# LDXV.

# TORNATA DI LUNEDÌ 2 MARZO 1908

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TORRIGIANI**.

## INDICE.

**Disegni** di legge (*Presentazione*):
Carriera dei nocchieri (MIRABELLO) . *Pag.* 19775

**Interpellanze** (*Svolgimento*):
Bonifiche e porti:
CAO-PINNA . . . . . 19770-77
DARI (*sottosegretario di Stato*) . . . . . 19775
Questione portuaria di Livorno:
BERTOLINI (*ministro*) . . . . . 19873-89
ORLANDO SALVATORE . . . . . 19779-86-91

**Interrogazioni**:
Casse di risparmio (utenti pesi e misure):
DI CAMBIANO . . . . . 19768
SANARELLI (*sottosegretario di Stato*) . . . 19768

**Osservazioni e proposte**:
Rinvio d'interrogazioni e interpellanze. 19767-79

La seduta comincia alle 14.5.

LUCIFERO ALFONSO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

## Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

LUCIFERO ALFONSO, *segretario, legge*:

6894. Il Consiglio comunale di Lappano fa voti perchè il comune di Lappano faccia sezione elettorale politica a sè e non sia unito al comune di Rovito.

## Omaggi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

LUCIFERO ALFONSO, *segretario, legge*:

Dal Ministero del tesoro. — Relazione intorno ai risultati economici ed amministrativi ottenuti dalla Officina governativa delle carte-valori, dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, copie cinquanta;

Dall'Istituto italiano di credito fondiario. — Relazione del Consiglio di amministrazione e dei sindaci sull'esercizio 1907, copie due;

Dal Ministero dei lavori pubblici. — Cenni e dati statistici sul Consiglio superiore dei lavori pubblici, copie due.

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rubini, di giorni otto; Félissent, di giorni sei; Moschini, di giorni sette; Resta-Pallavicino, di giorni dodici; Danieli, di giorni cinque; per motivi di salute, l'onorevole Bona, di giorni trenta; per ufficio pubblico, l'onorevole Cavagnari, di giorni otto.

(*Sono conceduti*).

## Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Cornaggia al ministro degli affari esteri «sulle proposte che egli intenda fare, per una più sicura repressione della tratta degli schiavi, alla Conferenza che sta per tenersi dai rappresentanti delle Potenze segnatarie dell'atto di Bruxelles».

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

DE BELLIS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE BELLIS. Il ministro delle finanze mi ha telegrafato che per l'assenza del sottosegretario di Stato la mia interrogazione, che è all'ordine del giorno, si deve differire.

PRESIDENTE. Sta bene. Questa interrogazione rimane nell'ordine del giorno.

Segue l'altra dell'onorevole Di Cambiano, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se creda conforme alla lettera e allo spirito della legge, e si potrebbe anche dire al buon senso, che le Casse di risparmio siano elencate e tassate come utenti pesi e misure, mentre pesi e misure non usano e non hanno ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* L'onorevole Di Cambiano mette in dubbio la legalità, fin'oggi non contestata da nessuno, dell'iscrizione delle Casse di risparmio nell'elenco degli uffici non governativi soggetti alla verificazione periodica dei pesi e misure, e contesta anche che le Casse di risparmio possano fare uso di pesi e misure. In quanto alla legalità del provvedimento, osservo che il Ministero ha decretato, sin dal 1896, l'iscrizione delle Casse di risparmio nella tabella degli uffici, industrie, professioni, arti e mestieri soggetti alla verifica periodica dei pesi e misure, poichè l'articolo 20 del testo unico delle leggi metriche assoggetta gli uffici non governativi alla verifica periodica di pesi e misure ed alla relativa tassa che, come l'onorevole Di Cambiano sa, è di lire 30 per ogni biennio. Quindi sulla legalità del provvedimento non mi pare possa sorgere dubbio alcuno.

Ma l'onorevole interrogante contesta anche che le Casse di risparmio facciano uso di pesi e misure.

Invece al Ministero risulterebbe precisamente il contrario, poichè le Casse di risparmio e le succursali hanno tutte le loro bilancine con la completa serie di pesi, per decidere su qualunque eventuale contestazione che possa sorgere sopra il giusto peso delle monete metalliche, tanto nelle riscossioni che nei pagamenti che fanno. Ciò è confermato del resto anche dal fatto che le Casse di risparmio portano queste bilancine alla bollatura presso gli uffici di verificazione metrica.

Finora il Ministero di agricoltura non ha mai ricevuta nessuna protesta contro questo provvedimento che ha carattere prettamente legale; tanto è vero che, fatte le opportune ricerche, si è trovato che il solo ricorso fatto per ottenere l'esenzione della tassa, data dal 25 luglio 1890, prima ancora dell'attuale regolamento, e fu fatto da una piccola Cassa di risparmio la quale, trovandosi in cattive condizioni economiche, domandava l'esenzione della tassa. Ad ogni modo posso assicurare l'onorevole Di Cambiano che terremo conto delle sue osservazioni, perchè, nella compilazione del nuovo regolamento, si studi il modo di fare un più favorevole trattamento alle Casse di risparmio.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Cambiano ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

DI CAMBIANO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese assicurazione colla quale ha chiuso la sua risposta, e della promessa che mi ha fatto di rivedere questo regolamento contro il quale reclamo, tenendo conto delle ragioni che addurrò. Abbia ora dunque anche la bontà di udire queste mie ragioni.

Io mi pronuncio nettamente per l'illegalità della tassazione. Ella non mi ha dato nessuna ragione che mi possa convincere del contrario, mentre se io prendo la legge e ne leggo alcuni articoli, ella vedrà che la legge parla sempre di *utenti* pesi e misure, e per essa sono correlativi l'uso dei pesi e delle misure e la tassazione. Quando adunque le Casse di risparmio avranno pesi e misure, tassatele, sottoponetele alla verificazione, ma quando pesi e misure non hanno, perchè lo volete fare?

L'articolo 12 della legge dice: « I pesi e le misure *usate* in commercio *per pesare e misurare* sono soggetti a verificazione ». E l'articolo 16 soggiunge: « Sono tenuti alla verificazione periodica coloro che *fanno uso* di pesi e misure per vendita, compera e commercio di mercanzie e prodotti per conseguenza di materia da essi lavorata o prodotta ».

L'articolo 18 prescrive che la Giunta comunale formi lo stato degli *utenti*, e l'articolo 20, in una lunga enumerazione di gente che commercia, e si vale di pesi e misure, mette anche gli uffici pubblici. Ma è evidentemente nello spirito come nella lettera della disposizione che si tratta sempre di gente o di uffici che usino pesi e misure.

Ora, contrariamente a quanto suonerebbe la legge, il Ministero di agricoltura fa una lunga tabella nella quale classifica al numero 139 le Casse di risparmio.

E lo fa, così si dice nel decreto ministeriale che approva la tabella del 1896, in base

all'articolo 55 del regolamento. E sembra all'onorevole sottosegretario di Stato, che codesto basti per legittimare la tassazione a carico delle Casse di risparmio. Tabelle e regolamento così dicono, e quindi pagate; ma il ragionamento zoppica altrettanto quanto è spiccio.

Sì, vi è il fatto che non contesto: del regolamento e della tabella; ma io chiedo: è lecito al Ministero e ad un provvedimento ministeriale sia pure un regolamento, di creare oneri ai cittadini, di sottoporli a tasse quando queste urtano con la lettera e con lo spirito della legge? Onorevole sottosegretario di Stato, che cosa vuole che facciano delle bilancette, dei pesi e delle misure le Casse di risparmio? La cosa urta col buon senso. Noi possiamo valerci dei pesi per pesare il valore degli amministratori e le loro deliberazioni o per misurare la diligenza degli impiegati e la fiducia dei depositanti, ma per altro no. E su codesti pesi e su codeste misure vi sono altri congegni di verificazione non soggetti a tassa!

E quello che dico delle Casse di risparmio si potrebbe a giusta ragione dire delle Banche popolari.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha soggiunto: ma non sono pervenuti mai ricorsi al Ministero contro questa tassazione. Non vi sono giunti anzitutto perchè il Ministero non ha giurisdizione in materia, e a nulla avrebbe giovato il ricorrervi; in secondo luogo perchè le Casse di risparmio pagando anche le trenta e non le quindici lire soltanto in base all'articolo 20 della legge....

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Trenta lire al biennio, quindici lire all'anno.

DI CAMBIANO. La tabella dice trenta lire.

Or bene queste Casse naturalmente non avranno sempre pensato a fare dei ricorsi per trenta lire. Io, che ho pure l'onore di presiedere una Cassa di risparmio, non ho saputo mai che questa tassa assurda si pagasse. E come l'ho saputo? Dalla Cassa di risparmio di Verona, la quale ha prodotto parecchi reclami alle Giunte delle rispettive sedi ed alle prefetture, le quali hanno risposto in base al regolamento che ella ed io abbiamo citato. E così ho riscontrato e constatato che quelle di Torino e tutte le altre Casse vi sono meno legalmente soggette.

Del resto non è una tassa così leggera. Ponete una Cassa di risparmio che abbia parecchie diecine di succursali – Milano ne ha ben 117 – e vedrete che l'onere non è poco. Ed ecco perchè appunto io sono insorto.

La Cassa di risparmio di Torino, avendo impiantato una trentina di succursali, ed altre stando per istituirne, sono altrettante trenta lire che bisognerebbe pagare per ogni sede; è dunque per questo che ho creduto di denunciare la cosa al ministro di agricoltura e commercio a difesa ed a beneficio di tutte le Casse di risparmio.

Ora noi diciamo al Ministero: voi dovete, o con circolari o con gli altri modi che crederete opportuni, richiamare alla giusta applicazione della legge i vostri agenti, e questo basterà anche senza nessuna riforma di tabelle o di regolamenti. Tassate quando le Casse di risparmio hanno pesi e misure; e se pesi a misure non hanno non applicate loro una tassa alla quale non devono essere soggette.

Ecco quello che chiedo all'onorevole sottosegretario di Stato, e veda che anche nel suo Ministero troverà precedenti per questa buona azione che io gli chiedo di compiere.

Altra volta, e non sono molti anni, il Ministero di agricoltura voleva obbligare le Casse di risparmio a pagare una specie di tassa di vigilanza, ed aveva già cominciato a farcela pagare. Anche quello era un gravame illegittimo che nessuna legge giustificava. Ma quando qui abbiamo reclamato contro questa imposizione arbitraria, il Ministero, con circolare, ha richiamato i suoi uffici alla retta applicazione della legge, e quella tassa è scomparsa.

Faccia ora altrettanto, onorevole sottosegretario di Stato, e compirà opera buona, perchè altrimenti spingerà le Casse di risparmio a muovere lite al Governo per farsi rendere giustizia, e non è bene che avvengano questi litigi fra Governo ed amministrazioni pubbliche, quali sono le Casse di risparmio.

E tanto meno le dovete spingere a ciò voi, Ministero di agricoltura, industria e commercio, perchè dovete ricordare che, ogniqualvolta si tratta di compiere un'opera provvida e di aiutare un'iniziativa proficua e vi siete rivolto a loro, le Casse di risparmio non vi si sono mai rifiutate, ed hanno sempre risposto volenterose al vostro appello, così come mai si rifiutano di pagare gli oneri a cui sono dirittamente sottoposte. Ma si ribellano, e con ragione, quando a questi oneri, malamente imposti, non sono tenute.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini al ministro di agricoltura, industria e commercio « sul mancato fnnzionamento della Banca mineraria zolfifera e sui provvedimenti che intenda prendere il Governo sul riguardo ».

Non essendo presente l'onorevole Gesualdo Libertini, questa interrogazione s'intende ritirata.

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

## Svolgimento d'interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella dell'onorevole Cao-Pinna al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e come intenda rimuovere le cause del funzionamento anormale della Direzione generale delle bonifiche e dei porti ».

L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CAO-PINNA. Non vedo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho io l'incarico di rispondere.

CAO-PINNA. Sta bene.

Onorevoli colleghi, quando, nella tornata di sabato, l'onorevole Bertolini domandò di iscrivere nell'ordine del giorno di oggi la mia interpellanza, lo pregai di tener conto che dovevo riferire sul bilancio dell'interno e, dopo che tanti onorevoli colleghi avevano parlato, mi era necessaria un po' di preparazione per potere domani rispondere come relatore. Mi pareva di meritare un atto di cortesia, mi pareva che l'onorevole ministro potesse consentire al differimento, perchè non appartengo alla larga categoria di quelli che arrivano per il voto, ma sono fra coloro che lavorano, anzi sono fra i deputati che, pur facendo parte di Commissioni importanti in sedici anni, anche appartenendo al Consiglio superiore del catasto (e può farmene testimonianza l'onorevole Dal Verme), non abbia mai avuta una medaglia di presenza, neppure per la Commissione delle ferrovie che si adunò per due anni con l'onorevole Saporito. Quindi se una cortesia può meritare talvolta anche uno non amico del Ministero, reputavo di poterla meritare anch'io.

Ed avrei capito la insistenza se oggi l'onorevole Bertolini fosse presente, perchè allora, se io ero obbligato a svolgere la interpellanza, egli era obbligato a rispondere. Ma mi domandò se io intendevo occuparmi di persone o di cose, perchè nel secondo caso avrebbe accettato di differire lo svolgimento, mentre nel primo caso non l'avrebbe fatto, non intendendo di lasciare il personale sotto l'incubo di accuse, che debbo credere sognate, perchè da me non ancora enunciate. Mi sovviene che spesso dal banco dei ministri (mi duole di non vederne nessuno presente) si suole assumere questa preventiva difesa degli atti della propria Amministrazione, quasi che l'opera delle persone che ne fanno parte fosse l'arca santa nella quale non si potesse entrare. Bisogna notare, onorevoli colleghi, che di arche sante non ve ne sono affatto. Tutti gli atti del Governo e dell'Amministrazione sono soggetti a discussioni e quindi a sindacato. E qui noi abbiamo il dovere di esercitare il sindacato parlamentare.

