimento massimo di 26 carri al giorno, cioè 14 in arrivo e 12 in partenza; movimento massimo, e questo è necessario notarlo, che si verificò nei mesi di febbraio, luglio, settembre, novembre e dicembre, epoca non di vendemmia; ciò che significa che la stazione di Bitetto-Palo del Colle ha un movimento importantissimo per tutti i dodici mesi dell'anno.

Dicevo, dunque, un movimento di 26 carri al giorno, mentre lo scalo della stazione comporta forzatamente la manovra di 11 carri, 6 per lo scarico e 5 per il carico. Come dunque provvedere senza pericolo al carico ed allo scarico di altri 15 carri, che gli impianti non possono contenere? E questo, torno a ripetere, è il risultato di una annata magra per i prodotti agricoli.

Anche il movimento viaggiatori, al quale ho già accennato, è numerosissimo, essendosi dati nel 1906 circa tre mila biglietti di prima classe e 35 mila di terza classe, non compresi gli abbonamenti ed i biglietti di seconda classe dati per viaggi oltre la linea, essendo la Bari-Taranto esercita a servizio, o meglio, a pagamento economico.

Dopo la lettura di queste poche ed eloquenti cifre non aggiungo parola, augurandomi che il Governo, e per esso la Direzione generale delle ferrovie di Stato, voglia provvedere in modo conveniente e sollecito al grande sviluppo del traffico ed al forte movimento viaggiatori. I quali sono obbligati ad aspettare fuori stazione, sotto le intemperie e sotto il sole cocente, l'arrivo del treno, che molte volte si fa aspettare coi famosi ritardi che la Camera conosce, ed anche il ministro per esperienza personale.

Un'altra cosa molto importante ma molto trascurata è l'orario di questa linea Bari-Taranto, orario che è in conflitto assoluto con gli interessi locali della provincia, specialmente del collegio che ho l'onore di

rappresentare, perchè è formato di paesi più vicini al capoluogo. I paesi della provincia che vanno da Bari a Gioia del Colle direttamente serviti da questa ferrovia sono 10, scaglionati sopra una distanza di 30 a 35 chilometri, con una popolazione di circa 160 mila abitanti. Ebbene questa popolazione che giornalmente così numerosa (come già ho avuto occasione di rilevare coi dati statistici che ho citati a proposito della stazione di Bitetto-Palo del Colle) si reca al capoluogo, arriva in Bari alle 8,32 dove è obbligata permanere non meno di 8 ore perchè il primo treno in partenza da Bari è alle 16.05 del giorno. e 2 ore dopo, dico, solamente due ore dopo, cioè alle 18, parte un secondo treno, mentre, noti la Camera, alle 19,40 si incrociano a Bari tutti i diretti provenienti da Brindisi, da Venezia, da Milano, da Bologna, da Roma, da Napoli, e perfino da Locorotondo. Come la Camera vede, questo orario mentre non risponde ai bisogni ed agli usi ed abitudini della provincia, non serve neanche alle comunicazioni delle grandi linee, sicchè la Bari-Taranto che pure ha un commercio così rilevante, con un forte movimento di viaggiatori e che mette capo ad uno dei nostri arsenali marittimi militari più importanti, resta tagliata fuori dal traffico ferroviario della sera.

Varie volte si è chiesto, prima all'Adriatica e poi alla Direzione generale delle ferrovie di Stato, un orario più corrispondente ai bisogni ed agli usi locali e la coincidenza colle grandi linee, ma sempre mille ostacoli si sono affacciati, ostacoli che io credo sormontabili con un poco di buona volontà.

Pur restando fermo il resto dell'orario attuale, è necessario stabilire un treno in partenza da Bari nelle ore meridiane circa e posporre il treno delle 18, sempre in partenza da Bari alle ore 20, perchè chi deve ritornare alle 18 può benissimo, anticipando, partire alle 16.05 o, posticipando, partire alle ore 19.40.

Così in parte l'orario risponderà ai bisogni nostri ed agli usi della provincia, mettendosi in armonia col movimento generale, giacchè le ferrovie devono servire le popolazioni, non le popolazioni alle ferrovie.

Dovendo questa linea essere parte della tanto ripetuta e sollecitata ferrovia, che deve unire Matera a Bari, colgo l'occasione per richiamare l'attenzione del Governo circa il nuovo tronco a costruirsi, giusta la legge per la Basilicata, che, passando per Modu-

gno, Bitetto, Grumo Appula, allacci la Basilicata alle Puglie, giacchè da troppo tempo aspettano quelle popolazioni interessate e già in esse comincia la sfiducia.

Il ritardo della costruzione forse dipende dagli studi del progetto definitivo, che conviene compiere in condizioni eccezionali di clima e di stagione, forse dipende dalla insufficienza del sussidio chilometrico per le gravi e molte difficoltà tecniche da superare; in un caso o nell'altro, onorevole ministro, qualunque fosse la ragione, occorre provvedere e subito magari con la costruzione di Stato, come dalla stessa legge è previsto.

E qui avrei finito se non sentissi il bisogno di rivolgere, a nome mio e dell'onorevole amico Luciani, ancora una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici: che circondi cioè di tutta la simpatia del Governo il consorzio a costituirsi per un nuovo tronco ferroviario che partendo da Bari passi per Bitritto, Loseto, Sannicandro, Cassano fino a Sant'Eremo; perchè questi paesi ricchi ed industriosi e con una plaga fertilissima sono senza vie di comunicazione.

Queste sono, onorevole Gianturco, le varie questioni che pensatamente ho voluto portare alla Camera per sottoporle alla prudenza ed alla equità del Governo; perciò confido che ella vorrà prenderle in benevola considerazione e provvedere anche perchè l'esercizio di Stato non si conosca solamente attraverso i disastri ferroviari e la insufficienza dei servizi, ma secondando con provvedimenti ed opere benefiche lo sviluppo commerciale e le nuove potenti energie economiche delle nostre popolazioni meridionali.

Non voglio essere pessimista, onorevole Gianturco, nel prevedere l'opera sua a nostro favore, nè voglio credere che se il Governo dovesse trascurare gl'interessi delle popolazioni, che ho l'onore di rappresentare, si arresterà per questo l'Italia sulla via meravigliosa della ricchezza e della civiltà, ma essa camminerà, onorevole Gianturco, come un esercito marcia alla battaglia, monta alla vittoria, lasciando dietro di sé feriti e vittime. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Io fui quasi indeciso a parlare intorno a questo bilancio per una considerazione la quale fa sì che oggi più che altra volta la discussione possa convertirsi in una specie di accademia.

Il bilancio, come udimmo ancora ieri dalla parola sempre appropriata del collega Rubini, andrà soggetto ad una trasformazione per cui si può dire che dopo l'approvazione della legge che discutemmo giorni fa, abbia perduto gran parte della sua opportunità.

Ma poichè l'uso di discutere vi è, ho pensato che potrò anch'io prendere la parola per fare all'onorevole ministro qualche considerazione e raccomandazione.

Certo avrei preferito che quella legge speciale di rimaneggiamento di fondi, invece di essere presentata e discussa a parte, fosse stata conglobata e trasfusa nel bilancio in modo da dare agli stanziamenti per i lavori pubblici un assetto organico.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quella legge per le maggiori assegnazioni era stata presentata prima.

CAVAGNARI. Ad ogni modo è una semplice questione di forma che non implica cambiamenti nella sostanza.

