

XXI.

TORNATA DI LUNEDÌ 17 MAGGIO 1909

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREA COSTA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 900
Giuramento del deputato Francesco Spirito	858
Interpellanze (Scolimento):	
Elettrificazione delle linee della Brianza:	
BASLINI	859-72
BERTOLINI, ministro	868
CERMENATI	863-74
Comune di Livigno (importazione ed esportazione di merci):	
CREDARO	874-78
LACAVA, ministro	876
Provvedimenti per il risorgimento economico di Napoli:	
BERTOLINI, ministro	887
CICCOTTI	879-94
LACAVA, ministro	894
Interrogazioni:	
Riduzione della tassa sul sale:	
COTTAFAVI, sottosegretario di Stato	848
FASCE, sottosegretario di Stato	848
VALVASSORI-PERONI	848
Stazione internazionale di Ventimiglia:	
DARI, sottosegretario di Stato	850
FACTA, sottosegretario di Stato	849
RONDANI	850
Servizi militari attorno a Mantova:	
PRUDENTE, sottosegretario di Stato	851
SCALORI	851
Concessioni di derivazioni di acque e di elettrovie nel Cadore:	
DARI, sottosegretario di Stato	852
LEALI	853
PRUDENTE, sottosegretario di Stato	852
Fatti di Vallelonga in Calabria:	
FACTA, sottosegretario di Stato	853
FERA	855
SQUIRTI	857
Rinvio d'interrogazioni	815

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Frugoni di giorni 3; Campi, di 10. Per motivi di salute, gli onorevoli: Ginori-Conti, di giorni 15; Abozzi, di 8. Per ufficio pubblico, l'onorevole Stoppato, di giorni 4.
(Sono conceduti).

Omaggi.

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

DI ROVASENDA, segretario, legge:

Dal Ministero delle finanze — Relazione della Direzione generale delle imposte dirette e del catasto, per l'esercizio finanziario 1907-908, una copia;

Dal signor Antonio Giaccon, direttore dell'Istituto di credito « Vittorio Emanuele III », Catanzaro — Alcuni appunti di edilizia sismica, con 10 tavole, una copia;

Dal Ministero dei lavori pubblici — Relazione della Commissione incaricata di studiare e proporre norme edilizie obbligatorie per i comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 e da altri anteriori, copie 50;

Dall'Ufficio tecnico della regia marina in Terni — I gabinetti sperimentali per le analisi dei metalli, copie 10;

Dalla Regia Università degli studi di Roma — Annuario dell'anno scolastico 1908-1909, una copia;

Dal Consiglio di Stato — Annuario per l'anno 1909, copie 3;

Dal Ministero del tesoro — Relazione intorno ai risultati economici ed amministrativi ottenuti dall'Officina governativa cartevalori, dal 1° luglio 1907 al 30 giugno 1908, copie 50;

Dalla Regia Università di Genova — Annuario dell'anno 1908-909, una copia.

La seduta comincia alle 14.

DI ROVASENDA, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Romussi, Valvassori-Peroni, ai ministri delle finanze e del tesoro, « per conoscere se e quando si intenda mantenere l'impegno preso dalla Camera e dal Governo della riduzione della tassa sul sale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. La questione riguardante una possibile riduzione del prezzo del sale è assai importante, ed è stata sempre oggetto delle premure e delle sollecitudini dell'amministrazione finanziaria, tanto nei rapporti industriali quanto per quelli igienici. Se finora non fu possibile accordare certe agevolanze, certe riduzioni, che l'onorevole Valvassori ed il collega Romussi domandano, ciò dipese soprattutto da esigenze di bilancio. Non è però a disconoscersi che l'amministrazione finanziaria, tutte le volte che è stata interessata, sia nei riguardi delle classi operaie, sia in quelli di un maggior sviluppo della industria, ha accordato tutte le maggiori agevolazioni possibili. Anzi, nei luoghi, ove è dichiarata l'infezione pellagrosa, come l'onorevole Valvassori sa, l'esenzione è assoluta, ed il sale viene distribuito gratuitamente. Pel sale poi destinato ad uso industriale, se ne è ribassato il prezzo in modo rilevante, tanto da non vedere mai sollevato alcun reclamo in proposito.

Quanto poi ad un ribasso generale del prezzo del sale, in tutti i casi, questa sarebbe una questione da sollevarsi piuttosto in sede di bilancio, poichè credo che, in tema di interrogazioni, non si possa decidere in merito.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Siccome gli onorevoli Romussi e Valvassori hanno interrogato anche il ministro del tesoro, questi per mio mezzo risponde che su questo argomento non può che riferirsi alle dichiarazioni fatte dal collega delle finanze, che è il solo competente in materia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valvassori-Peroni per dichiarare se sia soddisfatto.