Senza la dichiarazione esplicita che non posso occuparmi di persone, dirò alla Camera, la quale oramai mi conosce da troppo tempo, che non sono uso a portare alla tribuna parlamentare questioni di carattere personale che possono suonare censura ad uomini, perchè rispetto tutti e considero tutti ottimi come cittadini; sebbene eserciti quel sovrano diritto parlamentare che permette di notarne le manchevolezze come funzionarî, e che non può limitarsi ad un deputato.

Ricordo pure (ed è bene che questo sia notato) che più volte i ministri dell'istruzione pubblica, che si sono succeduti al banco del Governo, hanno difeso i funzionarî di quell'Amministrazione ed hanno elevato inni in loro onore fino al settimo cielo; inni che oggi sono ricascati loro addosso.

Il processo recente, le interpellanze presentate e le inchieste domandate dal Senato e dalla Camera dimostrano che qualche cosa in quel Ministero esiste che non si poteva difendere.

L'onorevole Nitti giorni sono diceva che il disordine nell'Amministrazione dell'istruzione pubblica non è il solo, che gravi ne esistono in quello d'agricoltura, e che in altri Ministeri esistono uguali, se non peggiori disordini che è necessario riparare, come si cerca di fare già per la guerra e marina.

Potrei fornire elementi dai quali, all'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza accusare nessuno, apparirebbero anche nell' Amministrazione di quel dicastero manchevolezze che l'onorevole mini-

stro e l'egregio sottosegretario di Stato, onorevole Dari, debbono diligentemente esaminare e riparare.

Restringendomi però nel campo della interpellanza, che riguarda la Direzione generale delle bonifiche e dei porti, cercherò, pur rispettando gli uomini che ritengo ottimi galantuomini, di dimostrare come il sistema seguìto finora non risponda nè alle esigenze del paese, nè a quanto si propongono la Camera ed il Governo.

La Direzione generale dei porti e delle bonifiche comprende una Direzione generale composta di un direttore generale, di un vicedirettore generale, di due divisioni per le bonifiche e di una divisione per i porti.

La prima divisione che tratta delle bonifiche è composta di tre sezioni: la prima, che si occupa della classificazione delle opere di bonifica, della manutenzione, della conservazione e della esecuzione delle opere, delle questioni generali, e dei lavori delle opere idrauliche; fra la seconda e la terza sezione è ripartito l'esame e lo studio delle opere dei porti a cui si riferiscono la legge 22 marzo 1900 e la legge 7 luglio 1902; ma da tutti questi uffici, circa deficienze che si segnalano nella esecuzione delle opere, si risponde sempre che non si può provvedere o per deficienza di personale amministrativo, o per deficienza di personale tecnico.

Non nego che vi possa essere deficienza di personale tecnico ed amministrativo; ma affermo che, se esiste deficienza di personale tecnico, specialmente per ciò che riguarda lo studio dei progetti, non esiste altrettanto grave la deficienza di personale amministrativo.

Ed è ciò tanto vero, che, con la legge del luglio 1902, furono aumentati di 60 i funzionari tecnici che dovevano disimpegnare i servizi del Ministero.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Un'altra è in corso...

CAO-PINNA. Un'altra ve n'è in corso, pel personale del Genio civile; ma ve ne fu un'altra, dell'8 luglio 1906. E questo io leggo nella relazione stessa del direttore generale delle bonifiche, che porta un aumento complessivo di 67 posti nel personale amministrativo del Ministero.

Non li divido per categorie, perchè l'onorevole sottosegretario li conosce meglio di me.

Però, se nel 1906 il personale amministrativo del Ministero fu aumentato di 67 posti, posso affermare che la direzione generale delle bonifiche e dei porti ebbe quasi duplicato il personale che le era stato assegnato.

Se così è, come l'onorevole sottosegretario mi spiega questo fatto, che si riscontra nella pagina 3 del bilancio dei lavori pubblici, che, cioè, i residui sulle somme stanziate per le opere di bonifica ascendono, oggidì, a 24,142,472.18, mentre la stessa relazione dell'amministrazione dice che siffatti residui, fino al 1901, non erano che 10,000,000 ?

Si sono, quindi, in circa due anni aumentati di 14,000,000 questi fondi residui per le opere di bonifica appunto perchè si ritardò l'esecuzione di opere contemplate nelle leggi. (*Cenni negativi dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*).

È la relazione che parla; *ex ore tuo te judico*; parlo su documenti ufficiali.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Distinguo !

CAO PINNA. Senta, onorevole sottosegretario, che cosa è scritto nella relazione ufficiale:

« Veramente un maggiore sviluppo si sarebbe potuto dare ai lavori se alcune disposizioni di legge non lo avessero ostacolato; (si riferisce all'articolo 15 della legge 11 luglio 1907 molto male a proposito invocato) per alcuni, infatti, si hanno già pronti i progetti che erano stati studiati molto tempo addietro (noti: già studiati e pronti) ».

Non so quale distinzione voglia fare il sottosegretario di Stato: certo è che, nel bilancio, sono segnati 24 milioni di residui per le opere di bonifica; e che, nel 1906, i residui erano 10 milioni, invece di 24. Quindi, un aumento di 14 milioni.

Se il personale oggi è manchevole, nel 1906 era certamente inferiore a quello attuale. Perchè ho già dimostrato (e lo dimostra la relazione stessa) che, con la legge dell' 8 luglio 1906, furono aumentati 67 posti di funzionari amministrativi; e, con la legge Gianturco, furono aumentati 60 posti di funzionari tecnici.

Ma lasciamo un po' questa parte; volevo solo, con la mia interpellanza, segnalare il sistema che considero dannoso agli interessi del paese, per ciò che concerne le bonifiche ed i porti che dipendono da quella direzione che appunto dalle bonifiche e dai porti prende nome; essa non ha esatta coscienza degli alti suoi doveri, consistenti soprattutto nell'indeclinabile compito del

sollecito disbrigo delle pratiche; e si perde in una quantità di consulti pei quali il personale dipendente perde il tempo, l'energia e quella assiduità e diligenza che tanto lo distingueva sotto la direzione del commendatore Barbarisi e che l'attuale direttore generale attutisce e spegne.

Ed a meglio chiarire l'errato sistema, mi valgo semplicemente del bilancio, poichè, sebbene appartenga alla Sottogiunta per il bilancio dell'interno e sia relatore di quel bilancio, talvolta, poichè si può dire che io sia a domicilio coatto nella Camera, leggo anche gli altri bilanci; ed anche quello dei lavori pubblici, che meglio intendo in confronto ad altri, per le rimembranze, se non altro, della mia professione.

Mi consenta quindi l'onorevole sottosegretario di Stato di indicargli quello che egli saprà certamente bene, ma che forse non tutta la Camera ha potuto ancora vagliare.

Per il porto di Brindisi era stata dalla Camera autorizzata una spesa di un milione e 670 mila lire; la somma che ancora rimaneva da stanziare non era che di 57 mila lire; ebbene, per questo saldo, che era di sole 57 mila lire, nel bilancio 1908-909 si stanziano appena 27 mila lire, lasciando all'altro esercizio 30 mila lire.

Ora dico: o le opere sono finite e non valeva la pena di rimandare ad altro bilancio questa somma di 30 mila lire: o le opere sono da ultimare e lo stanziamento di 27,000 è una quasi canzonatura.

CHIMIENTI. Non sono cominciate.

CAO-PINNA. Peggio ancora, perchè se la spesa autorizzata era di un milione e 600 mila lire, (*Interruzioni*) si poteva sopprimere lo stanziamento assegnato, senza spezzarlo in particelle di 27,000 lire in quest'esercizio e 30 mila lire rinviarle indietro. Per il porto di Palermo, di cui le opere sono già ultimate, la spesa autorizzata fu di 6 milioni e 650 mila lire; la somma da stanziare è di lire 1,414,000 e se ne stanziano 200 mila. Certamente si addurranno eguali ragioni, cioè, che non saranno ancora liquidati i conti delle opere eseguite; perchè se di un milione e 114 mila che mancano a completare lo stanziamento, per pagare le opere già ultimate se ne stanziano solamente 200 mila, tutto il resto non si può pagare nell'esercizio 1908-909.

Per il porto di Torres: la somma autorizzata era di 800 mila lire; sono da stanziare 331 mila lire, secondo il riparto della legge, e se ne stanziano 70 mila.

Per il porto di Manfredonia: la somma da stanziare era di 175 mila lire; se ne stanziano 37,000 soltanto; per Porto-Empedocle, di 570 mila lire se ne stanziano 77 mila. E così di seguito; tutti i capitoli del bilancio segnano delle somme, che io comprenderei se rispondessero ai riparti delle diverse annualità, ma che invece non rispondono neanche a questi stanziamenti, e quindi non si capisce perchè siasi adottato questo sistema di sminuzzamento degli stanziamenti che rendono difficile e quasi impossibile l'esecuzione di qualunque opera.

L'ultima legge ha stabilito l'erogazione annua di 18 milioni nel biennio 1907-908 e 1908-909; ora l'onorevole sottosegretario di Stato sa che con un assegno di 18 milioni si può eseguire il triplo dei lavori, perchè, anche dando gli appalti, questi appalti non si possono ultimare nè in una nè in due campagne.

Quindi con l'assegno di 18 milioni per ciascun esercizio si avevano fondi a sufficienza per eseguire il lavoro, mentre non si è indetto un appalto, non si è speso un centesimo; ciò vuol dire che nè nel presente esercizio 1907-908. nè nell'altro esercizio 1908-909, non si conta di spendere ciò che l'ultima legge ha stabilito di stanziare, e che quindi nessuna opera potrà nè eseguirsi nè iniziarsi.

Mi si fa rilevare che questo difetto dipende dall'articolo 15 della legge 11 luglio 1907, nel quale l'onorevole Gianturco scriveva: « I progetti per le opere portuali e di difesa di spiaggie, contemplati nella presente legge, saranno compilati secondo le norme tecniche amministrative, che saranno stabilite dal regolamento da approvarsi con decreto reale, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ». Ora questo regolamento non esiste, e questa è la ragione che affaccia l'amministrazione per dire: non ho potuto stanziare i 18 milioni del 1907-908, non ho potuto stanziare quelli del 1908-909 perchè questi regolamenti non vi sono. non ho le norme tecniche nè amministrative per provvedere a queste opere. Ma la stessa relazione della Direzione generale delle bonifiche scrive così: « Veramente un maggiore sviluppo si sarebbe potuto dare ai lavori, se alcune disposizioni di legge non l'avessero ostacolato ». Ma, come già ho detto, ciò è da essa erroneamente invocato a difesa dei propri errori.

Ed è a questo articolo 15, che si aggrappa

l'amministrazione, poichè erano già pronti i progetti, erano stati studiati molto tempo addietro; ma siccome il loro importo è superiore alla somma fissata nel bilancio, dovrà attendersi che negli esercizi seguenti si abbiano le somme disponibili.

Dunque non difetto di progetti, perchè i progetti vi erano da tempo.

E si noti che questo è un danno; lo dico anche come tecnico.

I progetti compilati molto tempo prima non servono più, perchè già richiedono una verifica ed un nuovo esame, essendo ora di molto modificate le condizioni del mercato del lavoro, e molto modificati i prezzi dei materiali; quindi i prezzi unitari ed i prezzi elementari così mutati non possono servire di base a lavori da molto tempo stabiliti.

Così si hanno i progetti compilati, e le opere non eseguite, mentre poi avete 24 milioni collocati alla Cassa depositi e prestiti, perchè sono rimasti come residui non pagati, o non spesi perchè le opere non erano eseguite.

O perchè non avete eseguito questi lavori, perchè non avete attuati i vostri progetti?

Voi dite: ma il bilancio non forniva i mezzi, non li forniva nello stanziamento dell'anno; ma quando avevate, per residuo di bonifica, 24 milioni, perchè non avete adottato lo stesso sistema che avete adottato adesso, di riunire i capitoli...?

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Quest'anno? Non v'è ancora il bilancio.

CAO-PINNA. Si poteva fare anche prima, perchè avevate i residui disponibili: potevate spendere i residui.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Erano impegnati quelli. È curioso!...

CAO-PINNA. I 24 milioni...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ma sono impegnati! Ella confonde i residui attivi coi passivi! Ora vedrà.

CAO-PINNA. Non li confondo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Quelli sono impegnati.

CAO-PINNA. Conosco anche io le norme di amministrazione.

Sono trent'anni che faccio parte di amministrazioni e di questi trenta, dodici ne ho passati nella Deputazione provinciale con funzioni di tutela. Quindi so come si compilano i bilanci, come si esaminano, e non confondo affatto, perchè parlo sempre di residui di cassa dai quali si possono prelevare le somme occorrenti per i pagamenti di opere compiute o per anticipi, salvo reintegro di altre in corso.

E passo alle bonifiche. Il sistema è lo stesso: nel bilancio 1908-909, a quanto pare, si vuol rinunziare all'applicazione della legge sulle bonifiche.

Secondo la legge del 1900 avevamo 3 milioni e 195 mila lire alla prima tabella, alla seconda un milione e 145 mila lire, alla terza 4 milioni, 680,000 alla quarta, e 10 milioni disponibili: in tutto 20 milioni circa. Nell'esercizio corrente se ne stanziano invece 7 milioni e 362 mila lire.