E giacchè ho detto che dovevo fare qualche raccomandazione, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro intorno all'applicazione della legge 15 luglio 1906 che concerne i provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna, legge sulla quale ancora non è stato pubblicato il regolamento.

In quella legge vi sono delle disposizioni che, in forza dell'articolo 53, possono estendersi anche ad altre regioni; quindi io mi permetto di pregare l'onorevole ministro affinchè solleciti la pubblicazione del regolamento il quale darà modo di applicare finalmente la legge, il che è di sommo interesse per molti comuni, specialmente rurali, che ne attendono reali benefici.

E vengo ad un'altra raccomandazione. L'onorevole ministro sa che la legge sulle strade d'accesso alle stazioni ed ai porti ha dato luogo a diverse interpretazioni; ora io desidererei che l'onorevole ministro presentasse un provvedimento legislativo che desse la interpretazione autentica ed estendesse gli effetti di quella legge per modo che la maggior parte dei comuni ne potesse trarre profitto, tanto più che i principi in essa contenuti hanno realmente arrecato frutti assai benefici.

Vi sarebbero varie osservazioni da fare circa i lavori che si vanno facendo per le ferrovie, ma poichè fra poco tempo dovrà discutersi il disegno di legge per l'ordinamento ferroviario di Stato, credo sia meglio rinviare a quella sede tali osservazioni.

Debbo fin ora però rilevare che il bilancio delle ferrovie ha sempre spese maggiori per gli uffici, sia centrali che della periferia, mentre purtroppo di pari passo non procede il miglioramento dei servizi; ma mi dicono che questo sia un istituto in divenire. Speriamo che questo divenire si converta presto in un fatto compiuto, e si possa, un giorno o l'altro, elevare una parola meno aspra e risentita: perchè proprio non aspettiamo che quel giorno, per tributare lodi laddove abbiamo dovuto finora, a malincuore, dare qualche biasimo.

Il nostro concetto non muove da alcuna considerazione soggettiva o personale; noi, come tutti (si comprende), siamo ispirati da ragioni obbiettive. Le persone non le conosciamo; e le trascureremmo, se le conoscessimo: perchè i servizi sono quelli che prevalgono, e le persone passano come in una specie di caleidoscopio. M'auguro che sia prossimo il giorno nel quale potremo constatare un miglioramento anche relativo; miglioramento che ci faccia maggiormente affezionare all'esercizio di Stato, pel quale abbiamo votato, e pel quale (quantunque, qualche volta, abbia dovuto ricredermi) tornerei a votare ancora: perchè non è tanto la legge in sè, quanto l'applicazione che se n'è fatta, che ha portato a tutti questi inconvenienti.

Detto ciò, vengo ad una questione sulla quale devo intrattenere la Camera ad ogni volger di bilancio, e che è d'una grande importanza: perchè riguarda un complesso di interessi che abbracciano una gran parte del nostro paese. Alludo alla questione del porto di Genova; questione che, per l'importanza massima che ha quell'emporio commerciale, abbraccia troppi interessi, perchè possa essere menomamente trascurata. Dicevo in altri tempi che quel porto avrebbe meritato miglior sorte di quella che gli sia toccata.

Più d'una volta, in questa Camera, ebbi ad osservare che quel porto fu disgraziato in questo senso: che, mentre giace in una posizione privilegiata, e mentre le sue condizioni sono tali da attirare un coefficiente relevantissimo d'attività commerciale, pare che gli uomini ed i Governi che si succedono facciano di tutto per allontanarne le migliori correnti di traffico. Ebbi già a dichiarare che, là, si sbagliò tecnicamente ed economicamente; e lo ripeto oggi. Non è cosa che vi riguardi, onorevole ministro; lo dico come storia, e lo dico perchè dovrebbe servire d'ammonimento, per l'avvenire,

quando si dovranno prendere provvedimenti riguardo a quel porto che rispecchia tanta parte dell'attività nazionale.

Mi ricordo che, in una delle ultime discussioni (non per fare accusa a voi, onorevole ministro, che, mi compiaccio di ripeterlo, avete ereditato questo stato di cose che deploro), vi facevo osservare che tuttocì che tecnicamente si è stabilito nel porto di Genova, fu il risultato di errori sopra errori; e voi mi rispondevate che i lavori escogitati erano il risultato pensato dei corpi consulenti, di tutte le autorità tecniche, e che, quindi, nulla vi era a ridire, a questo riguardo. Voi mi avete, in proposito, citato anche, particolarmente, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io non entrerò in particolari e mi limiterò a richiamare alla vostra memoria quanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici diceva nel 1896, allora quando si trattava appunto di provvedere ai lavori del porto di Genova.

Cito solo un brevissimo periodo: « Considerando, in quanto alle opere marittime (è noto che col Consiglio superiore era anche il Ministero della marina) considerando, in quanto alle opere marittime, che le esigenze principali di questo porto principale marittimo, quale è Genova, sono quelle di avere una perfetta tranquillità nelle acque dei bacini del porto, destinati alle operazioni commerciali, di presentare uno sviluppo conveniente di calate, considerando che i progetti presentati, non soddisfano convenientemente a queste due esigenze, ecc. ». Dichiarava insomma, come conclusione, che il porto di Genova doveva essere sviluppato nelle sue acque interne e condannava nel modo più formale il progetto, che veniva allora presentato, ossia quel progetto, che più tardi, ereditato dal nuovo ente che si è istituito, fu messo in esecuzione.

Questo per provarvi che le autorità consultive prima di oggi, quando avevano a substrato delle loro decisioni quella relazione monumentale, che porta il nome del suo venerato presidente, senatore Gadda, avevano assolutamente escluso che il porto di Genova fosse ricavato là, ove si vuol ricavare ora con i lavori, che si fanno fuori del porto.

Onorevole ministro, noi ci siamo meravigliati che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, nel 1896, in materia così delicata era di una opinione così assennata e

così pregevole, quel Consiglio superiore recentemente abbia potuto consentire in questo nuovo ordine di idee. Sapete perchè ci siamo meravigliati? Perchè noi crediamo che ai bisogni del porto non si provvederà in quel modo, perchè noi crediamo che il movimento del porto di Genova, che nonostante tutte le sue disavventure e tutte le sue disgrazie, è ascensionale, si troverà sopraffatto, avrà una specie di soffocamento, e noi continueremo a gettare massi sotto la Lanterna.

Coi lavori invece, escogitati dalla relazione Gadda, si provvedeva alle esigenze del porto, creando banchine, tranquillando le acque, dando insomma un definitivo assetto con minore spesa e minor tempo.

O onorevole ministro, se lo spirito municipale del duca di Galliera, il quale fu il promotore, mediante la splendida elargizione dei venti milioni, di questi lavori, potesse sorgere dalla tomba e potesse parlare, avrebbe il diritto di reclamare l'osservanza della convenzione, stipulata col Governo, osservanza che fino al giorno d'oggi non si è avuta; avrebbe diritto di domandare al Governo perchè, nonostante l'articolo primo di quella convenzione, approvata con la legge del 1876, non si sia pensato di dare al porto quella tranquillità di acque, che è necessaria, perchè il lavoro possa continuare in qualunque stagione e con qualunque tempo.