VALVASSORI-PERONI. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha voluto attribuire la mancata soluzione di questa questione soprattutto ad esigenze finanziarie, ad esigenze di bilancio. Io credo invece, e credo che debbano convenire con me, a qualunque partito politico appartenano, tutti i colleghi, che qui si tratta di una questione di alta importanza sociale, che deve essere coordinata a maggiori, a più eccelse ragioni, a quelle cioè della vita economica, civile, morale, igienica delle nostre popolazioni e soprattutto di quelle rurali. Si dirà forse che questa non è la sede: ebbene, la forma stessa, con cui noi abbiamo presentato qui questo problema, dice che era nostro intendimento di richiamare l'attenzione del Governo su questo grande problema di cui il paese aspetta la soluzione.

Nell'annuario economico dell'anno scorso, del 1908, che si è pubblicato sotto gli auspici del nostro collega onorevole Luigi Luzzatti, si legge che il consumo testatico del sale in Italia è di lire 2,64; il che corrisponde ad un consumo di 6-7 chili. Ora, se noi paragoniamo il consumo testatico del sale in Italia a quello degli altri paesi, c'è da strabiliare: c'è, dico piuttosto, da amaramente disilludersi e dolersi perchè, mentre negli altri paesi si raggiunge un consumo testatico di circa 12-15 chilogrammi, in Italia non si arriva nemmeno alla metà. E la causa è precisamente dovuta all'alto prezzo del sale che non ne permette il sufficiente consumo, in quanto che i centesimi pagati dalla povera gente equivalgono alle lire pagate dagli abbienti.

Mentre le popolazioni di città vivono quasi esclusivamente di cibi carnacci, e non risentono quindi un grande bisogno di sale, le nostre popolazioni rurali sentono invece vivo questo immenso bisogno; e noi le vediamo costrette a lesinare il sale al pane, alla polenta, ai cibi leguminosi; ed è perciò che constatiamo la scrofola e la pellagra.

Da qui quell'indebolimento (e lo può riconoscere anche chiunque studi un po' le statistiche) quell'indebolimento del sistema muscolare dei nostri contadini già rilevato qui dagli onorevoli Celli e Cardarelli e da altri illustri fisiologi, appunto perchè non c'è consumo sufficiente di sale a cagione dell'alto prezzo.

In varie parti d'Italia sono sorti pellagrari per la cura di questa malattia, ospizi marini per dare asilo e cura a questi infe-

lici; il Governo pensa a dare sale gratuitamente ai pellagrosi; ma piuttosto che curare le conseguenze del male, curiamone le cause, curiamone le origini, curiamone le ragioni; e allora avremo fatto opera altamente sociale di previdenza.

Senonchè il maggiore ostacolo che si obietta è quello della finanza. Si dice: ma voi, con questo, farete perdere un forte cospite alla finanza.

Ora io domando perchè l'Italia debba essere un paese talmente eccezionale da non poter effettuare quello che si è avverato presso altri popoli. Presso altre nazioni abbiamo visto che, quando si attuò la riduzione del prezzo del sale, ne aumentò subito il consumo.

La Francia, appena uscita dalla grande guerra contro la Germania, mentre metteva nuovi balzelli, od aggravava i balzelli esistenti, in quell'epoca per essa molto triste, pensò di diminuire questo gravame del prezzo del sale e lo ridusse a dieci centesimi al chilo.

Eppure si ristabilì subito l'equilibrio, ed il bilancio ebbe un forte cospite di entrata.

E questo si effettuò anche in Inghilterra e nel Baden, quando si ridusse il prezzo del sale a 15 centesimi al chilo, e il consumo testatico del sale salì da 5 a 13 chili.

Quindi credo che in questa questione non ci debbano trattenere timori errati, perchè quello che il bilancio perderà da una parte, riacquisterà dall'altra. Ed il Keller ha dimostrato che, quando il prezzo del sale è mite, il consumo varia dai 10 ai 20 chilogrammi.

Perciò penso che il Governo dovrebbe affrontare coraggiosamente questa questione, perchè diceva bene un giorno il Liebig che nessuna imposta è più snaturata che questa del sale. Sarebbe come colpire l'acqua che beviamo, l'aria che respiriamo.

Noi abbiamo posta la questione in forma di interrogazione, per dire brevemente e semplicemente al Governo: Badate che il paese attende che adempiate a questa promessa da tanto tempo fatta.