Vi sono bonifiche per venti o trenta articoli segnate col semplice *per memoria.* Per la bonifica fra la Livenza e la tenuta Franchetti di un milione e 500 mila lire si viene a stanziare 30 mila lire; per la bonifica del Polesine da 9 milioni e 130 mila lire si stanzia un milione e 300 mila; per la bonifica nel Ravennate: spesa autorizzata 28 milioni di cui si stanziarono 23: si stanziano 300 mila lire.

E noti, onorevole sottosegretario di Stato, che le bonifiche Bolognese e Ravennate sono quelle appunto dove più imperversa la disoccupazione, alla quale naturalmente bisognava por mente per ingrossare gli stanziamenti che potessero essere necessari.

E non mi fermo, perchè al numero 45 abbiamo stanziate solamente 20 mila lire su un milione e 800 mila, e al numero 46 su 3 milioni e 740 mila, appena 35,000 lire.

E così di seguito. Anche per la Sardegna (lo noto per incidenza, perchè dissi che non volevo fare una questione regionale), con l'ultima legge del 7 luglio, le somme assegnate dalla tabella per l'opera di bonifica e sistemazione idraulica ascendono a 2 milioni: se ne stanziarono solo un milione 142 mila. Mi si dirà che anche in questo caso sono sufficienti i fondi stanziati. Ed allora domando all'onorevole Dari: come è che per la bonifica di San Luri non si è appaltato il progetto di sistemazione del Riu Bruncufenugu che si scarica in quella bonifica, progetto ultimato ed approvato da 6 mesi; che non si è appaltato per la bonifica del Manno il lavoro di sistemazione del Cexerri studiato ed approvato... (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*).

Lo dico per dimostrarle che lo stanziamento che ella crede sufficiente non lo è, ma se la Direzione generale avesse av-

vertito che vi sono dei progetti ultimati, compilati, approvati anche dal Consiglio superiore, i quali dovevano eseguirsi per non lasciare in sospeso le bonifiche, avrebbe potuto stanziare i 2 milioni, e meglio provveduto alla esecuzione delle opere.

E non solo questo si verifica, ma fino dal quarto mese dell'eser cizio in corso, non poterono essere pagati i mandati dalla bonifica di San Luri.

Quindi lo stanziamento 1907-908 si era manifestato insufficiente, e sarebbe stato necessario impinguarlo per l'esercizio 1908-1909 per potere almeno dal 1° luglio mettere a saldo il pagamento delle opere.

E vengo alle bonifiche della Basilicata. La legge stabilì che per la bonifica del territorio di Atella si spendessero 319 mila lire nel 1904-905, e 360 mila lire nel 1905-1906. Dalla relazione sulle bonifiche, è sempre lo stesso documento che parla, risulta che al 30 aprile 1907 non si erano spese che 121 mila lire; eppure al miglioramento delle condizioni idrauliche della Basilicata il Governo e la Camera avevano portato il loro contributo di affetto grandissimo, coll'intenzione di migliorare le condizioni di quella regione disagiata.

L'amministrazione però non ha risposto a questo nobile pensiero della Camera e del Governo nella applicazione della legge. La stessa legge stabiliva che per la piccola bonifica del laghetto di Calciano si dovessero spendere 40 mila lire, ma al giorno d'oggi non se ne sono spese che 14 mila.

Passo alle bonifiche Calabresi. La legge 7 luglio stabiliva che per la bonifica di Ajello si dovessero spendere in due esercizi 776 mila lire, ossia 388 mila lire all'anno, e invece a tutto il 1906 si rileva dalla relazione che furono spese soltanto 45 mila lire. (*Interruzioni*). Le cause non le so, e non le indago, parlo sui vostri documenti ufficiali e nient'altro. Ora, onorevole sottosegretario di Stato, mi domando: se dai documenti principali, che sono il bilancio e la relazione del Ministero, noi possiamo rilevare questi elementi intorno alla esecuzione delle opere pubbliche, come è che ella può credere che la direzione procede regolarmente?

Dice la relazione che i progetti erano pronti e quindi i lavori si potevano appaltare: con la legge da me indicata, fu portato un aumento al personale...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...al personale amministrativo.

CAO-PINNA. ...amministrativo ed anche tecnico, con la legge del 1886. Dunque si poteva benissimo dare impulso maggiore ai lavori, se la Direzione non si fosse perduta in troppe pratiche burocratiche, e alle medesime avesse dato invece sollecito disbrigo. Questo non avvenne, sebbene la Direzione abbia personale buono, intelligente e capace di farlo, solo per le titubanze e diffidenze del capo.

Vorrei aggiungere qualche parola intorno ai lavori idraulici e di bonifica in Sardegna, ma mi rincrescerebbe di essere accusato di regionalismo, ed è perciò che ho voluto soprattutto toccare le altre regioni d'Italia senza fermarmi troppo sulla Sardegna.

Debbo però dirle che nella legge generale, testo unico del 1900, la provincia di Cagliari figura per sette milioni nelle opere di bonifica; orbene non si riscontra alcuna traccia di azione, e ad essa non è dato di nutrire per ora veruna speranza, perchè non si pensa punto alle sue bonifiche.

Per quanto tutti i giorni si facciano grandi conferenze e grandi discussioni sulla malaria e si sappia che quella è una regione delle più afflitte dalla malaria, dal 1900 ad oggi nessuna opera fu intrapresa che rifletta lo stanziamento portato dalla tabella IV della legge del 1900.

Ed ugualmente debbo dire della provincia di Sassari, perchè dei lavori di bonifica contemplati nella legge del 1900 ancora nessuno se ne è cominciato ad eseguire. Ma non basta, fra quelli che sono in corso per effetto della legge 1902, perchè l'altra è venuta dopo, uno è la bonifica di Salinedda della quale più volte, onorevole sottosegretario di Stato, ella sarà stato interpellato ed interrogato dall'onorevole Pala; ebbene io le dico che in quella bonifica non solo sono in ritardo i lavori, ma non si è neanche pagata l'espropriazione.

Coopererò a che il personale tecnico necessario al Ministero dei lavori pubblici possa prendere maggiore sviluppo, e non sarò io certamente che farò opposizione al progetto d'organico presentato.

Anzi posso dirle che il mio pensiero era quello di coadiuvare, non solo, ma di vedere di ampliarlo sia per quanto concerne le sue condizioni economiche, sia anche per il numero.

Ma soprattutto interessa che la divisione amministrativa non si perda inquisquilie, e non vada oltre ciò che è assolutamente necessario, per non perdere il tempo che po-

si può meglio utilizzare, e dia invece impulso alla esecuzione delle opere che tanto interessano tutte le regioni d'Italia e tanto interessano Governo e paese. (*Approvazioni*).

## Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina per presentare un disegno di legge.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge riguardante le disposizioni transitorie intese a migliorare la carriera dei nocchieri di seconda classe e gradi corrispondenti del Corpo reale equipaggi.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di un disegno di legge riguardante disposizioni transitorie intese a migliorare la carriera dei nocchieri di seconda classe e gradi corrispondenti del Corpo reale equipaggi.

Sarà stampato e distribuito, e trasmesso agli Uffici.

## Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere alla interpellanza svolta dall'onorevole Cao-Pinna.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Cao-Pinna ha esordito facendo un cortese rimarco al ministro dei lavori pubblici, perchè ha insistito che la discussione di questa interpellanza avvenisse oggi.

Nulla di più ingiusto di questa sua lagnanza quando si pensi che l'interpellanza venne proposta a mezzo dicembre, sono circa tre mesi, e che l'argomento era assai delicato, inquantochè toccava il personale, e lo toccava con un'accusa generica e vaporosa, dalla quale bisognava urgentemente uscire per non tenerlo sotto l'incubo di essa.

Lo stesso onorevole Cao-Pinna ha voluto questo riconoscere, e noi lo ringraziamo di avere oggi svolta la sua interpellanza.

E vengo al merito. Egli chiede se il Ministero intenda rimuovere le cause dell'andamento anormale della direzione delle bonifiche e dei porti: e dichiara che le cause egli non le conosce.

Non le conosce; ma pertanto insiste nel dire che l'andamento è anormale. Ma come e perchè anormale? Egli una volta parve accennare alla lentezza dei lavori, ma poi ha subito riconosciuto come il personale tecnico sia stato e sia insufficiente, o per dir meglio deficiente di numero.

Questo bisogno di maggior personale si è tanto sentito dal Ministero che, con uno speciale disegno di legge che è innanzi alla Camera, si propone di aumentarlo notevolmente.

L'onorevole Cao-Pinna sa come col 1° luglio prossimo il numero dei nostri ingegneri deve crescere di 74, e di circa 72 o 73 deve crescere il numero degli aiutanti: e cioè precisamente di quel personale che è più adatto e più necessario all'esecuzione dei lavori.

Sinora non abbiamo neanche pieni e coperti i quadri limitati dell'attuale organico, poichè mancano sessantadue ingegneri di quelli inscritti nel ruolo ridotto, attualmente in vigore.

Vi furono e vi sono dei concorsi: ma questi concorsi, in parte non diedero in passato buoni risultati, in parte dànno ancora risultati insufficienti e sconfortanti.

Ma, checchè sia di ciò, giova subito affermare che neanche la deficienza del personale giustifica le lamentazioni dell'onorevole Cao-Pinna: perchè, quando egli è sceso a dare a queste sue lamentele una forma concreta e specifica, uscendo dall'accusa generica, si è limitato a riprodurre la solita accusa che i residui vanno crescendo anzichè diminuendo. Nel 1906-907 v'erano, egli dice, 10 milioni di residui: ora questi sono 24.

Onorevole Cao-Pinna, ella che legge così bene nei nostri bilanci, questa volta probabilmente non ha curato di far l'esame diligente che l'accusa avrebbe meritato; perchè se diligente fosse stato anche questa volta il suo esame, ella non avrebbe tardato ad accorgersi come i 10 milioni del 1906 non erano residui di cassa ma erano semplicemente i residui attivi prevedibili per quell'esercizio, vale a dire erano i residui che si prevedeva sarebbero stati utilizzati nell'anno e spesi in futuro. Viceversa, quando ella fosse andato a verificare i 24 milioni che trova segnati nel bilancio del prossimo anno, avrebbe trovato che questi 24 milioni sono i residui di somme già impegnate per contratti conchiusi, residui per conseguenza passivi, che dovranno essere pagati e che si vanno pagando man mano che i lavori vengono eseguiti e collaudati.

Dunque, è impossibile confondere i 10 milioni del 1906 che riguardano somme disponibili per lavori eventuali, con i 24 milioni che riguardano impegni già presi e coperti, e che soltanto attendono il collaudo dei lavori per essere erogati. Ma, a questo proposito dei residui, ella avrebbe dovuto rendere maggiore giustizia al personale, notando un fenomeno che va tutto a vantaggio della Direzione generale delle bonifiche e dei porti. E cioè: di fronte a lire 96,204,331 di stanziamento a tutto il 30 giugno 1908, noi abbiamo degli impegni già presi per lire 129,751,679. Dunque, i progetti fatti e le istruttorie compiute vanno molto al di là delle somme stanziate.

Questi impegni di 130 milioni circa verranno a scadenza in seguito, sono nodi che verranno al pettine più tardi; intanto però si è compiuta l'istruttoria, si sono fatti i progetti, si sono compiuti gli appalti, conchiusi i contratti e presi gli impegni. Per conseguenza, non i lavori sono al di sotto delle somme stanziate, ma sono al disopra per una cifra cospicua di oltre 30 milioni: il che attesta che la solerzia dei personale sorpassa la potenzialità del bilancio.

Ed è a notarsi che buona parte di queste somme sono relative all'ultimo periodo, agli ultimi due anni: cioè ai due anni ai quali l'onorevole Cao-Pinna attribuisce, secondo quel che appare dalle sue parole, la maggior colpa.

Infatti, mentre gli anni precedenti avevamo impegni inferiori alle somme disponibili, e tutt'al più il pareggio tra le somme stanziate e gli impegni presi, attualmente invece gli impegni superano per l'ultimo biennio le somme stanziate. Non ci farà rimprovero egli di questo, che va a vantaggio della celerità dell'opera, come egli ci raccomanda, il cui difetto anzi egli ci rimproverava.

Quanto poi ai vari residui di cassa ridotti a 24 milioni, se l'onorevole Cao-Pinna avesse su di essi meglio posta la sua attenzione, ne avrebbe tratta cagione di elogio del nostro personale, se è vero che le cifre sono veramente la legge uguale per tutti ed a cui è impossibile ribellarsi.

Senta, onorevole Cao-Pinna: nel 1900, il primo in cui andò in vigore la legge, c'era un residuo di cassa di lire 13,217,000. Nel 1901 è cresciuto questo residuo di cassa a 16,312,000, per una somma cioè non ancora spesa, ma obbligata nei contratti. Nel 1902 il residuo di cassa è stato di 18 milioni e tanti, nel 1904 di 21 milioni e tanti, nel 1905 di 26 milioni e tanti, nel 1906 eravamo saliti a 29,337,534 ma nel 1907 invece, vale a dire appunto il penultimo, i 29 milioni e tanti si riducono a 24,142,472, con una spesa in più di oltre 5 milioni eliminati dall'arretrato.

Il che vuol dire che, mentre nel passato i vari residui di cassa aumentavano progressivamente, perchè i lavori non rispondevano ancora agli stanziamenti, e per conseguenza si pagava meno di quello stanziato, ora invece, essendo i lavori in attivissimo progresso, si comincia a pagare assai più degli stanziamenti annuali, in modo che si vanno man mano eliminando insieme i vecchi residui di cassa.

I lavori adunque seguono un corso regolare, sotto la continua e vigile sorveglianza delle Commissioni locali, e di tutto il nostro personale.