Che cosa si è fatto e ottenuto con questi provvedimenti? Nulla: il porto resta quale era alla fine dei lavori decretati dalla legge del 1876. Un grandissimo spazio del porto è assolutamente interdetto al lavoro e nessuno potrebbe « attraccare » alle banchine in tempi un po' anormali.

Ho detto che questo procedimento e questo risultato non vi riguardano; però da essi, onorevole ministro, voi potete trarre utili conseguenze per la condotta avvenire dei lavori nel porto di Genova.

Vedete se non sia il caso di provvedere anche alla parte orientale, facendo sì che tutto lo specchio d'acqua interno del porto sia tutto destinato al suo vero scopo.

Pensate alla diga orientale, perchè se prima d'ora si fosse provveduto ad essa, si poteva ottenere un risultato molto migliore di quello che si otterrà coi progetti in via di esecuzione, risultato migliore anche per l'allacciamento della parte orientale del porto con la stazione Brignole.

Pensate specialmente a questa parte, se volete che in breve ora il porto di Genova

possa corrispondere alle condizioni impropriamente create dal suo movimento sempre crescente.

E poichè mi trovo a parlare dei lavori tecnici del porto, due domande avrei da rivolgere all'onorevole ministro: prima, come furono spesi i 17 milioni e mezzo stanziati in forza della legge Prinetti del 1897? Perchè di quella somma non abbiamo mai avuta una esatta notizia, nè del risultato con essa ottenuto.

Vorrei inoltre sapere dall'onorevole ministro quanto sia costato l'allacciamento del Porto di Genova al Campasso, perchè io credo che in quell'opera si siano profusi milioni assai più del necessario. Anche qui errori tecnici hanno condotto a fare quel parco con una linea d'accesso che non era la meglio corrispondente alle necessità; e dicesi che la spesa sia riuscita più che doppia di quella occorrente. (*Commenti*)

Un altro punto: onorevole ministro, mi dicono che il Consorzio ha proceduto all'appalto di una parte dei lavori che si fanno al di fuori del porto.

Io so che per questo vi fu l'autorizzazione di una spesa per circa dieci milioni. Ora l'appalto non sarebbe stato fatto che per cinque milioni. Io desidererei qualche chiarimento in proposito dall'onorevole ministro, sia per quanto concerne l'ammontare di questo appalto e sia anche intorno all'andamento dei lavori.

Imperocchè mi viene riferito, tra le altre, che si impiegano somme importanti in opere dette di preparazione non rispondenti alla necessità delle cose. Ciò che urge intanto per il porto di Genova, a detta di tutti i competenti e di tutti coloro che col porto di Genova hanno comunicazioni continue, oltre i lavori di indole marittima, è questo. Si dice, e con ragione, che il porto di Genova, non solo non corrisponda tecnicamente per i lavori che si fanno, ma ancora che non corrisponda per la deficienza degli impianti ad uso commercio. Io ho qui talune relazioni di associazioni di rappresentanti marittimi e di raccomandatori di vapori, ed anche un pregevolissimo scritto di un egregio autore che molto si occupa di cose attinenti a quel porto. Ora confrontando le condizioni dei porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo ed altri porti del nord, con quelle del porto di Genova, ne risulta che il lavoro nel porto di Genova è triplice e quadruplica per insufficienza di meccanismi, di guisa che si ha un forte aumento di prezzo nella mano d'opera ed occorre un tempo

maggiore, e così le merci, invece di affluire al nostro porto vanno in altre località. E si citano numerosi casi ad esempio.

Non posso entrare in particolari. Mi limito soltanto a dirvi questo che, per seguire il moderno indirizzo ed il movimento sempre crescente, occorrerebbe aumentare il più possibile i meccanismi, gli attrezzi tecnici e meccanici per poter compiere tutte le operazioni con maggiore celerità e minore dispendio.

Invece che cosa è accaduto? Che la mano d'opera, sotto forma di operai che nel 1892 era rappresentata da 5380 persone, nel 1904 è salita a 6679, e ciò non è dovuto tanto al crescere del movimento, perchè già nel 1892 avevamo un movimento di oltre 5 milioni e mezzo di tonnellate, quanto alla mancanza di impianti, alla deficienza di grue e di tutti quegli altri ordigni necessari al movimento del porto, che io non vi starò a descrivere, i quali fanno sì, che mentre (ad esempio) nei porti del nord la media giornaliera per lo scarico del carbone, per citare una merce, arriva alle duemila tonnellate, nel porto di Genova non è che di 500 al giorno. Ora lascio a voi immaginare che bella differenza, e quali conseguenze questa differenza apporta.

Lo sapete quali sono le differenze che apporta? Ve lo dirò fra breve. Aggiungono ancora questi memoriali, citando ad esempio un vapore scaricato nel porto di Copenaghen, che 2036 tonnellate di carbone furono vuotate e scaricate in dieci ore di lavoro.

Concludono che per lo stesso vapore a Genova si sarebbero resi necessari 4 giorni di lavoro e 350 giornate di operaio, mentre che, secondo il sistema di Copenaghen, si aveva bisogno di un macchinista e di 27 operai.

Questo fa sì che tutti coloro che sono richiasti di noleggiare per il porto di Genova, o domandano noli eccezionali, oppure preferiscono altri porti.

Fa notare la relazione dell'associazione dei rappresentanti marittimi e raccomandatori: « quale deleteria ripercussione esso (questo disservizio, tra ferroviario e del porto) abbia, rispetto agli armatori ed alle compagnie di navigazione, è facile arguire, quando si pensi che la rapidità del sbarco dei vapori nei porti di carico e di scarico, la puntualità nell'arrivo delle merci, la prontezza di inoltro di quelle sbarcate, la celerità di resa sono i principali coefficienti del traffico verso un porto, cui danno vita l'apporto delle grandi compagnie di navigazione. Da un lato noi vediamo che ogni giorno

affluiscono ai nostri soci lettere di armatori esteri, esprimenti sulle sorti che trovano i loro vapori nel nostro porto i più aspri giudizi. Nè ciò fa certamente meraviglia, quando si consideri che nella generalità dei casi tutti i vapori che vengono, per esempio con carichi di carbone, sono esposti a vari giorni e talvolta a settimane intere di attesa in avamposto prima di poter iniziare lo scarico». E notate che arrivando in avamposto, secondo i provvedimenti del consorzio, l'avamposto non è contemplato come luogo di scarico, è considerato come fuori del porto; non corrono le stallie, e ciò produce, come già dissi, un aggravamento eccezionale nei noleggi per il porto di Genova.

Di qui i grandi lamenti che vengono dalla navigazione forestiera rappresentata in gran parte da questa associazione della cui relazione io vi ho dato notizia, associazione che rappresenta ottanta compagnie di navigazione oltre a tutti i club inglesi, con la maggioranza degli armatori di quella potente nazione marittima, onde sono circa 15 mila vapori con un tonnello di 16 milioni di tonnellate. Non sono cose da pigliarsi a gabbo!

E un giorno ebbi occasione di richiamare l'attenzione del Ministero sopra gli inconvenienti che derivano da tutte le disposizioni onde l'amministrazione del porto è involuta, circuita e intricata, sotto forma di regolamenti, di decreti, di circolari e via dicendo; per cui io credo che quando la gestione autonoma avrà finito il suo tempo, noi avremo una biblioteca la quale potrà far concorrenza alla antica biblioteca Alessandrina, se non per le materie, certamente per il numero dei volumi. (*Si ride*).