Vegga il Governo di affrontare e risolvere il problema, ed avrà fatto opera grandemente utile per le nostre popolazioni rurali. E esso potrà ricordare, a titolo d'onore, tale riforma, degna di stare accanto alla legislazione sociale.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rondani ai ministri dei la-

vori pubblici e dell'interno, « per sapere a chi spetti l'applicazione delle norme che regolano l'afflusso del pubblico dinanzi allo sportello dei biglietti nella stazione internazionale di Ventimiglia ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Alla interrogazione dell'onorevole Rondani potrei rispondere che il servizio di polizia per l'accesso agli sportelli delle stazioni internazionali, in cui si debbono dare i biglietti, spetta promiscuamente tanto agli agenti di pubblica sicurezza quanto agli agenti ferroviari. Tutti sono incaricati di questo speciale servizio.

E con questo avrei risposto. Ma posso supporre che l'onorevole Rondani voglia forse riferirsi anche ad uno spiacevole incidente accaduto alla stazione di Ventimiglia. Se questo fosse, aggiungerei senz'altro maggiori spiegazioni. (*Segni di assentimento del deputato Rondani*).

Orbene il giorno 4 dello scorso aprile, si trovava alla stazione di Ventimiglia un largo concorso di pubblico che si affollava in quel punto ove si spacciano i biglietti per l'estero. Regolava questo movimento di viaggiatori una guardia di pubblica sicurezza. Ad un certo punto un contadino, che voleva avvicinarsi allo sportello, fu avvertito da questa guardia che non vi si avvicinasse perchè non era il suo turno, inquantochè questi voleva tagliare la via a quelli che erano innanzi a lui. Pare che l'avvertimento della guardia non avesse sortito il suo effetto, o perchè la guardia si fosse in quel momento distratta o perchè la guardia stessa non avesse dato al fatto grande importanza; fatto è che il contadino si infilò in mezzo alla folla.

Allora un signore, che si avvicinava allo sportello per prendere di questi biglietti, disse alla guardia che non sapeva fare il proprio dovere.

Onde la guardia domandò: perchè mifa questa accusa? Quel signore continuò a dire che non sapeva fare il proprio dovere. Si avvicinò un'altra guardia che chiese spiegazioni ed anche a questa si disse che quella guardia non sapeva fare il proprio dovere. Finchè si avvicinò un delegato di pubblica sicurezza il quale pregò il viaggiatore di dare maggiori spiegazioni.

Fu allora che il viaggiatore disse che egli era l'onorevole Rondani. Di fronte a questo fatto in cui si vedeva che si trattava

di una persona che certamente conosce e perfettamente non solo le norme della educazione, ma anche i riguardi che si debbono ai funzionari, l'incidente non ebbe seguito.

Non potevo supporre che l'onorevole Rondani volesse parlare di questo incidente, così piccolo, che può rincrescere molto per la persona del nostro collega a tutti simpatica, ma che non deve assumere importanza maggiore di quella che ha, essendo terminato così favorevolmente e semplicemente.

Nè credo che possa esser preso come indizio di mancanza al proprio dovere da parte delle guardie, che naturalmente fanno tutto quel che possono, ed a cui può sfuggire anche qualche piccolo episodio.

Sono quindi convinto che, dissipato questo equivoco e dal momento che la cosa non potrà più avere ulteriore seguito, l'onorevole Rondani vorrà dichiararsi soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Io aggiungerò all'onorevole Rondani che l'afflusso sempre fortissimo di viaggiatori alla stazione di Ventimiglia dà certo luogo ad inconvenienti. Ma appunto per eliminarli, già da tempo l'amministrazione delle ferrovie ha messa innanzi una proposta per l'impianto di barriere in ferro da applicarsi agli sportelli per regolare l'afflusso dei viaggiatori agli sportelli dei biglietti.

Trattandosi però di stazione internazionale, occorre il benessere della Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, alla quale lo si è richiesto da oltre un mese.

Posso assicurare l'onorevole Rondani che, non appena venuto il benessere, si applicheranno subito le barriere, le quali riusciranno certo a diminuire, se non ad eliminare per intero, gli inconvenienti da lui lamentati.

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

RONDANI. Veramente l'interrogazione ha carattere così minuscolo che io non avrei portato la questione alla Camera se non vi fossi stato trascinato per i capelli, direi quasi, (*Oh! oh! — Ilarità*) da un incidente personale nel quale sono intervenuto non per me, ma per richiesta di alcune signore americane vivamente scandalizzate di quello che avveniva da parecchi minuti a loro danno.

Ecco come è avvenuta la cosa: vi era la solita folla allo sportello della stazione ed eran presenti due agenti; interviene un buon contadino, che, ignaro delle disposizioni regolamentari, passa innanzi a tutti, si mette allo sportello, acquista il biglietto senza che alcuno gli faccia osservazione; le signore protestano, in un italiano molto relativo; allora io intervengo e domando alle guardie perchè, essendo presenti, non provvedono a che il servizio proceda regolarmente; mi rispondono che non avevano nessun compito in proposito e che non potevano impedire al contadino di prendere il biglietto.