Ma egli ha pure rilevato e ritenuto che siano deficienti quegli stanziamenti per i porti e le bonifiche, che vede segnati nel bilancio di prossima discussione: ed in quella discussione avremo modo di persuaderlo del contrario.

Intanto, dobbiamo fin d'ora osservargli che, anche a suo giudizio fondato sugli anni decorsi gli stanziamenti sono sempre sovrabbondanti, tanto che abbiamo un residuo di cassa, abbiamo molte somme non spese in confronto agli impegni presi. La contraddizione è manifesta tra l'una e l'altra censura. Ma lo stanziamento del bilancio non riguarda l'opera intera, riguarda unicamente la somma che si prevede potersi spendere entro l'anno, e il più delle volte è conseguenza delle leggi anteriori.

È tutto un calcolo quindi amministrativo, è tutta una previsione d'indole relativa, che nulla toglie, e nulla aggiunge alla importanza ed alla celerità dell'opera considerata nel suo complesso ed alla quale può sempre provvedersi in molteplici modi.

Da ultimo l'onorevole Cao-Pinna ha fatto un cenno speciale alla Sardegna, che dice trascurata in modo singolare. Eppure egli non può ignorare come per la Sardegna si è negli impegni ecceduto; ecceduto a segno che non possiamo in questo momento eseguire i pagamenti venuti a scadenza. Adunque non è l'opera che ritarda, perchè questa ha anzi anticipato e sorpassato il limite degli stanziamenti. Ci è circa un milione di impegni presi in più per le sole bonifiche sarde e che non trovano margine per il pa-

gamento. La verità è dunque tutto l'opposto. Questo milione sarà trovato: corrono pratiche attivissime tra la nostra Amministrazione e quella del tesoro per attingere questo milione dai fondi di riserva.

Inoltre l'onorevole Cao-Pinna conosce pure che un disegno di legge, che sta dinanzi alla Camera fin dall'8 febbraio ultimo scorso, provvede anche in altro modo a simili deficienze, sia raggruppando parecchi capitoli in uno solo per rendere più agili e più utili i residui, sia chiedendo altri fondi all'uopo necessarî.

Ella dice: Ma gli stanziamenti sono stati aumentati coll'ultima legge del 1907. In questa osservazione ella non rifletteva che quella legge stabilisce che gli aumenti devono cominciare col futuro bilancio 1908-909; quindi non potevamo nell'esercizio in corso assegnare un centesimo di più in virtù di quella legge che provvedeva soltanto per l'avvenire.

Finalmente (stavo quasi per dire, me lo permetta, *in cauda venenum*), finalmente, ella ha concluso che questi ritardi, che poi si è visto che ritardi colpevoli e biasimevoli non sono, dipendevano forse dal temperamento soverchiamente burocratico della persona del direttore.

CAO-PINNA. No, no! Non l'ho detto.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi piace che lei lo smentisca, qui in pubblico, innanzi alla Camera; poichè questa voce di accuse vaghe contro il direttore generale delle bonifiche e porti, era autorizzata precisamente dalla forma della sua interpellanza. Tutti i direttori generali possono avere difetti e pregi, io però vorrei che tutti quanti i direttori generali delle amministrazioni pubbliche, non mancassero di quello spirito di assoluta integrità, di zelo, di abnegazione infaticabile, di diligenza e competenza che ha la persona di cui parliamo nel disimpegno del suo alto ufficio. Ed è giusto di proclamarlo.

Agli estranei che ignorano le necessità interne può egli apparire qualche volta lento e troppo circospetto, ma sempre in puntuale adempimento delle leggi, sempre ispirato dal suo dovere, sempre a fin di bene; ed ella non ha ragione, quando dice: non ritardiamo i lavori con provvedimenti non sempre necessari.

Io credo indovinare a che cosa ella allude: ma dichiaro che quel provvedimento, che a lei parve ozioso e vano, parve necessario a chi ne ha la responsabilità.

Parve così necessario che malgrado la protesta poco equa e poco ragionevole degli interessati, si dovette dar corso a quel provvedimento, e si aspetta che sia eseguito.

Concludo che (a parte i piccoli difetti, di cui non va mai immune nessun pubblico funzionario), la direzione delle bonifiche e porti, con le cifre che ho avuto l'onore di accennare, con la risoluzione di mille complesse questioni, colla eliminazione di parecchie gravi controversie, con la mole immensa del lavoro compiuto, non meritava certo di essere quasi segnalata al biasimo del pubblico con un'interpellanza singolare, la quale gettava sospetto grave sulle persone.

CAO-PINNA. In complesso.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ella parlava della direzione: ora mi piace udire da lei che non intendeva affatto attaccare il personale ed i funzionari: ne prendo atto ben volentieri, e ringrazio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

CAO-PINNA. L'onorevole sottosegretario di Stato mi vuole trascinare assolutamente in questioni personali, mentre io già dichiarai da principio che non assalto, nè attacco persona, non è mio costume, perchè mi occupo più delle cose che delle persone.

La Direzione generale delle bonifiche comprende un complesso di funzionari; ora se lei, onorevole sottosegretario di Stato vorrà, con la equanimità che lo distingue, interpellare tutti quei funzionari, essi le diranno che il ritardo nel disbrigo delle pratiche dipende appunto dall'eccessiva meticolosità del direttore generale.

Io riconosco che il direttore generale, cui accenno, poichè ho parlato con lui due volte, è un vero lavoratore: indubbiamente, ma ha un difetto di eccessiva diffidenza: egli diffida del pubblico che sollecita per propri interessi, diffida dei funzionari perchè li chiama a consulto per ogni minuzia, e non si affida se non dopo una lunga meditazione, e così tutti i Corpi consultivi non bastano a persuaderlo e tenta nuovi esami...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se li chiama a consulto, dunque non diffida.

CAO-PINNA. ...e tanto diffida che sollecita per ogni questione pareri nuovi, talvolta errando nella competenza tecnica e giuridica, mentre di tutto ciò assolutamente non si sente il bisogno.

Ed io ammetto che questa meticolosità possa essere talvolta anche giovevole al servizio, ma gli eccessi sono eccessi, ed è quest'eccesso che io vorrei che l'onorevole ministro e il sottosegretario di Stato vedessero di modificare, di migliorare e, se occorresse, anche di trovare il modo di eliminare.

Ed allora, onorevole sottosegretario di Stato, si persuada che in quella Direzione la quale ha un'importanza grandissima nello svolgimento delle opere pubbliche di grave momento, quali sono le opere idrauliche, di bonifica e dei porti, non si vedrebbe questo ristagno che oggi si vede.

Ripeto che io non voglio sindacare nè individui nè persone, e quindi su questa parte passo oltre augurandomi, come ho detto da principio, che, quando un deputato fa qualche richiamo intorno ai servizi di un Ministero, non accada quasi sempre che il ministro assuma una intempestiva difesa, perchè purtroppo vi è questa tendenza a difendere senza sapere se il personale si attacca come individuo o persona, o riguardo agli atti che esercita, e senza vedere ed esaminare se effettivamente esistano gli inconvenienti lamentati.

Voglio solo ricordare un caso: il predecessore dell'attuale capo di questa Direzione era il commendator Barbarisi; e dico francamente che vorrei molti funzionari lo eguagliassero, poichè nel suo gabinetto non si lasciavano pratiche da studiare o meditare, nel timore che si nascondesse qualche cosa di anormale: egli non aveva questa diffidenza: le divisioni del Ministero studiavano le questioni, le portavano studiate al direttore generale, il quale le verificava e le mandava oltre.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Dunqne le verificava!

CAO-PINNA. Certamente, poichè ne doveva assumere la responsabilità.

Ma oggi la verifica dura troppo, e aggiungo che se le divisioni non danno quel contingeute di lavoro, che potrebbero dare, ciò avviene precisamente per questa ragione.

Se ella vorrà incaricarsi di questo, vedrà che io non mi sono male apposto quando ho detto che nella Direzione generale delle bonifiche e porti c'è un grave ristagno nei lavori.

E vengo alla seconda parte. L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che i residui di cassa che erano di 29 milioni, sono andati diminuendo, appunto perchè si sono accelerati i lavori. Ma allora come mi spiega quello che dice la relazione del bilancio:

« Basti considerare che da oltre un decennio il totale dei residui della parte straordinaria si aggira fra i 100 ed i 140 milioni, il che rappresenta una inutilizzazione di forze mentre incalzanti e gravi bisogni reclamano dallo Stato maggiori sforzi. Anzi dopo qualche anno in cui si verificò una continua riduzione in quella massa di residui ora la tendenza accenna a ripigliare la sua marcia progressiva essendo l'accertamento dei residui giunto al 30 giugno 1907 alla somma di 138,971,955.99 », (e fra questi sono i 24 milioni, onorevole Dari).

Dunque non si ebbe diminuzione in questi residui di cassa.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Qui non si parla delle bonifiche e dei porti.

CAO-PINNA. C'è la parte delle bonifiche, che ho più volte accennato.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* C'è quella che ho detto io: non quella che dice lei.

CAO-PINNA. Ella dice: si fanno annualmente sui diversi capitoli gli stanziamenti di piccole somme, appunto per avere il tanto necessario il giorno dell'appalto per pagare i lavori. Questo, come principio, lo trovo giusto, poichè, non potendo lo Stato stanziare in una volta tutto l'importo di un'opera, si ripartiscono gli stanziamenti in diverse annualità, precisamente come ha voluto la legge.

Ma se si cominciano i lavori e non si hanno poi i mezzi per completarli, evidentemente una gran parte della spesa va perduta. Cito un solo esempio, quello del porto di Bosa. Quanti denari non vi ha buttato lo Stato; quanti la provincia e il comune? Un'enormità. Sono state tutte spese inutili poichè ogni anno si sono gittate 50 mila, 100 mila lire per compiere una parte dei lavori, che poi il mare si portava via. Questo avviene anche nelle opere idrauliche. Se ella appalta un'opera di sistemazione, e poi non vi sono i fondi sufficienti, tutte le opere fatte possono andare od in parte o tutte perdute, e lo Stato si trova in mezzo

ad un ginepraio di liti che sorgono da tutte le parti. Così pel piccolo torrente che si collega alla bonifica di Sanluri. Il progetto esecutivo è stato approvato ma non si è dato l'appalto perchè mancavano i fondi, dappoichè sulle 773 mila lire del 1907, si era pagata una porzione che si era anticipata dalla Cassa dei depositi e prestiti per la legge del luglio 1902. Ma allora non avreste potuto fare una simile anticipazione per completare una bonifica che è quasi terminata, tanto terminata che il ministro delle finanze vi ha già messo l'occhio sopra e vuole, dopo compiuta l'opera di bonifica, ritirare 4000 ettari di terreno bonificato. Il Ministero dei lavori pubblici, aveva nel suo programma stabilito che di questa zona bonificata si potessero fare quattro colonie agricole, e con la vendita di queste quattro colonie agricole reintegrare tutta la somma. Quindi procuri di far appaltare quei tronchi di sistemazione di torrenti che accennai, che importano per le due bonifiche di Sanluri e del Mannu una spesa complessiva di 160 mila lire circa.

Nonsolo, ma non fu autorizzata una perizia suppletiva per raccordare l'argine del torrente all'argine stradale, per cui la fiumana appena si allargò irruppe da questo punto aperto ed ha circondato gli argini, e dei danni verranno accertati chi sa in quale somma, e con quali domande.

Egualmente per le bonifiche del Campidano di Cagliari, che comprendono le grandi bonifiche di Oristano. Non si è fatto nulla.

Si dice: manca il personale tecnico. Io capisco che sia stato distratto per la consegna e riconsegna delle ferrovie, un po' per la legge della Calabria, un po' per la legge della Basilicata; ma anche per le leggi della Calabria e della Basilicata io ho dimostrato che i lavori non correvano miglior sorte di quelli della Sardegna.

Ora francamente io non posso approvare il sistema. Capisco questi stanziamenti limitati per certe opere che non possono risentire pregiudizio dal ritardo, come nelle strade, ed in altre opere simili; ma in quelle opere nelle quali è possibile un danno bisogna che quando l'opera si comincia vi sieno gli stanziamenti sufficienti, oppure si trovi modo, come ella ha detto, di completarli.

Detto questo, io non ho altro da aggiungere, perchè confido che l'onorevole Bertolini, il quale da molto tempo, prima anche che io arrivassi alla Camera, ha avuto con me rapporti di buona amicizia, si persuaderà che a lui non posso muovere nessun appunto, perchè entrato nuovo in quel dicastero importante e difficile, per quanto abbia intelligenza altissima, non può in pochi mesi rendersi conto di tutto; ma io lo prego di esaminare tutte le sue divisioni e vedere se rispondano alle esigenze dei servizi. E se per alcune posso assicurare che funzionano molto bene, quella delle bonifiche e dei porti lascia qualche cosa a desiderare, ed è per queste considerazioni che attenderò dai fatti la persuasione del migliorato funzionamento di quei servizi per dichiararmi, come spero, sodisfatto; ciò che per ora non posso fare.

PRESIDENTE. Questa interpellanza è esaurita.

Seguirebbero due interpellanze dell'onorevole Castellino ed altri deputati, ma l'onorevole Castellino mi ha scritto pregando che queste due interpellanze siano iscritte nell'ordine del giorno di lunedì prossimo, Vuol dire che sabato, stabilendo l'ordine del giorno della seduta di lunedì prossimo, si vedrà se e quanto sia possibile tener conto di questo suo desiderio.

Segue un'interpellanza degli onorevoli Salvatore Orlando e Cassuto, al ministro dei lavori pubblici « sui criteri e sui metodi che si intendano seguire per risolvere la questione portuaria di Livorno specialmente in ordine al dissenso sorto intorno al progetto di ampliamento proposto dal Genio civile e ritenuto, unanimemente, da tutte le autorità cittadine e dai tecnici locali, come non rispondente alle esigenze commerciali e marittime moderne ».