L'anarchia regnava e regna tuttora nel porto di Genova per effetto di tutte queste diverse disposizioni, le quali pare proprio che vogliono ostacolare tutto ciò che concerne lo sviluppo ed il progresso del paese; pare che siano state fatte proprio per dire alla navigazione: non venite più perchè non vi vogliamo.

Ho qui un comunicato che ho ricavato dalle discussioni della Camera inglese da cui si desume l'interpello fatto a quel Governo dal deputato inglese, il signor Montgomery.

« Interroga il segretario di Stato per gli affari esteri se non sia stata richiamata l'attenzione del ministro sui regolamenti in vigore nel porto di Genova i quali sono stati argomento di proteste da parte

dei comandanti dei bastimenti inglesi, spagnuoli, norvegesi, ecc. in traffico sulle coste italiane, ed, in caso affermativo, se il Governo di Sua Maestà non intenda di fare amichevoli rimostranze al Governo italiano affinché siano adottate misure correttive nell'interesse della navigazione inglese ».

E quel segretario di Stato sir Edward Grey rispondeva:

« Il Governo di Sua Maestà ha prevenuto i suggerimenti dell'interrogante e crede che il Governo italiano stia facendo tutto il possibile per rimediare all'attuale stato di cose ».

Vedete dunque come questo disordine si distenda e dilaghi e come fama e come applicazione tanto che tutto il mondo se ne occupa, e gli armatori dicono che non si può più approdare nel porto di Genova perchè mille angherie ne li distolgono.

Sapete che cosa accade nel porto di Genova? Intanto vi dico che alla fine di aprile ultimo, c'era una giacenza di circa quattrocentomila tonnellate di merci, cosa che negli anni passati non si era mai verificata; e questo dicono le statistiche che io vi posso leggere, perchè io non ci metto niente del mio e debbo fare anzi una fatica non comune per imparare tante materie se pur non mi giungono nuove, valendomi delle informazioni di persone dotte, sperimentate e pratiche che tutti i giorni sentono e vedono ciò che accade...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E non sono sempre bene informate.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, non solo sono bene informate, ma sono anzi vittime di questa condizione di cose e non parlano *de auditu dicere*...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma sentono anche dire cose molto vaghe.

CAVAGNARI. No, sentono la necessità di lavorare e non hanno nessuna intenzione di screditare il proprio paese e le proprie istituzioni siano pure esse sotto forma di autonomia, di oligarchia, di signorie per non dire... il diavolo che se le porti. (*Si ride*).

È il commercio che grida perchè è lesa nei suoi interessi; ci sono quattrocentomila tonnellate in giacenza, e ricordo che negli anni scorsi, e quando talvolta nel forte del movimento a dicembre alla Camera si parlava di 300 mila tonnellate di merci accumulate nel porto si diceva una cosa che destava apprensione; adesso è diventata una cosa normale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Adesso c'è un ingombro minore dell'anno scorso.

CAVAGNARI. L'anno scorso, come attualmente, avevamo la stessa amministrazione. Io desidero che migliori; non voglio la morte del peccatore, ma desidero che si converta e viva. (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fa la grazia della vita.

CAVAGNARI. Ma io vorrei potergli appiccicare, se si potessero premiare in questo modo gli istituti, il gran cordone se ne avessi la facoltà (*Interruzioni*). delle benemerienze. Io parlo determinato dalle condizioni delle cose; arrossirei di me stesso, io che sono così ingenuo, (*Si ride*) se sapessi che nel mio dire ci fosse anche una lontana idea di riferimento a persone; le persone io non le conosco e torno perfino a casa più contento quando, nella mia modestia, convinto, posso tributare qualche lode; quando posso far plauso a tutto ciò che nel paese procede normalmente e tributare elogio ai nostri uffici che di questa condizione di cose sono gli autori, lo faccio con vera compiacenza. Dunque lasciamo da parte questa digressione.

Io vi faceva un'altra osservazione, onorevole ministro. Mi rincresce di non vedere presente l'onorevole Crespi, ma ci sono altri colleghi che possono confermare quello che dico. Il commercio lombardo e piemontese nella stagione scorsa, quando (ripetiamo la frase d'altra volta) imperversava questa bufera e questa peste ferroviaria, sapete che cosa ha dovuto fare? Si dice in questo volume, che se l'onorevole ministro mi permette, dopo che lo avrò di mano in mano citato, glielo manderò...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'ho letto, lo hanno mandato anche a me.

CAVAGNARI. Tanto meglio. Allora ella avrà letto, onorevole ministro, che i cotonei sono venuti dal nord e sapete quando tempo impiegavano? 8 o 10 giorni, se non erro.

E sapete quanto impiegavano da noi per arrivare al destino in Piemonte e nella Lombardia? 4 mesi circa.

Dunque chi ci ha salvato fu il nord, Amburgo, Havre, ecc. Noi respingiamo, come ho detto dianzi, le navi dal nostro porto; sono i porti del nord che ci hanno salvato, e questi sono fatti che non si distruggono, onorevole ministro.

Io non posso circondare questi dati di periodi rumoreggianti o eleganti, ma li esprimo

come sono, ve li dico alla buona, come è mia abitudine; ed i fatti anche detti alla buona sono sempre fatti che non si possono negare. Noi siamo in condizioni anormali in quel porto, perchè si procede male, perchè si è proceduto male tecnicamente ed economicamente, e ne sopportiamo e ne sopporteremo le conseguenze anche in avvenire.

Ma sapete che cosa si fa anche nel porto di Genova? Si cerca di screditare la classe dei commercianti; si ebbe il coraggio di dire che quella buona gente, la quale si affatica per trovar modo di adoperare la propria attività nel proprio tornaconto, che si rispecchia nel tornaconto del paese, si disse che speculavano anche sulle disgrazie, anche su quella crisi del porto.

Ebbene, si è fatto questo appunto, che i carri si destinavano diversamente, eccetera. Io ho voluto interrogare il presidente di quella Camera di commercio ed arti, il quale cortesemente mi ha mandato qui, con lettera di accompagnamento, il risultato di un'inchiesta che egli ha fatto. Fa pietà il vedere con quanta leggerezza si sia accusata la classe dei commercianti di speculare indegnamente sulle condizioni della crisi del porto di Genova, noleggiando carri per destinazioni diverse da quelle, per le quali furono consegnati, speculando, e mettendo, come si suol dire, quella scellerata cravatta del ricatto, eccetera.

Ebbene dice il presidente della Camera di commercio (che è autorità rivestita di tutte quelle qualità che l'hanno portato meritatamente a quel posto), che non c'è niente di vero. Pensiamo a lavorare, queste sono cose dell'altro mondo!

Sicchè anche quell'insinuazione, che è venuta a carico di questa gente, non è che una pura affermazione gratuita, per non definirla col nome di calunnia, di diffamazione, o con altri nomi, che io non tengo mai nel mio repertorio.