Io rispondo: dovevo forse farlo io? Avviene allora l'intervento di un delegato molto spavaldo ed audace che mi chiede le generalità e mi minaccia di condurmi al prossimo posto di polizia: di qui la necessità che io svelassi la mia qualità; allora, *tableau* quasi finale, il delegato rimpicciolisce ed io devo durare molta fatica a spiegare alle signore americane che realmente quelli eran funzionari dello Stato.

Questo il lieve incidente. Ora è certo che la stazione di Ventimiglia dà occasione tutti i giorni a tali incidenti, giacchè le nostre porte ferroviarie d'Italia sono lasciate in grandissimo abbandono.

Io, avendo spesso occasione di passare per quella frontiera, molte volte ho interessata la Direzione generale delle ferrovie perchè volesse porre riparo ai moltissimi inconvenienti che si verificano, ma sempre inutilmente.

Una signora americana, (*Oh! oh!*) in una recente pubblicazione, si lamentava di non aver saputo trovare a Ventimiglia l'ufficio telegrafico: esso è nascosto, non si sa dove si trovi: non esistono i moduli telegrafici, l'impiegato spesso manca, non vi è il posto ove poter scrivere.

La stazione, poi, è tenuta in condizioni deplorabilissime: non vi sono i cartelloni con l'indirizzo delle linee, mancano i cartelli coi prezzi dei biglietti, pubblicazione questa indispensabile, anche per disposizione regolamentare, in una stazione internazionale, dove i biglietti hanno molta fretta.

Vi sono, è vero, degli avvisi dove si dice che è proibito di sputare sul pavimento, ma gli italiani, che sono finissimi giuristi, si sfogano a sputare sulle pareti. (*Ilarità*).

Onorevole Dari, vuole una prova dello abbandono in cui è tenuta la stazione? Sono

due anni che io protesto perchè siano corrette alcune indicazioni sbagliate delle tabelle, perchè, ad esempio, alla parola « Cuneo » manca la U e si legge « Cneo » (e questo dovrebbe interessare tutto il Gabinetto per solidarietà): alla parola « Marsiglia » manca la sillaba « Mar », cosicchè gli amici francesi possono credere che la traduzione italiana di Marseille sia « Siglia »: orbene, benchè si tratti di piccole cose, pure in due anni non sono riuscito a far correggere questa tabella.

Ripeto: bisogna avere un poco di polso sicuro per cercare di far sparire questi piccoli inconvenienti, perchè è necessario che un servizio pubblico, grande come quello ferroviario, diventi tale anche per decenza e, soprattutto, per l'educazione di coloro che vi debbono attendere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Rondani al ministro degli affari esteri; ma l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri non può esser presente oggi e desidera quindi che sia rimessa a domani.

Consente l'onorevole Rondani?

RONDANI. Non ho difficoltà che lo svolgimento della mia interrogazione sia differito. Pregho però l'onorevole Presidente di volerla rimettere a lunedì venturo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, rimane così stabilito.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Scalori al ministro della guerra, « circa l'estensione che s'intenda dare al promesso esonero delle servitù militari attorno alla città di Mantova ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Rispondo all'onorevole Scalori dandogli una buona notizia, cioè che il ministro della guerra, avendo ottenuto il parere favorevole della competente Commissione per la difesa, ha determinato di dare la massima estensione possibile alla zona vincolata di servizi militari attorno alla città di Mantova, per modo che tra breve, ultimate le pratiche, la zona che verrà svincolata attorno alla città avrà una estensione doppia di quella dell'attuale città di Mantova, senza considerare la superficie acquea che per se stessa avrà una superficie estesa quanto quella dell'attuale città.

Oltre a ciò, appena sarà attuato il bonificamento dei terreni che trovansi allo stu-

dio presso il Magistrato delle acque, il Ministero della guerra non avrà alcuna difficoltà di dare anche una maggiore estensione alla zona svincolata dalle servitù militari.