L'onorevole Salvatore Orlando ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

ORLANDO SALVATORE. Ragione della mia interpellanza è l'agitazione vivissima sorta in Livorno intorno al modo di ampliare quel porto commerciale.

Io non entrerò certamente nel tecnicismo della questione, chè questo non ne è l'ambiente adatto; ma mi limiterò ad accennare in che cosa sostanzialmente consista il dissenso fra tutto quanto il ceto commerciale e portuale e la grandissima maggioranza del ceto marittimo ed il locale ufficio del Genio civile.

Il dissenso sta in questo: che, mentre dalla parte degli enti locali si domanda che le nuove opere marittime siano eseguite in modo da non impedire per il futuro il raggiungimento di questo ideale, la formazione cioè di un bacino commerciale che si

estenda lungo il fronte industriale livornese vicino alla zona che si è coperta e si va rapidamente coprendo di industrie, un bacino commerciale costruito con criterî moderni, cioè con acque assolutamente tranquille, nelle quali si possa lavorare con qualunque tempo e lasciare durante la notte i mezzi di lavoro, come navicelli, pontoni, ecc., senza che corrano pericolo di affondare; bacino circondato di ferrovie, munito di tutti i mezzi meccanici destinati agli scopi di un movimento rapido ed economico, sbarco ed imbarco delle merci, destinato cioè al raggiungimento dell'altissimo scopo commerciale di dare dalle regioni interne merci a buon mercato, togliere le false spese portuali, rendere agevole il lavoro in modo che abbiano a sparire quelle enormi spese che sono rappresentate dalla assicurazione contro gli infortuni, per cui si paga il quindici e si domanda il trenta per cento, e tutto ciò a danno della merce che va all'interno e quindi a danno di una intera regione. Dall'altro lato si domanda, invece, che le opere siano dirette a fare un bacino commerciale, il quale contemporaneamente sia rada di rifugio. Con questo, evidentemente, non si avrà nè un buon bacino commerciale, nè una buona rada di rifugio; in quanto che i due requisiti, evidentemente, non possono andare insieme: o si lavora o si naviga.

E questo concetto viene ancora dalle nostre vecchie leggi portuali, che datano dal 1865 e che furono formate nel periodo velico, nel quale, come io lamentai durante la discussione della legge sulle nuove opere marittime, si metteva in prima linea il rifugio.

E questa idea del rifugio si è quindi immedesimata nella mente dei nostri funzionari, e a questa spesso essi sacrificano tutti gli altri requisiti. Ora si può comprendere l'opposizione a questo concetto di avere un grande bacino commerciale moderno, da parte dei piccoli velieri, i quali evidentemente domandano moltiplicità di accessi nel porto ma ai quali nulla importa la rapidità di sbarco e di imbarco delle merci, poichè rappresentano un piccolo capitale, le controstallie sono minime e quindi ad essi stare una settimana, o due, od oltre, nel porto importa poco, mentre un grande piroscafo ha dei gravami di forti controstallie e quando deve stare inutilmente in un porto, va anche incontro a perdite enormi per interessi ed ammortamento riferibili al capitale molto elevato rappresentato dal suo valore.

Ad ogni modo, l'opposizione di questi velieri si può valutare, quando si pensa che il movimento portuario livornese oggi è rappresentato dalla cifra annua di 4,500,000 tonnellate di stazza lorda per i grandi piroscafi contro 270,000 circa di piccoli velieri, perchè i grandi sono scomparsi e si lasciano finiresolo quelli che attualmente esistono, ma non se ne costruiscono più. Anzi il piccolo veliero trae la sua esistenza principalmente dall'affluenza del piroscafo in un dato porto, perchè il piccolo veliero non fa che trasportare merci dal piroscafo e per il piroscafo lungo la costa contigua.

Si spiega dunque l'opposizione di questi velieri, ma effettivamente (dico francamente il mio pensiero) mi addolora che a questa opposizione si unisca la voce autorevole di quell'ufficio tecnico, del Genio civile, il quale mostra così di non comprendere che oggi i criteri commerciali, nella costruzione pei porti, debbono avere la precedenza sui criteri del rifugio, sui criteri, dirò così, di sentimentalità, la quale in questo caso non ha ragione di essere, perchè dalla parte nord il porto è riparato dai banchi della Meloria e non vi è neppure un lontano pericolo di naufragio, anche quando da quella parte in futuro si chiudesse il porto.

Dunque i criteri di sentimentalità debbono cedere di fronte ai criteri commerciali perchè, se contro i rischi marittimi ci sono le assicurazioni, contro i rischi a cui un piroscafo va incontro in un porto mal costruito o male fornito, contro le notevoli perdite di tempo e quindi di danaro, non esistono assicurazioni; quindi si può costruire un porto con tutte le bocche possibili, ma quando esso venga costruito in modo da dar luogo a tali inconvenienti a tali perdite di tempo, è certo che i piroscafi affronteranno la tempesta piuttosto che approdare in quel porto; oppure alzeranno i noli e ciò con grave danno della regione che al porto stesso è connessa.

Il dissidio dunque doveva sorgere ed è sorto. Portata la questione all'esame della Commissione portuaria governativa locale, di cui fanno parte i rappresentanti della Camera di commercio, dei capitani marittimi e delle personalità portuarie, e sa con dodici voti contro quattro (ivi compreso anche il voto dell'autore del progetto non voluto dalla città, il quale, secondo le buone regole, e secondo la legge, non avrebbe

potuto votare ma solo dare schiarimenti) decise per l'accoglimento dei criteri che si desiderano far prevalere a Livorno.

La stessa questione portata innanzi alla Commissione centrale dei porti, spiaggie e fari, venne invece decisa in senso contrario, respingendosi il voto della Commissione portuaria locale: da qui il dissidio; allora il sindaco, il presidente della Camera di commercio, il presidente della Deputazione provinciale vennero a Roma e si presentarono all'onorevole ministro Bertolini, il quale cortesemente li accolse e consentì alla formazione di una Commissione speciale la quale, nominata dal Ministero della marina e dal Ministero dei lavori pubblici, ebbe l'incarico di risolvere la questione e di decidere quale dei due progetti, quello del Comitato cittadino o quello della Commissione centrale governativa, dovesse prevalere.

Questa Commissione venne a Livorno e vi si fermò parecchi giorni; domandò, investigò e sentì quante persone credette opportuno di sentire; infine, con una deliberazione presa con quattro voti contro due, dichiarò che fossero da accogliersi i criteri del Comitato cittadino nel senso che la direzione assegnata alla nuova diga, che non era quella chiesta dagli enti locali, non era però tale da impedire nel futuro il raggiungimento degli scopi desiderati.

La città accolse benevolmente questa soluzione e credette così la questione finita; ma quando i rappresentati degli enti locali, insieme coi deputati e col senatore della regione, vennero a Roma per chiedere al ministro di concordare i termini per una convenzione per anticipazione di fondi per affrettare i lavori, con sorpresa vennero a sapere che la questione era stata rimandata all'esame della Commissione dei porti, spiaggie e fari, la quale, se si era già pronunziata, evidentemente non avrebbe potuto che confermare il suo precedente voto.

Allora si domandò all'onorevole Dari, mi pare, di intervenire in questa Commissione, a spiegare le ragioni locali.

L'onorevole Dari rispose: no, come ad una precedente domanda analoga era stato anche risposto negativamente.

Rivoltici al presidente della Commissione dei porti, spiaggie e fari, egli ci accolse (diciamo così) in un modo non lieto, tanto che noi dovemmo richiamarlo al suo dovere ed agli obblighi della cortesia. Ma, sorpassando su questo, perchè non faccio questione di persone, ma di cose, anch'io, secondo una frase diventata oramai ben nota, e soltanto critico le conseguenze che si hanno da leggi in corso, dico che la Commissione si riunì il giorno stesso; deliberò e rimise immediatamente alla *Tribuna* un comunicato, in forma, in certo modo, polemica, col quale si respingevano, come era da prevedersi, tutti i desiderati dei Comitati locali.

Ora, questa fretta, il rifiuto di udirci e la poca lieta accoglienza che ci fu fatta, dimostrano, onorevole Bertolini, che la questione è uscita da quel sereno campo tecnico ed obbiettivo, nel quale avrebbe dovuto restare.

In sostanza, si respinge l'intromissione di persone che si ritengono estranee, come accennava giustamente anche l'onorevole Cao-Pinna; non si vuole l'intromissione di elementi che non siano quelli dei funzionari del Ministero; si respinge l'intromissione politica (potrebbe essere la mia, per esempio); ed io non saprei, si può dire, a che cosa volgere la mia opera, come deputato, come rappresentante di un collegio marittimo, se non al controllo del come il pubblico danaro si spenda per l'ampliamento del suo porto, cercando che sia speso nel miglior modo possibile.

Dunque, così facendo, credevo di compiere il mio dovere di deputato ed anche di uomo che, non essendo nè avvocato, nè professore, sarebbe qui dentro un disoccupato, se non prendesse a cuore qualche questione pratica di questo genere. Ma un precedente sintomo di questa irritazione con la quale si accoglieva l'azione dei deputati, del sindaco e del presidente della Camera di commercio, noi avevamo avuto già precedentemente, quando, in un numero del *Giornale d'Italia*, un impiegato del Genio civile, il quale si firmava, ma del quale non cito affatto il nome, perchè non voglio far questioni di persone, diceva: ma l'opinione pubblica è fuorviata; voi fate opera antipatriottica: perchè, in sostanza, voi, contrariando il volere del Genio civile, voi non avrete mai il porto.

Ed effettivamente riconosco che i lavori ora sono cessati da per tutto, nel porto di Livorno. Ci sarà un'altra ragione; ma il fatto è questo. E questa minaccia farebbe effettivamente credere che si volesse quasi imporre un progetto, ciò che non credo sia nel pensiero del ministro, il quale deve volere che la questione sia esaminata pacatamente, obbiettivamente, fuori di qua-

lunque pensiero di suscettibilità offesa. Si ha, insomma, da qualcuno il pensiero quasi di suscettibilità ferite o di prerogative che si credono vulnerate; non si vuole, come dico, nessuna voce che venga dall'esterno, che venga dalla viva attività del lavoro marittimo del paese.

Ora domando se tutto ciò risponda a quei criteri moderni che debbono informare un'azione amministrativa, di governo.

Osservo che, per costruire la sede della Camera, si chiama un ingegnere che non appartiene all'amministrazione; lo stesso si fa pel monumento a Vittorio Emanuele e pel Palazzo di Giustizia: ed ogni giorno si fanno concorsi per edifici nuovi, ed a dirigerne i lavori si chiamano entità che sono fuori dell'amministrazione, senza che nessuno pensi ad adontarsene.

E quindi domando se la questione dei porti sia meno importante di quella della costruzione tecnica, di edifizi pubblici pei quali non si rifiuta non solo il consiglio, ma si chiede anzi la cooperazione di elementi indipendenti, estranei all'amministrazione.

Ma non sappiamo forse che per i porti passano i nove decimi di tutto il nostro traffico internazionale, non solo, ma che i nostri porti sono, come si è già detto mille volte, l'anello di congiunzione tra traffico terrestre e il traffico marittimo e che quindi dalla loro buona costruzione dipende tanto l'uno che l'altro e tutto lo sviluppo industriale e commerciale del paese?

Ora io domando come si possano escludere dalle determinazioni relative ai porti le voci che vengono dalla navigazione mercantile, dal lavoro vivo ed attivo del paese; ed è perciò che io mi lamento di queste esclusioni per effetto delle quali si prendono le deliberazioni relative ai porti da Consessi che si cingono, dirò così, da una muraglia della Cina?

Io cito a questo proposito ciò che avviene per tutte le altre attività governative.

Noi abbiamo la Giunta di belle arti che esiste presso il Ministero dell'istruzione pubblica, della quale fanno parte una quantità di consiglieri estranei al Ministero, scelti fra le persone che hanno più emerso per la loro attività artistica; noi abbiamo l'Ufficio del lavoro che si compone anche esso con questo criterio, il Consiglio della marina mercantile, il Consiglio della beneficienza, l'Ufficio di sanità, il Consiglio superiore della pubblica istruzione, il Consiglio superiore di agricoltura, il Consiglio della pubblica assistenza, il Consiglio dell'industria e del commercio, ecc. ecc., dei quali Consigli non leggo le norme colle quali si nominano i componenti per non tediare la Camera.

Orbene, in tutti questi Consigli chiamati a dare parere al Ministero in tutti i rami dell'attività amministrativa del Governo, in tutti questi Consigli, una grande parte, forse la maggioranza, è composta di elementi nominati indipendentemente dal ministro, o per azione elettiva.

E questi membri si rinnovano ogni due o tre anni; ed allora qual'è il concetto informatore di questi Consigli? È questo, che essi rappresentano l'attività vera e viva del paese; che la loro rinnuovabilità continua porta in seno a questi Consigli superiori il progresso incessante del paese stesso. E con tutto il rispetto che io debbo agli alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici, io credo che essi non possano portare questa nota fattiva del progresso vero, nè dare al Consiglio l'impulso dell'attività e la conoscenza delle necessità vere del momento; noi non possiamo ritenere che sia una garanzia sufficiente di buona esecuzione di nuove opere, i pareri che possono venire dal Consiglio dei porti, spiaggie e fari, in fatto di porti, ed anche dal Consiglio superiore, i quali Consessi si può dire che sono ormai i soli che escludano la voce che viene dall'esterno, che si mantengano estranei alla vita reale del paese.