Ma si fa di più, onorevole ministro: (deve uscire una bella biblioteca di là, quando sarà finita la gestione) si è fatto un mondo di regolamenti o di ordinamenti, così detti, perchè tutto va per il suono della frase: si chiama ordinamento, anche ciò che è il disordine, assetto dove si porta il dissesto, ordine, dove si disorganizza; le parole hanno cambiato significato; dice Orazio, che era un buon uomo, che il significato delle parole cambia secondo i tempi. *Multa renascentur quae jam cecidere... Fictaque nuper habebunt verba fidem.*

Dunque si è fatto un mondo di ordinamenti. E sapete che cosa è che ha dato luogo a questi ordinamenti e regolamenti? Fu una disposizione disgraziata messa nella legge che ha costituito il Consorzio, là dove si parla del lavoro da esplicarsi nel porto di Genova e della competenza che, in ordine a questa disposizione, poteva e possa spettare al consorzio. Io ricordo, onorevole ministro, non per citare me stesso, ma per dire solamente che circa alla legge del Consorzio, nella tornata del 10 dicembre 1903, io avevo detto al ministro del tempo: guardate che quella disposizione darà luogo a dei gravi dissidi, vedete di specificarla meglio, vedete di correggere la dizione in modo da determinare precisamente quali sono le competenze della gestione consortile, altrimenti andremo incontro a gravissimi guai.

Così non avessi indovinato! Sapete che vi furono questioni che hanno portato a scioperi, a serrate; questioni che hanno paralizzato, sospeso per mesi l'attività del porto di Genova per questa disposizione di legge riportata identica nel regolamento. Con questa disposizione di legge il Consorzio si è attribuita una facoltà, che a mio parere, esorbitava un poco dalle sue competenze.

Il conflitto fu portato a passeggiare da una parte e dall'altra, per i diversi tribunali, la questione, finalmente fece sosta davanti al Consiglio di Stato, IV sezione, che per dare un po' di ragione al Consorzio ha dovuto dire che (sono sue parole), la gestione del porto affidata al Consorzio assume un carattere essenzialmente identico all'esercizio di una pubblica ferrovia. Non solo, ma mentre la ferrovia è responsabile per la legge che regola i contratti di trasporto, ha aggiunto che il Consorzio, non solo ha tutte le facoltà e tutta la libertà di disporre in ordine al carico e alla disciplina del lavoro nel porto di Genova, ma che ha voluto la legge sottrarre nello stesso tempo il Consorzio ad ogni responsabilità. Qui poi fa un mondo di ragionamenti per dire che di libertà di lavoro non si può parlare e che invece tutto deve essere ordinato e preordinato da questo nuovo ente.

Onorevole ministro, ma volete proprio dire che queste considerazioni che io adesso non ho tempo di leggere (non voglio affaticare la Camera) e non leggerò, sieno considerazioni che reggano? Voi siete profondo giurista, e vorrei sentire un po' il vostro parere: volete proprio dire che la gestione di

un porto sia da considerarsi come una gestione ferroviaria e senza responsabilità? Che i facchini del porto di Genova dobbiamo nominarli ufficiali pubblici come i ferrovieri? Questa, dirò francamente, è una enormità?

Ebbene sotto questo rapporto bisogna tornare su questa legge costitutiva dell'ente Consorzio. Perché, mentre fu definita gestione autonoma, autonoma non è perché dipende in molta parte delle sue attribuzioni dal Governo: nei progetti di iniziativa, nell'approvazione dei singoli progetti di esecuzione, e in tutte le maggiori disposizioni che governano la gestione consortile del porto di Genova, si può dire (lasciando da parte la composizione che è fatta quasi per due terzi di elementi burocratici) dipende dal Governo. Ora bisognerebbe difenderla meglio questa condizione, e non creare istituti che per quanto portino nome di ente autonomo, altro non sono che composizioni inorganiche: non hanno né forma autonoma né forma comune, diremo così, ma costituiscono un ibrido connubio dal quale non risulta che la confusione.

Perciò ritengo che il vostro compito, onorevole ministro, sarebbe quello di rivedere un po' questa legge che crea questo istituto, di vedere quali riforme vi si possano apportare perché funzioni più regolarmente di quello che non faccia oggi. E questo vi raccomando, perché voi avete la competenza di poterlo fare.

Io ho dichiarato che avevo poche cose da dire, e non aggiungerò altro, perché nulla di nuovo potrei dire. Son cose note nella maggior parte, son cose da me ripetute. Certamente, per quanta possa essere la mia fiducia negli uomini che sono al Governo, non posso restarmi dal fare quelle osservazioni che credo non solo rispondano alle mie profonde convinzioni, ma rispondono alle convinzioni di tutti coloro i quali al porto di Genova sono affezionati non solo per ragion territoriale, ma per essere ad esso legati da ragioni gravissime d'interesse. Ed è per questo che il porto di Genova, nonostante la sua cosiddetta gestione autonoma, ha bisogno della sorveglianza, dell'intervento attivo del Governo affinché tutto funzioni regolarmente.

Ho detto che voi lo potete fare, onorevole ministro, per quella competenza che avete e dovete avere nella materia. Provvedete al porto di Genova e date ordine perché si provveda a tutti quei servizi che debbono affrettare lo scarico ed il carico delle merci del porto; provvedete a ripa-

rare ad una condizione di cose la quale fa sì che una tonnellata di merce (ho le cifre da negozianti dell'interno) da bordo al carro costi 28 lire circa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È proprio sicuro della esattezza di queste cifre?

CAVAGNARI. Ne sono sicuro, perchè mi sono state date e ripetute quando c'era la sosta di tre o quattro mesi.

Voi sapete le operazioni che si fanno nel porto di Genova. Ora mettete un po' le balle di cotone, che erano depositate in quei pontoni, su quelle chiatte, sapete quanto costano? Costano parecchio al giorno di fitto. Non sono cose nuove, non parlo arabo. (*Si ride*).

Sapete cosa c'è nel porto di Genova come supplemento all'insufficienza dei binari e degli approdi? Abbiamo nientemeno che 1345 chiatte, 118 gozzi e 92 pontoni, quei famosi pontoni per cui in una brutta notte fu così sinistramente illuminato da quell'incendio il porto di Genova, incendio anche doloso; perchè si dice che, con tutta la sorveglianza che c'era, l'incendio sia stato la conseguenza del furto, per distruggere le tracce del furto e lasciare impuniti gli autori. Ma pare che il procuratore del Re non l'intenda così, perchè avrebbe proceduto all'arresto di qualcuno di questi supposti autori.

Ora io ho preso parte ad una seduta anzi ad una seduta e mezza del Consorzio, perchè i miei colleghi sempre buoni della provincia mi avevano dato l'incarico di rappresentare la provincia di Genova. E alla seconda seduta io ho veduto che con una specie di fine di non ricevere si voleva impedire ogni discussione sul progetto di spesa dei 45 milioni per il porto. Ed io me ne sono andato perchè non mi sentivo la forza di approvare progetti senza esame.

Ma mi ricordo che nel programma di quel Consorzio era scritto che la prima cosa da fare era quella di sopprimere le chiatte, questi parassiti intermediari che costano venti o venticinque e alle volte oltre a trenta lire al giorno di fitto! Pareva che si dovessero distruggere subito come per incanto! Ebbene i lavori hanno proceduto così bene che le chiatte da 400 prima e 600 dopo, sono salite a quel numero che ho già detto di 1345.

Credevano forse che i moli e le banchine si allungassero per generazione spontanea!

Le banchine ed i binari non si possono improvvisare o farli cascare giù come la

manna nel deserto. Bisogna farli i lavori e saperli fare. Ora, secondo me, ed i fatti mi danno ragione, non c'è nessuno là, che risponda, dal lato tecnico, nè dal lato amministrativo all'altezza delle sue funzioni. Questo è il concetto intorno al quale mi danno ragione gli avvenimenti odierni.