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

SCALORI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta datami, e insisto perchè gli studi, che si faranno in seguito, possano consentire la maggiore larghezza possibile all'esonero delle servitù militari. La questione delle servitù militari a Mantova è assolutamente grave, tale da far sì che il problema mantovano non sia esclusivamente locale, ma esorbiti dalle mura cittadine. Mantova ha questa situazione demografica: una gravissima mortalità che raggiunge il 37 per mille, una mortalità così elevata da darle un triste primato nell'annuario statistico delle città italiane del 1905. Di fronte a questa altissima mortalità ha una limitatissima natalità, il 23 per mille. A determinare questi coefficienti demografici tristamente eloquenti concorrono certo le sue disgraziate condizioni economiche ed igieniche. A Mantova abbiamo mancanza assoluta di vita industriale, per cui là accorrono soltanto dal contado i poveri inabili al lavoro, mentre se ne vanno gli abienti ed i validi economicamente e fisicamente. Mantova da 60 anni a questa parte ha stazionarietà quantitativa di popolazione; ma deperimento qualitativo della medesima. A questo fenomeno gravissimo occorre porre rimedio, e spero che i provvedimenti, cui ha accennato l'onorevole sottosegretario di Stato, concorrano almeno in parte a redimere la mia città, perchè sono intimamente persuaso che nelle condizioni attuali non si possa continuare. Noi abbiamo dei fortilizi antiquati che sono sguarniti di soldati e di armi e molti non guardano dalla parte che probabilmente potrebbe essere minacciata. Essi infatti risentono nella loro costruzione dei tempi, nei quali gli antichi dominatori temevano specialmente gli attacchi al sud ed all'ovest. Quei fortilizi oggi non raccolgono nei loro fossati che acque stagnanti, fonte continua di malsania.

Parecchie delle opere fortificate sono in condizione di rovina tale che ad esse occorre liberamente chi ha bisogno di mattoni per provvedere all'ordinaria manutenzione delle case. Ciò è provato anche dal fatto che il Genio militare di Mantova ha perfino ricevuto domande di privati, i quali chie-

devano di provvedersi dei mattoni caduti dalle case-matte e dai fortilizi lasciati in disordine. Tutto ciò dimostra l'abbandono nel quale si trovano e come siano ormai, divenuti assolutamente inefficaci a quella difesa alla quale dovrebbero servire.

Insisto pertanto nel pregare l'onorevole ministro della guerra affinché, nello studio di questo argomento, applichi i criteri più larghi possibili, perchè la mia città possa con la liberazione completa dalle servitù militari, essere confortata da quella primavera industriale che allietta tante città sorelle. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Leali ai ministri dei lavori pubblici e della guerra, « per conoscere i motivi per i quali si sono fatte concessioni di derivazioni di acque e di elettrovie nel Cadore e nell'Agordino a persone dipendenti da imprese straniere ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Rispondo in primo luogo all'onorevole Leali che nessuna concessione di elettrovie è stata fatta, nè a ditte italiane, nè a straniere. Ci sono stati, è vero, degli studi e dei progetti che hanno ottenuto il parere favorevole del Ministero della guerra...

LEALI. Questo è il male!

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. ...ma sono studi e progetti, non concessioni, e condotti con ogni cautela, e che non hanno approdato ad alcun risultato. Fra le altre cose, sono anche scaduti i termini per gli studi medesimi, senza che nessuna domanda di concessione sia stata presentata per l'esecuzione di progetti. Dunque per questa parte la sua interrogazione poggia nel vuoto.

Ma l'onorevole Leali parla anche di concessioni di derivazioni di acqua. Veramente sarei curioso di sapere perchè, in questa materia, l'onorevole Leali si rivolga al ministro dei lavori pubblici, mentre le derivazioni di acque si fanno dal Ministero delle finanze, per i corsi d'acqua classificati, e dai prefetti, in rappresentanza del Ministero delle finanze, per i fiumi non classificati. Ma io ho voluto tener conto della speciale cortesia con la quale l'onorevole Leali mi ha fatto segno della sua predilezione, e mi sono informato; e gli do notizie, non di mia competenza, ma semplicemente per corrispon-

dere nel miglior modo alla gentilezza della quale ha voluto gratificarmi. E gli dirò, anche qui, che nessuna concessione di derivazione di acque è stata sinora fatta.

Quindi anche per questa parte, le sue informazioni sono inesatte: ma si avvicinano un po' alla verità, perchè due ingegneri, uno italiano ed uno straniero, mi pare, i signori Briehl e Baudracco, chiesero la derivazione dal fiume Boite il quale, non essendo classificato, rientra appunto nella esclusiva competenza del prefetto.

Il Ministero dei lavori pubblici doveva dare il suo parere nei riguardi delle ferrovie di Stato, cioè per la riserva idraulica a favore di queste; e, siccome si trattava di zona soggetta alla vigilanza militare, fu anche interpellato il Ministero della guerra per le cautele e condizioni necessarie da apporre nel caso di una concessione, ed il collega Prudente potrà di questo trattare con maggior conoscenza di causa.

Quei due signori, nel chiedere la concessione, dichiararono che ciò facevano nell'interesse di una Società da costituirsi; e, quando l'istruttoria volgeva verso il suo termine, proposero difatti due notissime Società italiane: l'una era la Società per le strade ferrate meridionali con sede a Firenze, l'altra la Società per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto, con sede a Venezia.