Ora, onorevole ministro, in questa questione del porto di Livorno ormai tutte le autorità più competenti si sono pronunziate.

Io non starò qui a citare nomi e dati; però tutto il ceto marittimo e commerciale è di un parere solo e la grande maggioranza della gente di mare dice che il criterio commerciale deve prevalere.

Di errori purtroppo ne sono avvenuti a decine in paasato, errori che io non cito, perchè la discussione deve essere mantenuta nel livello il più elevato, ma se nessuna responsabilità fu colpita, perchè, ripeto, *errare humanum est*, voi non avete potuto evitare che le popolazioni che ebbero a sopportare questi lavori sbagliati, non ne avessero a sopportare anche le perniciose conseguenze per anni ed anni.

E allora io domando all'onorevole ministro se non sia giusto che dei possibili errori si lasci la responsabilità a coloro che

ne debbono subire le conseguenze, se non sia perciò giusto ed equo ascoltare i voti dei competenti locali?

Quindi voi dovete udire, non respingere la voce degli enti locali.

Io ricordo ciò che avvenne per il porto di Genova, molti anni fa, mi pare nel '73, quando si trattava di ampliarlo, ed anche allora sorse un dissidio del genere di quello che ora è sorto a Livorno. Ebbene, allora la questione fu risoluta perchè il duca di Galliera, donando 20 milioni, pose la questione che si seguisse il parere risultante da un *referendum* da farsi fra quei capitani marittimi, ed il porto fu fatto ed ha dato la ricchezza all'alta Italia.

Lo stesso porto che adesso si inizia, il porto davanti a Sampierdarena, è il risultato delle aspirazioni di 50 anni di quelle popolazioni, le quali hanno voluto anche esse il loro porto, stendentesi di fronte alla zona industriale e chiuso sul Polcevera, come adesso si domanda a Livorno.

Dunque io dico, onorevole ministro, non si può, di fronte al volere unanime di una intera città, cancellare queste giuste ed alte aspirazioni. Io le domando, poichè già due Commissioni si sono pronunziate, di interpellarne ancora una terza, la quale ha la piena competenza in quest'ordine di cose, ed è il Consiglio superiore della marina mercantile, il quale per l'articolo 5 è destinato anche a dare parere sulle proposte di opere marittime che devono essere eseguite.

Io le domando questo e non credo di domandarle troppo. Comprendo la posizione, nella quale ella si trova, di ministro costituzionale, obbligato ad eseguire i pareri dei corpi costituiti; ma qui siamo di fronte ad interesse troppo elevato, onorevole ministro.

Per quanto facciano parte del Consiglio superiore di porti, spiaggie e fari, anche quegli egregi funzionari sono uomini e sono soggetti alle passioni umane come ognuno di noi; e possono perciò anch'essi essere sottoposti a questioni di puntigli, a questioni, come ho detto, di difesa di prerogative, che in questo caso non dovrebbero esservi. Quindi, in questo alto argomento, io domando formalmente all'onorevole ministro che sottoponga la questione anche al parere del Consiglio superiore della marina mercantile. Non ho altro da dire. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io devo rettificare alcune delle affermazioni fatte dall'onorevole Orlando. La storia del progetto dell'ampliamento del porto di Livorno è abbastanza complicata. La Commissione del piano regolatore dei porti aveva presentato due progetti, che furono, come è disposto nei regolamenti organici, sottoposti alla Commissione locale. La Commissione locale, nella quale, come l'onorevole Orlando m'insegna, è grandissima la prevalenza degli elementi locali, (basta dire che ne fanno parte anche tanti membri quanti sono i Consigli provinciali interessati al porto), anzichè dar parere per l'uno o per l'altro di questi progetti preparati dalla Commissione del piano regolatore dei porti, diede parere favorevole ad un terzo progetto preparato da un comitato cittadino, con a capo l'onorevole Orlando. Ed io non intendo di muovere nessuna censura all'onorevole Orlando per il grande amore che egli porta alle condizioni del porto di Livorno. Caposaldo di questo progetto cittadino era la chiusura della bocca nord, con conseguente abbandono di un canale, che era stato in passato escavato, con la spesa di un milione circa, per rendere accessibile la bocca nord. I membri della Commissione locale che approvarono questo terzo progetto furono 12; per la massima parte senza alcuna competenza tecnica. I quattro membri invece che furono favorevoli al progetto governativo (chiamiamolo così, perchè era quello della Commissione governativa per il piano regolatore dei porti), furono i quattro membri della Commissione, di cui era almeno più indiscutibile la competenza.

La Commissione centrale dei porti, nella sua seduta del 31 ottobre, dichiarò preferibile il progetto governativo. Suggerì però una modificazione, ossia che la diga foranea (la quale doveva essere inclinata a nord 20 gradi ovest) fosse limitata per ora a 700 metri. Con che non si pregiudicherebbe il futuro, perchè dall'esperienza si potrebbe giudicare in seguito se convenga prolungarla nella stessa direzione, o invece fare una diga inclinata verso terra.

Conosciuta questa determinazione della Commissione centrale dei porti a Livorno, il comitato cittadino e gli altri enti locali che avevano fatto causa con lui, si agitarono moltissimo perchè erano state respinte le loro proposte.

Ed allora, siccome io credo che ogni più

maturo studio della questione giovi e non nuoccia, presi la iniziativa, d'accordo col mio collega della marina, della nomina di una speciale Commissione, la quale ristudiasse l'argomento, e soprattutto avesse da raccogliere dalla viva voce della cittadinanza di Livorno, quali ragioni stessero in favore dell'una o dell'altra soluzione.

Quindi questa Commissione speciale, (che non era certo illegale, perchè nulla mi vieta di nominare una Commissione che studi l'uno o l'altro argomento, ma che non aveva nessun mandato determinato da legge o da regolamenti) doveva fare un ulteriore studio prima che l'argomento fosse riportato dinanzi alla Commissione centrale, e poi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, avea cioè il còmpito di fornire nuovi elementi di studio e di decisione a quei Consessi.

Nè so perchè l'onorevole Orlando e parecchi rappresentanti degli enti locali si siano molto meravigliati, (quando vennero ricevuti da me, un mese fa) di udire che il parere di questa Commissione speciale non era un parere decisivo. Non lo poteva essere, perchè nè la legge, nè il regolamento a questa Commissione avevano mai riconosciuto alcuna competenza a pronunziarsi in argomento. Si trattava solamente di una Commissione incaricata di fare studi e di procedere ad accertamenti.

In questa Commissione, due membri votarono per il progetto governativo, uno votò per il progetto governativo leggermente modificato, uno votò per il progetto, diciamo così, del Comitato cittadino, e due per una soluzione intermedia verso nord.

Le ragioni che venivano opposte dal Comitato cittadino al progetto governativo, almeno le principali, erano due: in primo luogo la spesa, perchè non si ritiene che con lo stanziamento di 10 milioni consentito dall'ultima legge per il porto di Livorno sia possibile di eseguire tutte le opere le quali sono comprese nel progetto governativo; la seconda ragione era la necessità di difendere il porto dai maestrali.

Ora, quanto alla prima obbiezione, essa cade, perchè i calcoli più accurati fatti e rifatti dagli uffici dimostrano che, per quanto è compatibile l'esattezza dei preventivi con la spesa effettiva, si potranno compiere le opere preventivate, tanto più essendo limitata oggi la lunghezza della diga rettilinea a 700 metri.

La seconda obbiezione cade, in quanto che, eseguendosi la scogliera del Marzocco, il nuovo bacino rimarrebbe completamente chiuso ai maestrali.

In complesso tutti i membri della Commissione, meno uno, si pronunziarono contro la chiusura della bocca nord, che era il pernio, la base essenziale del progetto cittadino.

La soluzione intermedia, che fu proposta, esige che si spostino verso terra le banchine di fondo del bacino e si escavino i fondali di fronte alla torre del Marzocco, sulla nuova bocca; e così la maggiore spesa sia per il bacino, sia per la bocca, ammonterà, da calcoli fatti, a non meno di un milione e mezzo, con che dunque risorgerebbe quella obbiezione, che era stata originariamente mossa al progetto governativo, perchè è certo che per la soluzione intermedia i fondi sarebbero indubbiamente insufficienti.

A questo punto stavano le cose, quando la Commissione centrale dei porti nella sua adunanza del gennaio ebbe nuovamente a pronunziarsi in argomento, e, dopo udite anche tutte le ragioni in favore della nuova soluzione, che erano esposte da chi nella Commissione speciale l'aveva proposta, ritenne che l'orientamento della diga per nord, non offrirebbe alcun sensibile vantaggio per la protezione delle calate di approdo, mentre ostacolerebbe i futuri ampliamenti verso tramontana, e riconfermò quindi il suo precedente parere per la orientazione nord, a 20 gradi ovest.

Ora la questione dovrebbe essere deferita al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io debbo assolutamente scagionare tutte quante le autorità governative dalla accusa di parzialità e di irritazione, che l'onorevole Orlando ha creduto di muovere ad esse.

Qui, onorevole Orlando, non si tratta nè di sentimentalismo, nè di idee arretrate sull'ufficio dei porti, che abbiano da servire per rifugio, piuttosto che per servizi commerciali; qui si tratta di una materia eminentemente tecnica, degli effetti, cioè, che rispetto alla sicurezza del porto, rispetto alla tranquillità delle acque, possano avere le opere progettate.

Ora, in questa materia, io non ho da esprimere alcun parere, perchè veramente farei ridere me stesso, se esponessi alcuna idea tecnica in argomento. Il ministro in siffatta questione, come in tutte le altre del genere, non può se non seguire il parere dei corpi tecnici competenti.

D'altro canto dichiaro che non ravviso alcun bisogno di modificare la costituzione di quei corpi tecnici. Anzitutto faccio presente all'onorevole Orlando (poichè egli ha presentato la sua mozione anteriormente allo svolgimento della interpellanza, mi è consentito di parlarne) che le commissioni locali e la Commissione centrale pei porti furono create fino dal 1868, in seguito ai lavori di una Commissione, nella quale aveva rappresentanza non solo il Ministero dei lavori pubblici, ma anche gli altri Ministeri, interessati nella questione portuale. E quella Commissione, presieduta da Menabrea, propose appunto la costituzione permanente di Commissioni locali e di una Commissione centrale in luogo delle Commissioni, che, di volta in volta, venivano create per lo innanzi.

Ora, nelle Commissioni locali, come accennavo prima, hanno grandissima parte gli elementi locali, affinchè la voce degli interessati, la voce dei commercianti e dei naviganti locali si possa far sentire nel più chiaro modo possibile.

Nella stessa Commissione centrale vi sono anche rappresentanti del Ministero della marina, come nel Consiglio superiore dei lavori pubblici vi sono rappresentanti del Ministero di agricoltura; dunque non manca affatto la opportunità che altri ordini di interessi, che non sono quelli direttamente affidati alla tutela del ministro dei lavori pubblici, si facciano valere.

L'onorevole Orlando ricordò che parecchi errori furono commessi in passato rispetto al porto di Livorno. Avendo udito, quando ebbe la cortesia di accompagnare da me i rappresentanti di Livorno, che al Genio civile si faceva l'accusa di aver commesso questo o quell'errore rispetto ai lavori passati, ordinai che si facesse una diligente indagine in proposito.

Ora da questa indagine documentata, della quale darò poi comunicazione ben volentieri all'onorevole Orlando, risulta che, se errori vi furono, furono commessi sempre dietro istanze del comune o della Camera di commercio di Livorno, perchè non vi è opera di quel porto che non sia stata invocata, suggerita dal municipio o dalla Camera di commercio di Livorno, a tal punto anzi, che nel 1893 il municipio di Livorno aveva stretto col ministro Genala un compromesso per anticipare la esecuzione di quei vari lavori di cui oggi si fa tanto acerba critica.

E rispetto alle censure che si fanno a questi lavori, farò osservare all'onorevole Orlando che alcuni errori che si lamentano oggi non sono che la conseguenza di condizioni contrarie create nel porto di Livorno o dalla natura o da opere eseguite dai precedenti Governi, e che quando oggi si viene a riscontrare la necessità di ben maggiori opere di quelle state progettate in passato, bisogna ricordare che in passato non vennero progettate le maggiori opere non solo perchè non si prevedeva un incremento del traffico quale si è verificato oggi, ma anche perchè, se si fosse intravveduto, sarebbero mancati i mezzi finanziari per eseguire maggiori opere; ed i progetti venivano fatti in relazione alle limitate disponibilità di mezzi che si avevano allora.

Non posso poi fare a meno di rilevare una osservazione dell'onorevole Orlando rispetto ad una corrispondenza stampata, credo un anno fa circa, nel *Giornale d'Italia*, in cui l'onorevole Orlando ravvisa un sintomo della irritazione del Genio civile.

L'onorevole Orlando ricorderà certamente come sono andate le cose. Mentre l'ingegnere capo del Genio civile stava in licenza, comparve quella corrispondenza sul *Giornale d'Italia* che consigliava i livornesi ad acconciarsi alla soluzione proposta dal Genio civile.

L'onorevole Orlando ricorderà che subito dopo avvenuta quella pubblicazione egli riceveva un telegramma dall'ingegnere capo del Genio civile, che altamente la deplorava. L'ingegnere capo aveva in animo di proporre al Ministero il trasloco dell'assistente autore della pubblicazione per punirlo della indiscrezione commessa. E fu lo stesso onorevole Orlando il quale non volle che si traesse nessuna vendetta di un povero disgraziato che aveva peccato di imprudenza.

Onde l'onorevole Orlando deve riconoscere, per tutto quello che si passò in quella occasione, e per la pubblicazione di una rettifica fatta nel giornale stesso da quell'assistente, che da parte dell'ufficio del Genio civile nulla vi è da lamentare.