Di fronte a questa condizione di cose chi non potrà commuoversi? C'è da meravigliarsi che quella popolazione abbia pazientato tanto. Io, se fossi stato nei loro panni, sarei diventato più sovversivo di quello che sono. (*ilarità*).

Il collega Carugati mi favorisce qui alcune cifre per i carboni. Secondo queste cifre, quando si trattava di sbarco puro e semplice direttamente sui carri, s'intende senza ricorrere alle chiatte, pochi anni fa, il trasporto da bordo al carro del carbone costava lire 1.50 la tonnellata; mentre ora costa 3.50. Le soste poi sono incalcolabili. Prendete in affitto una chiatta, in quei tempi in cui la crisi imperversa e sapetemi dire quello che possa costare. Ma non sapete che c'è della merce che costa più per le spese di sosta che per il valore di acquisto?

Lasciando il carbone per venire alle altre merci varie, noi vediamo, per esempio, che la granaglia è esulata o quasi dal porto di Genova. Credo che abbia riparato a Marsiglia; non solo Genova ma le deficienze si riscontrano anche a Venezia, e qui c'è il collega Tecchio che ne può fare testimonianza. E ciò avviene, come ho già detto in una mia interrogazione, per la mancanza di piroscafi, i quali non vogliono assumere dei noleggi per i nostri porti o, se li assumono, lo fanno a prezzi molto elevati, il tutto a profitto di Marsiglia o del Nord. Sono tutte cifre e non parole.

È proprio penoso lo spettacolo a cui assistiamo e bisogna porvi riparo.

Concludendo, onorevole ministro, io vi raccomando che voi vogliate dare a quel porto un indirizzo rispondente alle necessità del commercio ed intanto provvediate in modo pronto ed immediato, affinché le condizioni di quel porto, specialmente per quanto riguarda il movimento di scarico e di carico, siano migliorate e rese tali da mettersi in pareggio coi porti forastieri.

Perchè, nonostante la enorme differenza di percorso chilometrico, voi vedete preferire gli altri porti a quelli più vicini che sono i nostri. Fate sì, onorevole ministro, che si provveda con dei mezzi meccanici e pronti. Se pur diminuirà la mano d'opera, non sarà poi un danno, come non è avve-

nuto nessun danno, se alla carrozza si sia sostituito il vapore, o se la locomotiva abbia sostituito le diligenze. Il commercio deve andare avanti e non è giusto sacrificare le condizioni del porto di Genova alle condizioni della mano d'opera di quel porto.

Questo non si può fare, perchè è in danno della stessa classe operaia che si vorrebbe favorire.

Dunque dovete provvedere a che il movimento avvenga in modo spedito ed economico, perchè il commercio vive di concorrenza e quando un porto è abbandonato dalla corrente del traffico questa difficilmente vi ritorna.

Bisogna provvedere subito. Persone che di tutte queste cose assai si intendono perchè vivono tutta la loro vita su quelle banchine, fra le operazioni di imbarco e di sbarco, mi dicono che, se nel porto di Genova fossero stati impiantati i mezzi meccanici che si invocano e che esistono in tutti i porti del Nord e in quello di Marsiglia, non sarebbe accaduta quella pletora di merci che ha congestionato e soffocato il normale movimento del porto di Genova. E mi dicono pure che con quei mezzi meccanici più della metà delle merci che ogni giorno si addensano sulle banchine potrebbe essere convogliata dal porto ed un assai maggior numero di vagoni potrebbe venire caricato.

È gente pratica che parla, non sono cose che dico io. I provvedimenti che chiedo possono essere attuati prontamente senza bisogno di sollevare il mondo con la leva di Archimede e senza troppo affaticare o scombussoiare i cervelli di coloro che hanno escogitato quei lavori monumentali sotto la lanterna.

Onorevole ministro, veda pure di studiare se nella parte orientale del porto di Genova non sia il caso di compiere lavori che potrebbero accrescere lo sviluppo delle banchine e dei binari e potrebbero anche venire effettuati in tempo assai breve e con spesa minore di quella che ora si va gettando in quei fondali di venti o trenta metri d'acqua che sono situati sotto la lanterna.

Si faranno poi anche questi lavori sotto la lanterna, sarà il porto dell'avvenire per quelli che vogliono andare verso ponente, ma intanto provvedete a ciò che io vi ho detto, in modo che tutti possano tranquillamente vivere e lavorare a dispetto dello scirocco e del libeccio quando imperversano in quel golfo.

È poi assolutamente necessario rivedere

la legge sul Consorzio autonomo perchè mi pare che essa abbia dato vita ad un ente nel quale si deplora molta confusione.

Noi vediamo che i porti esteri affidati a enti locali, come quelli di New York e di Liverpool, ecc., o sono in mano all'Amministrazione comunale, o vengono in realtà diretti da poche persone che se ne occupano sul serio e fanno procedere tutto a perfezione. Da noi invece si è creato una specie di parlamentino, vi sono discussioni, accademie, pettegolezzi, si pretende di aver quasi una competenza legislativa, non si vuole ammettere di avere solo delle funzioni amministrative ed invece si vuole esercitare un *jus imperii*, almeno si facessero le cose per bene! E frattanto si giudica, si manda secondo si avvinghia, e nessuno vuol essere responsabile! Ora non è davvero a questo modo che si provvede alle esigenze del commercio e di un commercio ben avviato.

Mi si dirà che il movimento commerciale è cresciuto in modo confortante, e si può dire che il sole risplenda, a dispetto dei maligni; nonostante tutte le peripezie a cui va soggetto, il porto di Genova qualche cosa fa; ma vi domando: se quel disgraziato porto, *degnò d'immensa invidia* (lo ripeto) e *di pietà profonda*, fosse costituito in modo che rispondesse meglio ai suoi fini, che cosa non farebbe? A quest'ora, quei sei milioni di tonnellate potrebbero essere di gran lunga sorpassati.

Capisco che avremmo lo strozzamento dei Giovi; ma saremmo sempre a otto o dieci milioni di movimento.

Mettete che, oggi o domani, il carbone che rappresenta 2 milioni e mezzo circa di tonnellate, dovesse essere sostituito dal nostro così detto carbone bianco, dalla nostra energia elettrica, in modo che non espatriassero quei duecento o trecento milioni che spendiamo ogni anno, per acquisto di carbone, ditemi un po': andremo a richiamare il traffico dall'Oriente, il quale per mezzo della navigazione fluviale per i comodi mezzi d'imbarco e di sbarco e per le tariffe differenziali, ha preso altre vie nonostante le grandi differenze chilometriche a nostro favore?

Andremo a contendere con Marsiglia, con Rotterdam, con Anversa, con Amburgo? No, non lo potremo più; avremo, è vero, in casa nostra la forza, e resterà in casa nostra il danaro che ora espatria per l'Inghilterra; ma meglio adoperando avremmo potuto anche mantenere a noi le correnti di

traffico che vengono dall'Oriente per compensare il Veneto del carbone!