Il disciplinare, compilato sui suggerimenti del Ministero della guerra, non è stato ancora firmato, ed io ignoro per conseguenza, ma debbo credere che nessuna concessione sia ancora avvenuta. È però molto probabile che la concessione avvenga tra breve, poichè l'istruttoria è completa, ed avverrà appunto sotto le cautele suggerite per la difesa nazionale dal Ministero della guerra, ed a favore di una ditta italiana.

LEALI. Meno male!

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Quindi, concludendo, nessuna concessione di alcuna specie a ditte straniere o a persone dipendenti da ditte straniere, come la interrogazione diceva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Aggiungerò poche parole a quanto ha detto il mio collega dei lavori pubblici. Il Ministero della guerra in queste circostanze cerca, come è naturale, di tutelare gli interessi della difesa nazionale, ma cerca anche di non eccedere, cioè di mettere degli

ostacoli inutili allo sviluppo economico delle regioni di frontiera.

Trattandosi della concessione di derivazioni d'acqua del Boite, il Ministero della guerra, dopo avere sentito il parere di tutte le autorità militari interessate, ha dato il nulla osta, mettendo molte condizioni, di cui basterà citare due sole: la prima è quella di avere diritto di apportare al progetto tutte quelle modificazioni che saranno consigliate dagli interessi della difesa; la seconda è che gli studi per l'impianto, l'impianto e l'esercizio dell'impianto elettrico siano fatti sempre da persone italiane, e che siano di pieno gradimento delle autorità militari.

In questo modo io credo che la tutela della difesa nazionale sia completamente garantita. E non ho altro da aggiungere.

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

LEALI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici della gentile risposta che mi ha voluto dare: sono in parte lieto di quello che mi ha risposto, che cioè nessun contratto è stato fatto; debbo però osservargli che il contratto è stato disfatto adesso; era stato fatto prima, ma dopo aver conosciuto la povera presa. (*Si ride*) il contratto è stato disfatto.

Ad ogni modo, contratto o no, il Ministero della guerra ha dato così larghi permessi per studi topografici e rilievi a quelle società straniere che non era prudente il darglieli.

Ad ogni modo io sono lietissimo delle spiegazioni ottenute, e spero che questa mia interrogazione faccia sì che gli uffici competenti siano, per l'avvenire, più prudenti nel dare queste concessioni e nel dare i permessi per rilievi topografici, ecc.

PRESIDENTE. Seguirebbero le interrogazioni degli onorevoli Rosadi al ministro dell'istruzione pubblica « su i fondi per le ispezioni scolastiche, che mancano in più di quaranta provincie », e D'Oria al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se non creda equo ed opportuno, in base ai più razionali criteri del nuovo regolamento per la esecuzione della legge 8 aprile 1906, con provvedimenti transitori elevare la idoneità, riportata negli ultimi concorsi generali per gli insegnanti delle scuole medie, compiutisi con un regolamento abrogato, al valore di eleggibilità ».

Non essendo però presenti gli onorevoli

interroganti, le loro interrogazioni s'intendono ritirate.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Ferrara, al ministro dell'Interno, « sui fatti di Vallelonga in Calabria e sui motivi che hanno determinato il prefetto di Catanzaro a prorogare inconsultamente il Consiglio provinciale ».

A questa interrogazione sono connesse quelle dell'onorevole Squitti al ministro dell'Interno « sui dolorosi fatti svoltisi in Vallelonga » e dell'onorevole Bocconi pure al ministro dell'Interno « sui fatti che provocarono l'eccidio di Vallelonga ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'Interno ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'Interno. Nel comune di Vallelonga è vivissima la lotta tra i due partiti locali amministrativi. All'antico partito succedeva testè il partito avversario, il quale naturalmente inaugurò un sistema di amministrazione diametralmente opposto a quello che precedentemente vigeva. Allora i partigiani del partito caduto iniziarono una serie di dimostrazioni. La prima ebbe luogo nelle ore pomeridiane del 4 aprile e non ebbe nessuna conseguenza. La manifestazione seguì nel giorno immediatamente successivo, e in questa prese proporzioni assai più gravi; in quanto che parecchie centinaia di persone, con donne e ragazzi, armate di scuri, si avvicinarono al municipio e vollero ad ogni costo prendere la bandiera municipale.

Perchè là corre l'idea che il partito, il quale si impadronisce della bandiera municipale, è il partito vittorioso. Gli agenti di pubblica sicurezza ed i carabinieri che si trovavano colà, tentarono di impedire questo fatto. Ed avendo la folla messo una scala nella finestra municipale, ed avendo anzi fatto salire tre donne per avere questa bandiera, un agente forestale che si trovava nei locali del municipio, per evitare altri guai, consegnò la bandiera stessa.