Concludendo, non posso pronunciarmi oggi in favore nè dell'una, nè dell'altra soluzione.

Io adotterò rispetto al porto di Livorno, come rispetto ad altri porti del regno, la soluzione che mi sia additata dal parere dei corpi tecnici competenti; non posso assolutamente scostarmene, e tanto meno pensare ad una riforma della nostra legislazione in argomento.

Non posso nemmeno deferire questa questione, innovando completamente la pratica fin qui seguita, allo studio del Consiglio superiore della marina mercantile, il quale ha tutt'altro scopo che non sia quello di dar parere sopra questioni eminentemente tecniche. Tutto quello che potrò fare è di provocare il parere del Ministero della marina, al quale riconosco naturalmente una competenza tecnica sull'argomento, per quanto il Ministero della marina già mi abbia dato dei membri per la Commissione speciale che ho nominato, e per quanto il Ministero della marina sia rappresentato negli stessi supremi consessi che hanno dato o devono dare parere sul progetto di ampliamento del porto di Livorno. E lo farò, sebbene non mi sia imposto dalla legge, affinchè, quando la questione andrà al Consiglio superiore dei lavori pubblici, vi vada con tutti i possibili elementi di studio e di accertamento. Ed io non dubito che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, come ha fatto sempre, delibererà anche pel porto di Livorno con piena ed intera obiettività.

Prego poi l'onorevole Orlando di deporre ogni prevenzione, sia contro il Corpo del Genio civile, sia contro il Consiglio superiore dei lavori pubblici, i quali in questa questione non hanno nessuna causa propria da difendere, ma si inspirano semplicemente alle esigenze tecniche.

Spero che le mie dichiarazioni avranno sodisfatto l'onorevole Orlando; in ogni modo gli devo dichiarare fin d'ora che quando egli chiedesse che venisse posta all'ordine del giorno della Camera la sua mozione, sarei costretto a proporre che lo svolgimento ne fosse rimandato a sei mesi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Salvatore Orlando ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

ORLANDO SALVATORE. Io non posso dichiararmi sodisfatto, evidentemente; e faccio prima di tutto alcune dichiarazioni di ordine generale.

Quando si tratta di Ministeri tecnici ai quali il più delle volte, anche per principio costituzionale, stanno a capo persone non tecniche (perchè evidentemente è difficile che un tecnico abbia sempre le alte qualità che occorrono per essere un ministro di Stato; e quindi noi abbiamo visto e vediamo tutti i giorni persone non tecniche reggere Ministeri tecnici e far buona prova) avviene che, quando si presentano questioni come questa, essenzialmente tecniche, il deputato è obbligato ad andare dagli impiegati, i quali, come ho detto, non sempre fanno accoglienze liete.

È inutile che vada dal ministro, perchè questo dice buone parole: il ministro è cortese, il ministro è uomo parlamentare; ma la questione non si risolve se non si è d'accordo con qualcheduno di questi impiegati.

Ora, appunto, la mia proposta di portare nei consessi superiori elementi indipendenti, era una proposta che mirava non solo a salvaguardare la nostra dignità (dirò così) parlamentare, ma anche la indipendenza del ministro, il quale, dipendendo nella sua azione amministrativa e nella sua azione di governo unicamente, in quanto si riferisce alla emissione dei pareri, dalla volontà dei suoi impiegati, diventa, me lo permetta l'onorevole Bertolini, prigioniero dei propri impiegati stessi; ed è per questo che noi vediamo spesso che quando vi è un accenno a critiche al personale (che io non feci perchè io non ho portato qui che questioni di principio) vediamo il ministro accorrere immediatamente alla difesa, perchè la sua azione parlamentare dipende esclusivamente dalla volontà e dai criteri dei suoi impiegati.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, onorevole Orlando, no! Lei sa che questo non è vero!...

ORLANDO SALVATORE. Ma ella non è tecnico, onorevole ministro!...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo giova alla sua tesi, ma ella sa...

ORLANDO SALVATORE. E quindi ella ha ripetuto qui quello che le hanno detto i suoi impiegati...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma io non posso, io, uomo politico, decidere le questioni tecniche.

Questa è l'unica garanzia della mia onestà politica!

Guai al giorno in cui io presumessi di avere una competenza o tecnica od estetica che non ho!

*Voci*. Bravo!

ORLANDO SALVATORE. Benissimo! E allora, onorevole ministro, ella deve garantirsi. Ella deve garantire sè stesso, deve garantire il Parlamento, deve garantire il paese che questi pareri che le vengono sottoposti abbiano tutti gli elementi corrispondenti al progresso ed all'attività moderna.

Ecco perchè tutti gli altri Ministeri hanno provveduto perchè nei Consigli superiori sia accolto il voto di elementi indipendenti, che provengono dalla vita attiva del paese, e non semplicemente dalla classe dei funzionarî, che è rispettabilissima, che è certamente dotata di molte qualità, ma che non sente l'impulso vivo e l'incessante trasformarsi delle necessità del paese.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non dica questo. Sappia che molti Stati esteri mi chiedono continuamente impiegati del Genio civile ed io volentieri li darei se non fosse così deficiente il loro numero.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, non è possibile fare una conversazione: ella risponderà dopo.

ORLANDO SALVATORE. Io non censuro. Io ho detto che errare è umano, ma per questo ho domandato che si lasci la responsabilità degli errori a quelli che ne debbono subire le conseguenze.

L'onorevole ministro ha parlato appunto di un canale, e noti che io non faccio qui questioni personali.

Effettivamente è stato aperto un canale in mezzo al mare, alla bocca nord del molo di Livorno, ritenendosi che per questo canale si dovessero avviare i grandi piroscafi che non vennero mai.

Una convenzione fu firmata colla Impresa Dini per una spesa complessiva di 650,000 lire per estirpamento di roccia sulla bocca nord e per il canale.

Ora le 200 mila destinate per la escavazione della bocca, furono bene spese, ma le 450 mila lire spese invece per scavare questo canale in mezzo al mare, furono male spese.

Ora io domando all'onorevole ministro: questa è una escavazione straordinaria: quale è la legge che ha autorizzata questa spesa, che non poteva essere inclusa nella legge del bilancio?

Io affermo qui che nessun ente locale chiese mai l'apertura di questo canale fuori del porto al nord che oggi è quello per il quale si vuole la bocca di rifugio da quella parte senza una ragione commerciale.

Io la richiamo su questo punto, giacchè ella ha citato questo canale. Noi votiamo le leggi qui dentro, noi ci affatichiamo mesi e mesi per ottenere lo stanziamento di 40 o 50 mila lire, e poi ci sono degli impiegati al Ministero dei lavori pubblici che, sia pure col concetto del bene pubblico, hanno facoltà di prendere delle somme e farle passare da un capitolo ad un altro, di impiegare, per esempio, 450 mila lire per una escavazione straordinaria inutile, che è stata fatta contro tutti i termini di legge. Ora io ripeto ed assicuro l'onorevole ministro che questo canale non è stato chiesto da nessuno degli enti di Livorno ed aggiungo di più che nel progetto attuale del Genio civile, progetto che la cittadinanza non vuole, questo canale viene chiuso con la diga da farsi nord venti gradi ovest.

Mi addolora anzi sentire qui dal ministro che è costato un milione, mentre io credevo che fosse costato 650 mila lire. Se è costato un milione, come dice il ministro, si sono sprecate invece di 450 forse 800 mila lire senza alcuna autorizzazione. Ora la diga a venti gradi ovest chiude questo canale che è stato finito appena di pagare, in seguito ad un arbitrato che emise il suo lodo pochi mesi fa. Ebbene, il progetto del Genio civile lo chiude, onorevole ministro, lo chiude. Se le hanno asseverato il contrario, se le hanno detto e assicurato che la direzione nord 20° ovest è necessaria per non chiudere questo canale, le hanno asseverato cosa non vera. Ecco perchè, onorevole ministro, le ripeto che la presenza di elementi estranei nei Consigli superiori è una garanzia per il Parlamento, una garanzia per il Governo, una garanzia per il paese.

Ella ha richiamato l'attenzione della Camera sulla questione delle Commissioni locali ed ha detto che le Commissioni locali risalgono a leggi antiche: sarà verissimo; ma esse funzionano solamente dal 1904 col regolamento che ho qui, e credo di non aver bisogno di citare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dal 1868.

ORLANDO SALVATORE. Sì, ma il regolamento, col quale questa legge funziona è del 26 settembre 1904; prima le Commissioni locali non hanno mai funzionato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sempre.

ORLANDO SALVATORE. Mai. Eccolo qui, onorevole ministro...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Quello è il regolamento che ha riformato il funzionamento precedente; ma le Commissioni furono istituite con decreto del 1868.

ORLANDO SALVATORE. Or bene, onorevole ministro, io la assicuro che a Livorno la Commissione locale ha cominciato a fun-

zionare nel 1904; o per lo meno se vi fu modificazione vuol dire che gli elementi indipendenti vi sono solo entrati nel 1904. Se errori sono avvenuti nel passato, questi errori sono dipendenti dal Genio civile; di questo non ne faccio colpa perchè errare, ripeto, è umano; ma questi errori non sono avvenuti mai colla cooperazione di elementi attivi, non è avvenuto mai colla cooperazione delle Camere di commercio, o dei capitani mercantili.

E in ogni modo nel caso attuale i deliberati della stessa Commissione dei porti, spiaggie e fari, risentono, onorevole ministro, del dubbio che questa direzione di nord 20 gradi ovest, sia veramente la migliore, in quanto essi ci domandano che nella esecuzione dei lavori si debbano attuare in precedenza le seguenti opere:

1° ampliamento della diga rettilinea;

2° piccolo tronco dell'antimurale.

La comunicazione fatta ai giornali dice questo:

« Fa voti che il Governo, preoccupato dal danno derivante da prolungati indugi al porto di Livorno che ha urgente bisogno di nuovi approdi, disponga l'esecuzione immediata delle nuove opere approvate nel succitato piano regolatore a cominciare dal banchinamento del lato esterno della diga rettilinea ».

E questo è ciò che si domanda a Livorno.

Io qui potrei citare parecchie persone che hanno votato su questa questione della direzione della diga, e lo faccio brevemente. Fra coloro che hanno votato per questa direzione nord, od anche più verso est, vi sono:

1° la capitaneria di porto;

2° il Genio navale a mezzo del colonnello Jaruffini;

3° il Genio militare, col voto del colonnello Orefici;

4° la Camera di commercio col voto del presidente Ardisson, il quale è anche rappresentante della compagnia di navigazione Puglia;

5° Il capitano Matteo Rodinis che fu comandante di vapori per 30 anni ed ora è negoziante di carbone a Livorno;

6° Il capitano Bagna, professore di attrezzatura e navigazione all'istituto nautico;

7° il capitano Sgarallino, ufficiale della Navigazione generale italiana sino al 1907;

8° il cavaliere Allodi, proprietario della compagnia di navigazione a vapore Allodi e C.;

9° L'intendenza di finanza nella persona del caveliere ispettore Orsini.

Infine fuori delle Commissioni si sono pronunciati per la direzione nord moltissimi marini, primo fra questi, il capitano Tognano, vecchio navigatore e rappresentante in Livorno della Navigazione generale italiana.

Oltre al voto della Commissione si sono espressi nello stesso senso il corpo dei piloti, i rappresentanti degli scaricatori di porto, e tutte le autorità marittime locali. Poi i Consigli comunali e tutte le Camere di commercio che, in occasione di questa mia interpellanza, mi telegrafano da Siena, da Pisa, da Lucca, da Firenze e da Grosseto, e tutti dicono di aderire a questo nostro concetto del bacino commerciale.

Non saranno persone competenti; ma che cosa dicono questi voti? Dicono questo: vogliamo la mercanzia a buon mercato. Vogliamo che il carbone sul quale gravano spese di 4, 5 o 6 lire, talvolta tanto quanto il nolo. per false spese portuali; ci venga a costare 1 lira la tonnellata per spese portuarie e che il grano che ora ci costa 3 o 4 lire venga a 2 lire, scaricato dai silos.

Ecco che cosa vogliono dire i telegrammi di questi enti. Noi sappiamo che cosa vuol dire lo sviluppo di questo porto, abbiamo qui tutte le speranze del nostro avvenire, e non possiamo sottoporre questa decisione ad un consesso, sia pure illuminato, ma chiuso ad ogni voce esterna.

Ma vado ancora più in là. Ella sa, onorevole ministro, che nella nostra marina militare i pareri sono divisi: vi sono degli ufficiali di marina che dicono: aprite molto la nuova diga; essi non guardano il commercio, vedono solo il mare.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Ma che cosa dice mai! Ma neanche per sogno!

Ella dice cose che non sono. Come vuol togliere la competenza agli ufficiali di marina soltanto perchè a lei torna conto per la sua tesi?

Tutti i capitani della marina mercantile vogliono la bocca Nord, come può leggere nei documenti che ho qui.

ORLANDO SALVATORE. Io nego ciò e dico che una volta prolungata la curvilinea anche a nord 20°-ovest, nessun piro-

scafo di una certa importanza passerà più da nord.

Io mi inchino a lei come ministro e come ammiraglio, ma dico che anche un capitano mercantile, sebbene non abbia tutta l'altezza della posizione che ha lei in questioni marinaresche, può avere un'opinione da rispettarsi altrettanto quanto la sua.

MIRABELLO, *ministro della marineria.* Ed infatti tutti dicono che vogliono la bocca Nord.

ORLANDO SALVATORE. Come è ora, non come sarà in futuro.