Onorevole ministro, ho molta fiducia in voi, purchè non tocchiamo la questione ferroviaria sulla quale non siamo d'accordo; e me ne duole. Sono molto obbiettivo nelle mie cose; e sono anche un po' tenace, così che, nella scala zoologica, apparterei a quelle specie di animali che non dico; (*Ilarità*) ma ritenete che, prima di abbandonarmi a questa tenacia, che non sempre può parere cosa molto gentile e molto bella, io penso a ciò che devo dire e a ciò che devo fare. Dunque, ho fiducia in voi, per questa parte; e spero che mi darete anche mezzo di completare questa fiducia, dandomi ragione anche negli affari ferroviari: perchè io sarei addolorato di dovere assumere una parte odiosa (politicamente parlando), una parte contraria a voi che siete l'intelligenza fatta persona, e siete proprio superiore ad ogni lode.

Dunque, ho fiducia che voi provvederete; ma ritenete che non bisogna indugiare, e non bisogna soprattutto preoccuparsi delle conseguenze. Succedono in Italia fenomeni curiosi; ed i fenomeni sono questi: si dice (sono tutte voci che sento e che raccolgo e che ripeto qui come conclusione) che, con queste specie di oligarchie ed autonomie che veniamo creando, formiamo istituzioni che poi sentono il bisogno di rafforzarsi in modo, da rendersi intangibili. Sarebbe pericoloso toccarle, perchè si possono sollevare tante cose! E questo, si dice e per la gestione di là e per la gestione di qua, per tante gestioni di cui non voglio fare il nome. Se questo fosse, sarebbe cosa che rincrescerebbe.

Il Governo deve essere come una specie di linea retta; deve andare dritto nel suo cammino. Se qualche interesse resta ferito, non vuol dir niente. Se dovete aver riguardi, abbiate pure; ma considerate sempre questa specie di stragi che si vengono facendo, come infortuni sul lavoro. Se oggi, o domani, la Camera dovrà pagare delle indennità per questi infortuni sul lavoro, saranno sempre denari bene spesi, perchè altrimenti, li pagheremo sotto altra forma ed in modo più vistoso. Io concludo, onorevole ministro, (*Oh!*) ...e prego i colleghi di scusarmi se le cifre, più che le parole, mi hanno condotto ad abusare un po' della loro benevolenza, concludo esprimendo la fiducia che voi provvederete. (*Approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

VALERI. Onorevoli colleghi, io non abuserò della vostra pazienza e forse anche del vostro appetito stando quasi per suonare le dodici.

Dirò due sole parole per raccomandare ancora una volta al ministro, alla Camera, a nome mio e di moltissimi colleghi dai quali ebbi l'onorifico incarico, due modeste categorie di salariati del Ministero dei lavori pubblici, quella dei guardiani idraulici, cioè quella dei cantonieri delle strade nazionali.

È una odissea dolorosa e lunghissima, che percorrono questi disgraziati, pagati in modo addirittura impossibile, inadeguato, perchè hanno 55 lire al mese, con le quali debbono oltre che provvedere al mantenimento loro e delle famiglie, soddisfare obblighi abbastanza gravi e costosi, debbono vivere vicino cioè al luogo del lavoro epperò non hanno libera la scelta della loro abitazione proporzionatamente alla loro condizione modesta, debbono provvedersi degli attrezzi del lavoro e alla loro manutenzione, cosa non lieve per i loro bilanci meschinissimi.

Ciò, che rimane quindi del loro stipendio per il mantenimento della famiglia, per mangiare almeno tanto da tenere l'anima recinta al corpo, è addirittura insufficiente.

Questi disgraziati hanno fatto memoriali, si sono quotati per mandare delle Commissioni a Roma, queste Commissioni sono state da noi presentate a diversi ministri e sottosegretari di Stato. Hanno fatto con perseveranza enormi sacrifici. Hanno peraltro sino ad ora ottenuto soltanto affidamenti; costoro non hanno mai potuto ottenere nulla di concreto. Sfiduciati, reclamano di nuovo il riconoscimento dei loro diritti.

Le richieste dei guardiani idraulici si riducono a molto poco, sono veramente modeste; ad alcune facilitazioni cioè per la pensione quando abbiano superato i 65 anni di età e i 40 anni di servizio e in caso di morte prosecuzione di pensione alla famiglia; e che il salario da 55 lire mensili, sia portato a 75, ossia chiedono di avere uno stipendio di 900 lire, aumentabile di decennio in decennio i guardiani idraulici e i cantonieri delle strade nazionali circa lo stesso per la pensione e un salario di 900 lire col riconoscimento di due categorie di essi cogli aumenti anche sessennali.

Sono talmente oneste e modeste le aspirazioni, che da tanti anni hanno questi be-

nemeriti lavoratori dello Stato, che per loro oso sperare siano finalmente accolte.

La voce di questi veri proletari dello Stato veramente è portata alla Camera da troppo modesta persona qual'io sono; ma ripeto alla Camera ed al ministro che l'onorifico incarico l'ebbi da numero grandissimo di colleghi. Onde mi è lecito sperare che finalmente l'opera buona sarà oggi definitivamente compiuta. La mente non solo; ma il cuore buono del ministro Gianturco ci dà affidamento.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

**TECCHIO.** Abbiamo presentato un ordine del giorno che credo opportuno di leggere, poichè non ha potuto essere ancora stampato e distribuito.

Esso è così concepito:

«La Camera, ritenuto l'obbligo dello Stato di provvedere alle opere necessarie per assicurare la navigazione sui fiumi, laghi e canali sui quali essa si esercita attualmente, e la urgenza somma delle opere stesse nell'interesse dell'economia nazionale ed a sollievo del servizio ferroviario;

ritenuta la disponibilità dei fondi stanziati con l'articolo 2 della legge 21 giugno 1906, n. 238;

invita il Governo a voler provvedere alla anzidetta necessità,

e confida che, all'uopo, esso presenterà sollecitamente un disegno di legge per l'aumento dei capitoli 239 e 241, anticipando lo stanziamento delle somme tuttora disponibili ai sensi della citata legge 21 giugno 1906.»

L'argomento è di tale importanza che richiederebbe, per essere svolto, un lungo discorso; ma l'ora non corre propizia alle molte parole, e, d'altronde, il farne molte non è nelle mie abitudini.

Mi limiterò pertanto a giustificare, a nome anche dei colleghi che con me l'hanno firmato, l'ordine del giorno seguendone la traccia.

L'ordine del giorno comincia constatando l'obbligo del Governo di fare i lavori nello stesso indicati. Della sussistenza di questo obbligo non è possibile dubitare.

Vedo che l'onorevole ministro si accinge a prender note, ma amo credere questo suo atto non significhi che egli si prepara a contestare il categorico disposto degli articoli 4 e 5 del testo unico della legge sulle opere idrauliche, secondo i quali sono a carico esclusivo dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, la-

ghi e grandi canali coordinati ad un sistema di navigazione, e sono a carico dello Stato, col concorso delle provincie e degli altri interessati riuniti in consorzio, le spese per i canali di navigazione che interessano una o due provincie e che non si colleghino ad altre comunicazioni per acqua.

Noti bene l'onorevole ministro; il nostro ordine del giorno si riferisce unicamente alle spese di manutenzione delle opere esistenti, e non ha alcun riferimento alla esecuzione del vasto programma concretato dalla Commissione presieduta dal nostro onorevole collega Romanin-Jacur nella sua magistrale relazione.