L'autorità di pubblica sicurezza comprese perfettamente come queste manifestazioni fossero messe in atto essenzialmente da quattro o cinque persone fra quelli che erano i più scalmanati del partito e che erano gli agitatori soliti, e quindi pensò che quella notte convenisse levar via dalla circolazione queste persone, le quali nel giorno si erano rese rec di violenza verso gli agenti di pubblica sicurezza, nella persuasione che, scomparse queste persone, le

dimostrazioni sarebbero immediatamente cessate.

Inoltre l'autorità di pubblica sicurezza credette prudente di andare in casa di una donna che aveva trattenuta questa bandiera, per farsela consegnare, perchè, levando la bandiera dalle mani di questa folla, evidentemente si toglieva ogni pretesto di gravi inconvenienti.

Si procedette, come ho detto, all'arresto di queste quattro o cinque persone, e verso l'una antimeridiana gli agenti di pubblica sicurezza ed i carabinieri si avvicinarono alla casa di questa donna per portar via la bandiera.

Ma, appena alla porta di abitazione di questa donna, si udì dall'interno una voce che gridava: Al fuoco! al fuoco!, voce la quale evidentemente dava un segnale pre-stabilito.

Tanto è che venne sparato un colpo e si udì un rullo di tamburo e subito in un batter d'occhio una folla di oltre 350 persone si adunò di notte nel locale dove abitava quella donna. La dimostrazione era preparata e gli agenti si trovarono di fronte ad una folla assai numerosa.

Da questa folla, la quale sin dal giorno precedente aveva lanciato sassi e dato colpi di bastone agli agenti di pubblica sicurezza, partirono tre colpi di fucile e due dei carabinieri rimasero feriti da palline da caccia. Allora questi, nella notte buia, spararono anch'essi e ne nacque una dolorosa conseguenza; in quanto che quattro persone caddero morte e parecchie ferite.

Mi affretto ad aggiungere che due di queste persone furono ferite da palline da caccia; il che dimostra che erano state ferite dagli stessi assalitori, i quali avevano sparato così all'impazzata e di notte.

I fatti dolorosi stanno in questi termini. L'autorità di pubblica sicurezza mandò subito sulla località funzionari per fare l'inchiesta. Ma alla sua volta l'autorità giudiziaria iniziò il procedimento e, pur trovando corretta l'azione dei capi, credette di emanare l'ordine di arresto per quattro dei reali carabinieri.

Questo è lo stato delle cose. L'autorità giudiziaria sta precisamente in questo momento completando l'istruttoria; cosicchè la cosa è deferita all'autorità giudiziaria. E di fronte ai provvedimenti che l'autorità giudiziaria ha preso, c'è tutta la garanzia che la luce sarà fatta completa.

A questo fatto si collega quell'altro che

è oggetto della interrogazione dell'onorevole Fera e dell'onorevole Squitti e cioè sulla proroga del Consiglio provinciale che sarebbe avvenuta pochi giorni dopo. Le cose passarono in questi termini. Nel Consiglio provinciale esiste pur una lotta accanitissima, la quale fa capo, specialmente per ragioni di partito locale, al deputato Squitti.

Nella seduta della quale ora si parla, erano stati posti all'ordine del giorno parecchi oggetti, fra i quali figurava una protesta per i fatti di Vallelonga ed altresì una questione speciale la quale si riferiva ad una frase che l'onorevole Squitti avrebbe pronunciato nel periodo elettorale e che formava oggetto di protesta da parte del Consiglio provinciale.

Venne allora osservato, d'accordo col presidente del Consiglio provinciale, e con l'autorità politica, che parecchi di questi oggetti esulavano completamente dalla competenza di un Consiglio provinciale, come quello che si riferiva ai fatti di Vallelonga che era estraneo alla competenza del Consiglio provinciale. Cosicchè sarebbe rimasto solamente all'ordine del giorno l'oggetto speciale che si riferiva all'onorevole Squitti nei rapporti con i membri del Consiglio provinciale, circa la frase che si diceva da lui asserita nella foga dei discorsi elettorali.

Intervenuto alla adunanza l'onorevole Squitti, spiegò immediatamente la portata di queste frasi, dando al Consiglio stesso le spiegazioni che dovevano essere esaurienti, perchè escludevano in lui qualunque intenzione di recare sfregio alle persone componenti il Consiglio provinciale. E la questione che, per quanto ho ricordato, doveva essere ristretta in termini molto semplici, prese, per la lotta dei partiti, una forma molto aspra: perchè subito questa discussione, che si riferiva ad un fatto dell'onorevole Squitti, eccitò gli animi e l'adunanza si fece tempestosa. Ad un certo punto, venne proposto d'invertire l'ordine del giorno: e, cioè, d'imprendere la discussione contro l'*infame assassinio* (come si diceva) di Vallelonga; ma, avendo osservato il prefetto, che era presente, ed il presidente, che questa era una di quelle cose che non poteva far parte della competenza del Consiglio provinciale, s'iniziò un'accanita discussione sull'inversione dell'ordine del giorno; discussione che venne a travolgere la questione Squitti e la questione dei fatti di Vallelonga. E la discussione divenne così vivace, che ad un

certo punto, visto che non era possibile andare avanti nella discussione stessa, perchè gli animi erano così eccitati, che probabilmente si sarebbe venuto ad una colluttazione, il prefetto, d'accordo col presidente del Consiglio provinciale, ordinò la proroga del Consiglio.