Ma io le citerò anche il parere di un valoroso ufficiale di marina: del capitano di vascello Thaon di Revel, il quale, destinato a Livorno durante il 1906 e 1907, si occupò assiduamente della nostra questione portuaria. Egli allora mi scriveva: « se la esperienza della vita sul mare consentisse che io facessi dei voti, essi sarebbero i seguenti: che la direzione del prolungamento del molo curvilineo continuasse più lungamente verso tramontana ».

Ho domandato a questo egregio ufficiale se mi autorizzava a valermi della lettera allora direttami ed egli, nel darmi questa autorizzazione, aggiunge questo: « che i porti debbono offrire alle navi tutta la sicurezza marinaresca, tutte le comodità indispensabili ad un costante e celere imbarco e sbarco delle merci e che qualunque considerazione di difficoltà di entrata deve cedere il passo alla condizione di acqua calma durante le operazioni di carico e scarico ».

Ecco veramente degli uomini che sentono le esigenze del commercio.

MIRABELLO, *ministro della marineria.* Perchè fa comodo a lei.

ORLANDO SALVATORE. Cita poi il porto di Amburgo e dice che malgrado le difficoltà di entrata, il porto è fornito di centinaia e centinaia di grue e di tutte le comodità possibili ed è questo che ha dato vita a quelle progredite regioni. Ed anche l'ammiraglio Bettolo qui presente è del parere che la nuova diga debba essere diretta a nord.

Veda, onorevole ministro, che anche nella regia marina io sono in buona compagnia.

Ed ancora stamane altri ufficiali di marina con i quali ho parlato mi hanno detto, è cosa da ridere che si possa pensare, una volta costruita la diga venti gradi a ovest, che i grandi piroscafi possono passare a sud. E cito un caso, onorevole ministro. Giorni fa il *Flavio Gioia* doveva entrare a Livorno, e qual bocca prescelse? La bocca Sud.

Presentatosi all'entrata del porto Vecchio, non potè entrare a causa delle correnti che infestano il porto a causa della moltiplicità delle sue bocche di accesso (ne abbiamo tre); dovette andare a macchina indietro e andò ad investire sui bassifondi che stanno a nord del porto perchè la sua manovra si trovò impacciata tra un gran numero di barche pescherecce che rientravano ed egli per evitare a quelle un danno arrestò la macchina e fece benissimo, ma le correnti lo portarono a lento moto sui bassifondi come ho detto.

MIRABELLO, *ministro della marineria.* Ma andava a vela.

ORLANDO SALVATORE. No, colla macchina. Sta bene e non è colpa sua se andò ad arenarsi sulle secche, ma delle pessime condizioni del porto da quella parte. Ma quando si sciolse coi propri mezzi e colla propria abilità da quale bocca entrò? Dalla bocca Sud e non da quella ch'ella crede preferibile.

Ella, onorevole ministro, ha il potere di fare e di dirigere questa diga dove vuole, ma pensi che ormai l'opinione pubblica su tale questione si è già pronunziata. Io ho fatto una domanda modesta chiedendo che si rimettesse la questione al Consiglio superiore della marina mercantile.

MIRABELLO, *ministro della marineria.* Non è questione di sua competenza.

ORLANDO SALVATORE. Non si può imporre a Livorno un porto che per la sua costruzione importa difficoltà insormontabili: per avere cinque mila metri di calate occorrono dei riempimenti di terra di oltre dieci milioni di metri cubi. Bisognerà demolire il colle di Montenero! Questi sono fatti, onorevole ministro, guardi i disegni: noi abbiamo davanti un ipotetico porto che non si potrà mai eseguire.

Non ho altro ha aggiungere e mi seggo.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Io voglio anzitutto informare l'onorevole Orlando, a proposito della escavazione del canale di accesso della bocca Nord, che questa escavazione fu ritenuta necessaria dalla Commissione speciale nominata il 16 ottobre 1894 in seguito ai reclami per i frequenti incagliamenti avvenuti nel porto di Livorno sulla bocca Nord.

ORLANDO SALVATORE. Ma io parlo del canale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La Commissione si componeva dell'ispettore del Genio civile, di un capitano di corvetta, di un capitano della marina mercantile di Livorno, ed essa ad unanimità riconobbe la necessità di migliorare l'accesso della bocca Nord, perchè, come è risultato da apposite statistiche, con mare di libeccio tutte le grandi navi invece di entrare dalla bocca Sud preferiscono fare il giro della curvilinea.

E qualche altra cosa voglio dire all'onorevole Orlando: io credo di aver dato alla Camera l'impressione di essere più ignorante di quello che sono in tale materia, ma ciò è dipeso dal mio proposito di non voler preoccupare in nessun modo con la mia opinione personale la decisione che deve essere fatta della questione dai consessi tecnici. Però, giacchè l'onorevole Orlando mi tira in ballo io debbo dire che quasi tutti gli uomini di mare (e parlo dei veri uomini di mare, ossia di quelli che navigano ed hanno la responsabilità della nave) si sono pronunziati pel mantenimento della bocca Nord cioè pel progetto governativo. Così fecero tutti gli ufficiali della Regia marina navigante, tutti quelli della Navigazione generale italiana, della Compagnia francese Fraissinet, che furono interrogati, oltre che a Livorno, anche a Genova.

Del resto la stessa discussione d'oggi prova la necessità assoluta di rimettersi ai voti dei Corpi tecnici.

All'infuori dei voti dei Corpi tecnici, creda, onorevole Orlando, in queste questioni, non c'è assolutamente salvezza.

Guai a lei, guai a me se queste questioni dovessero essere decise come questioni politiche; anzi io le dò proprio il consiglio di non immedesimare la sua posizione politica a Livorno con la questione tecnica del porto.

Lasci che questa questione tecnica sia esaminata dagli organi competenti. Se anche avesse competenza in argomento, non sarebbe opportuno che, ella, deputato di Livorno, sposasse decisamente una soluzione tecnica piuttosto che un'altra.

Devo fare a lei questa risposta così decisa, perchè non posso ammettere che, rispetto a tutti i lavori portuali che si dovranno fare in tutto il regno, si vengano a fare simili questioni, si vengano a portare innanzi oggi agitazioni locali, domani voti di Consigli comunali, di Camere di commercio, e così via.

Onorevole Orlando, sappiamo benissimo come si ottengano questi voti.

Ma che importanza vuole che io attribuisca al voto di Consigli provinciali composti di persone di nessuna competenza tecnica, che non hanno esaminati gli atti, e che votano semplicemente per far piacere a un sindaco, a un deputato che è andato loro a chiedere il favore di emettere quel voto?

Sicuramente non posso annettere alcuna serietà tecnica a simili provvedimenti.

Diverrebbe il fatto di tutti i giorni quello che è avvenuto ad Ancona dove, dopo che tutti i Corpi competenti si erano pronunziati per la costruzione del ponte della Sanità, una cooperativa di facchini ha creduto di insorgere e di reclamare che quell'opera non si doveva fare in nome di un tecnicismo che non hanno mai saputo che cosa fosse.

Ora bisogna assolutamente restare nell'ambito dei nostri ordinamenti organici; non bisogna uscirne, non bisogna demolire nell'opinione del paese la competenza dei consessi tecnici. Un altro giorno ella stessa, onorevole Orlando, non avrebbe nessuna difesa contro inconsulte agitazioni popolari, perchè ella stessa avrebbe contribuito con la sua parola a demolire le responsabilità che corpi tecnici debbono avere. (*Commenti*).

Ond'io la prego caldamente di non insistere, ma di fare il possibile per sedare questa agitazione che si manifesta in Livorno contro il progetto di ampliamento del porto. Io ho dovuto arrestare il corso della pratica per dar tempo a lei di svolgere la sua interpellanza, e la farò ritardare ancora affinchè il mio collega della marina possa far fare il più accurato studio della questione e così il Consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunzi avendo a sua disposizione tutti i possibili elementi di giudizio. Ma quando quel Consesso avrà pronunziato il suo voto, tenendo presenti tutti gli elementi di studio e di accertamento che gli avrò procurati, a me non resterà che di seguire con serena coscienza quel parere, e credo che la città di Livorno avrà fiducia che esso corrisponderà alle vere esigenze tecniche.

ORLANDO SALVATORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Io non posso darle facoltà di parlare, altro che per dire se ella mantenga o ritiri la mozione, il cui svolgimen-

to l'onorevole ministro ha chiesto, mi pare, di rimandare a sei mesi.

ORLANDO SALVATORE. Mi dispiace, che l'onorevole ministro minacci il rinvio della mia mozione a sei mesi.

Questa mozione è munita della firma dei deputati più competenti in fatto di cose di marina, quali gli onorevoli Pantano, De Felice, Arlotta, Chimienti, ecc., i quali tutti hanno aderito al mio concetto che cioè, trattandosi di applicare una legge così importante come la legge sui porti, dalla quale dipende il nostro avvenire industriale e commerciale, occorra allargare gli elementi di giudizio di questi Consessi, si mettano questi Consessi alla pari di quelli che agiscono negli altri Ministeri.

Di fronte alla ragione la risposta del ministro sarebbe troppo imperativa e mi riservo perciò di ritornare sull'argomento in occasione del bilancio.

Non rientro nella questione. Io ho portato qui nomi e pareri di persone autorevoli e non credo che nessuno possa smentirmi quando dico che il progetto del Genio civile è considerato un errore. Non credo neppure sia un difetto da parte mia di occuparmene, poichè non intendo in questa questione di essere uomo politico, dico anzi che sarei lietissimo di restarmene a casa perchè credo che quando io non potessi svolgere una azione utile allo sviluppo marittimo del paese, riterrei inutile la mia presenza qui dentro.

Prendo atto ad ogni modo che il ministro farà esaminare la questione e farà fare degli studi anche al ministro della marina che può avere dei concetti marinareschi differenti da quelli che si hanno a Livorno; ma vi sono anche delle considerazioni tecniche inerenti alla esecuzione di questo lavoro, che potranno forse influire a fargli modificare la sua decisione.

Quindi prendendo atto di queste dichiarazioni e riservando alla città di Livorno la presentazione di una memoria tecnica, non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interpellanza ed è esaurito anche l'ordine del giorno della seduta d'oggi.

## Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione e di interpellanza pervenute alla Presidenza.

DE NOVELLIS, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio sulla necessità di un'inchiesta diretta ad arrestare le responsabilità personali dei gravi fatti denunziati dal regio commissario nella relazione sulle condizioni dell'Istituto agrario Valdisavoia di Catania.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere come intenda sistemare i pochi avventizi del Fondo per il culto, secondo le promesse reiteratamente fatte in Parlamento, visto che dal bilancio di previsione 1908-909 è stato nuovamente cancellato lo stanziamento relativo.

« Faelli ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della guerra per sapere se intenda riordinare i Depositi allevamento cavalli, affidandone la parte agricola alla direzione ed alla amministrazione di tecnici agrarî.

« Ciacci, Viazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se sia vero che intendano proporre la nomina di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul Ministero della pubblica istruzione e, nel caso affermativo, per conoscere i motivi di un tale provvedimento.

« Nitti ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se, in base all'esperienza, trovi opportuno modificare alcune disposizioni del regolamento per i concorsi all'insegnamento secondario.

« Antolisei ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro per l'agricoltura, l'industria e il commercio intorno alla opportunità di dare più razionale ed utile assetto alle scuole agrarie e di provvedere alle condizioni economiche dei professori.

« Alfredo Baccelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della marineria per apprenderne

se, avendo opportunamente migliorato le condizioni di tutti gli altri Corpi della reale armata, abbia in animo di presentare provvidenze, intese a migliorare la situazione morale e di carriera, oggi infelicissima, del Corpo sanitario.

« Santini ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte a loro turno e così pure le interpellanze, se gli onorevoli ministri a cui sono dirette non avranno dichiarato, nel termine regolamentare, di non accettarle.

La seduta termina alle 16.40.

---

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

*Discussione del disegno di legge:*

2. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537-B).

*Seguito della discussione del disegno di legge:*

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909 (884, 884-*bis*).

4. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Approvazione del trattato di amicizia, commercio e navigazione stipulato fra l'Italia e la Repubblica di San Salvador il 14 aprile 1906 (835).

Approvazione della Convenzione di commercio e di navigazione conclusa fra l'Italia e l'Egitto il 14 luglio 1906 (630).

Approvazione della Convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del Regio Decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo (*Urgenza*) (903).

5. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

*Discussione dei disegni di legge:*

6. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

7. Sovvenzioni alle masse interne dei corpi del regio esercito (825).

8. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

9. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

10. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

11. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

12. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

13. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunziata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

15. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

16. Mutualità scolastiche (244).

17. *Seguito della discussione sui disegni di legge:*

Conversione in legge del Regio Decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

*Discussione dei disegni di legge:*

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

19. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

20. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

21. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

22. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

24. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

25. Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara (696).

26. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

27. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

28. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862, n. 680, per l'ordinamento delle Camere di commercio e d'industria (682).

29. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Giovanni Curioni per ingiurie (849).

30. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Giuseppe Romano per millantato credito, falso, concussione e peculato (850).

31. Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino (867).

32. Istituzione di una Cassa di Maternità (191).

33. Modificazioni all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1900, n. 449, concernente le norme provvisorie per la determinazione e il riparto delle sovrimposte nelle provincie in cui viene attivato il nuovo catasto (596).

34. Guarantigie e disciplina della magistratura (855).

35. Modificazioni all'ordinamento giudiziario (932).

36. Costituzione in comune autonomo della frazione di Sannicola distaccandola dal Comune di Gallipoli (901).

37. Autorizzazione a tradurre in regolare contratto un compromesso fra la Regia Marina e la «Società Cantieri Navali Riuniti» per permuta di terreni nel Golfo di Spezia (933).

38. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-909 (879, 879-*bis*).

39. Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma (906).

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI
*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

---

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.