Accenniamo pure nell'ordine del giorno al grande interesse economico che è rappresentato dallo sviluppo della navigazione interna: e, a tale riguardo, farei torto così all'onorevole ministro, come ai colleghi che cortesemente mi ascoltano, se mi indugiassi a dimostrare quanto interessi all'economia nazionale, la piena e pronta riattivazione di quella navigazione fluviale, a cui i nostri antenati avevano saggiamente provveduto, e che disgraziatamente è caduta in tanta trascuranza, specie in questi ultimi tempi. Una volta erano voci isolate quelle che richiamavano il paese a rimettere in onore tale economico mezzo di comunicazione: oggi le voci isolate sono diventate voce di popolo: comuni e provincie e popolazioni, dopo aver per lunga pezza creduto che le ferrovie fossero destinate a sostituire ogni altro mezzo di trasporto, domandano oggi con manifestazioni concordi e generali, specie nella Valle del Po, che sia apprestato loro il modo di valersi ancora delle vie acquee per dare sfogo ai traffici sempre in confortante incremento. Lo stesso progetto presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici per provvedere alla navigazione interna, pur segnando un passo assai modesto, dimostra come anche il Governo si sia convinto della necessità di ritornare all'antico. (*Bene!*)

Diciamo, ancora, nel nostro ordine del giorno, che colle opere invocate si recherebbe sollievo al travagliato servizio ferroviario.

E a questo riguardo basta avvertire che una sola barca di seicento tonnellate, la quale viaggi sul Po, sostituisce un treno merci, di 40 a 60 carri: basta notare che i competenti calcolano la spesa di trasporto per le vie di acqua all'incirca alla metà di quella occorrente per i trasporti ferroviari: basta pensare, infine, che, quando le vie

d'acqua fossero convenientemente assestate per un regolare servizio, esse sarebbero senza alcun dubbio preferite dai carboni, dai cotonei, dai concimi, dai grani, dai vini, dai materiali di costruzione, da tutte quelle merci, vale a dire, che ora costituiscono il grande ingombro e cagionano il lamentatissimo disservizio ferroviario, per rendersi conto dei sicuri benefici risultati. Credo di non esagerare dicendo che, per esempio, la stazione ferroviaria marittima di Venezia, per l'immane spostamento, sarebbe sollevata di un buon terzo del suo attuale lavoro. E questi enormi inestimabili vantaggi si otterrebbero con una spesa relativamente minima, piccola così da non poter essere, nemmeno di lontano, confrontata colle centinaia di milioni dal Parlamento votati per vincere le difficoltà del movimento ferroviario.

Indiscutibile dunque la necessità e la utilità delle spese invocate, indiscutibile l'obbligo dello Stato di provvedervi, la nostra domanda non avrebbe bisogno di altre giustificazioni.

Forse, in ordine all'obbligo dello Stato di provvedere ai canali interni navigabili, l'onorevole ministro mi risponderà, come ha risposto in seno alla Commissione che studia il progetto per la navigazione interna, che non si tratta di un vero obbligo, ma, più precisamente, dell'esercizio di una funzione di Stato. E sia pure: accetto la sottile distinzione. Vuol dire che gli interessati non avranno diritto di intentar causa al Governo per inadempienza. Ed ammetto anche che, per le trascuranze del passato, al Governo si possono accordare molte attenuanti.

In addietro le popolazioni, come già ebbi a notare, illuse dall'introduzione delle ferrovie, delle comunicazioni per acqua avevano quasi perduto il ricordo. D'altro canto, le ferrovie erano in mano di Società private; e le Società avevano tutto l'interesse ad ostacolare ed ostacolavano il ritorno alla navigazione interna, nella quale vedevano una formidabile concorrente. E, quel che più monta, l'erario era in condizioni difficili e non offriva margini sufficienti per provvedere alla bisogna. Non è meraviglia dunque, se la funzione di Stato non stimolata dal paese, contrastata da interessi opposti, paralizzata da mancanza di mezzi, ha potuto rimanere, per lunga pezza, inerte.

Ma oggi le condizioni sono radicalmente mutate. Oggi ogni ulteriore ritardo a provvedere sarebbe imperdonabile, perchè lo

stimolo da parte del paese, non manca più si spiega, anzi, energicamente: perchè le ferrovie, passate in mano dello Stato, non possono più considerare la navigazione fluviale come un concorrente, devono invece invocarla come un aiuto provvidenziale; perchè il bilancio è fortunatamente in condizioni, da poter sostenere, direi quasi senza accorgersene, la modesta spesa per la quale insistiamo.

Alla quale spesa del resto, ed anche questo si nota nel nostro ordine del giorno, già troviamo assegnati i fondi dalla legge del 21 giugno dell'anno scorso, colla quale fu aumentata la spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici.

L'articolo 2 di questa legge stabilisce, infatti, che l'aumento debba essere fino alla concorrenza di 20 milioni, destinato alle opere idrauliche di prima e seconda categoria, allo scopo, esplicitamente indicato nella relazione ministeriale, di provvedere, fra altro, a tutte quelle opere che servono ad agevolare l'impiego dei fiumi come vie commerciali: proprio dunque quellò che da noi si domanda. E, poichè dei venti milioni finora ne furono stanziati cinque e mezzo nell'esercizio 1905-906, quattro nel 1906-907 e quattro nel bilancio ora in discussione, rimangono ancora disponibili sei milioni e mezzo, che possono essere portati per la parte occorrente, ad aumento dei capitoli concernenti la manutenzione delle opere idrauliche di prima e seconda categoria nel prossimo esercizio. All'uopo il ministro non ha che da presentare un disegno di legge col quale si anticipi l'assegnazione della somma, applicandola a questo bilancio anzichè ai successivi, così come il nostro ordine del giorno suggerisce.

Dirò ancora, prima di chiudere, che non solo abbiamo i fondi disponibili, ma devono essere pronti anche gli studi e i progetti dei lavori occorrenti. Ricordo che nel giugno dell'anno scorso, avendo io interessato vivamente l'onorevole ministro perchè tali studi venissero sollecitati, egli cortesemente mi rispondeva che, considerando come un precipuo suo dovere la soluzione del problema della navigazione interna, aveva già ordinato ai competenti uffici del Genio civile di fare gli studi opportuni per mettere in condizioni di buon esercizio i canali, ai quali io mi interessavo specialmente, come è naturale, i canali, cioè, che congiungono Venezia al Po.

Ed è noto come il Genio civile di Milano e quello di Pavia abbiano, dal canto

loro, dedicato cure assidue allo studio delle condizioni del Po, e dei canali che lo congiungono a Milano.

Di modo che abbiamo i fondi, ed abbiamo i progetti. Non manca, per appagare i voti delle popolazioni, che la buona volontà del Governo.

Una parola ancora: l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di svolgere ha raccolto, come vede l'onorevole ministro, non poche firme; molto di più ne avrebbe raccolte quando la discussione di questo bilancio fosse venuta meno improvvisa: e, se non dovessimo oggi discuterlo senza avere la relazione della Giunta generale del bilancio, sarebbe stato certamente confortato dall'autorevole appoggio della Giunta stessa, del pensiero della quale, non ne dubito, vorranno rendersi interpreti l'onorevole relatore e l'illustre uomo che la presiede.

Sotto tali auspici, per le ragioni, che molto rapidamente ho cercato di esporre, io ritengo che l'onorevole ministro vorrà fare buon viso al nostro ordine del giorno, accogliendolo con quella simpatia e con quella premura colle quali egli ha sempre assecondata ogni proposta diretta al maggior bene del paese. (*Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimandato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle ore 12.5.

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia*

Licenziata per la stampa il 22 maggio 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