Questi sono i fatti; questi sono i due avvenimenti che, per essersi svolti nel modo come ho detto, sono connessi.

Per quanto riguarda il primo, come ho detto, non c'è che attendere il verdetto dell'autorità giudiziaria; quanto al secondo, pare al Governo che l'azione del prefetto, in questo caso, sia stata azione di prudenza: perchè il prefetto non troncò la discussione, ma rimise questa ad altro giorno, quando gli animi si fossero rasserenati; e quindi sia stata un'azione che meriti lode.

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

FERA. Per me, onorevoli colleghi, non è piacevole di affrontare l'esame del tragico episodio di Vallelonga e di ricercarne le cause reali, per avere la conoscenza esatta di quel che è il disagio economico, morale e politico della nostra regione e, mi si consenta la franchezza, specialmente del circondario di Monteleone, in provincia di Catanzaro.

Il fatto doloroso di sangue, avvenuto a Vallelonga, deve preoccupare, impaurire terribilmente la coscienza d'ogni uomo buono ed onesto. I fatti si svolsero nella maniera più perfida, in rapporto al rispetto della vita umana e della vita, poi, d'un proletariato rurale, buono, mite ed operoso, che deve subire politicanti che lottano, per esserne schiacciato, nel paese di Vallelonga, che si dilaniano nella provincia di Catanzaro e talvolta premono sul dicastero dell'interno, da cui ottengono talora protezioni che poi fruttificano quei terribili fatti di sangue, che ieri furono a Firmo ed a Lungro, ed oggi sono a Vallelonga.

Come nacque quel terribile eccidio, che ha dato come risultato cinque morti per colpi di mitraglia, trenta feriti e non un solo milite dell'arma contuso? (*Segni negativi dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno*). Sì, onorevole Facta, nessun milite ferito: questa è la verità.

I fatti si svolsero così. È vero che in Vallelonga vi sono due partiti che lottano: sale l'uno e scende l'altro. Fu sciolto il Consiglio comunale di Vallelonga, nel gennaio 1903; e chi legga la relazione su quel Consiglio

comunale, potrà accorgersi di quel che avveniva: disordine amministrativo completo, sottrazioni, falsificazioni, vuoti di cassa.

Vi fu quindi un procedimento, non so se per peculato, per falso o per altro titolo. Ma venne, come al solito, l'assoluzione, e così gli stessi uomini tornano ad amministrare il comune di Vallelonga.

Di recente, per un secondo scioglimento, fu mandato là a Vallelonga, come regio commissario straordinario, un delegato di pubblica sicurezza, il signor Menniti, che sta alla dipendenza del prefetto di Catanzaro, del sottoprefetto di Monteleone, ma che naturalmente si dice sia persona molto devota al deputato locale. Il Menniti, questo delegato di pubblica sicurezza, che fu malamente qualificato nel celebre processo Bisogni in Salerno, va sul luogo, e, dopo poco tempo, fa un'amministrazione la quale non ha per iscopo le opere pubbliche, non miglioramenti che potessero eseguirsi a pro del paese di Vallelonga, ma un'amministrazione intesa a pagare gli sperperi che egli stesso aveva fatto: e si prepara quindi il ruolo fuocatico per cui sono state scritte delle parole dure nella legge per la risurrezione economica del Mezzogiorno e della Calabria, quel fuocatico appunto che si risolve a danno della povera gente. Perchè, se è vero quello che pochi giorni addietro mi disse un mio amico che il ruolo fuocatico sia nelle mani dei partiti popolari, arma contro le classi abbienti nel settentrione d'Italia, laggiù nel Mezzogiorno, invertendosi i rapporti e spostandosi i termini, diventa un'arma nelle mani della classe borghese, che assedia e si arrocca nel comune, a danno della povera gente, su cui grava il peso di una tassa così odiosa. Ed io ho in mano le bollette riguardanti questi poveri contadini, specialmente di quelle famiglie che sono state decimate dalla mitraglia, dalle quali si vede che quella povera gente doveva pagare una tassa fuocatica, per cui l'imponibile da lire 4 mila, se non erro, era stato portato a lire 6,500 e a 8 mila.

Ecco la ragione per la quale questi poveri contadini che si sono visti manomessi, massacrati, hanno creduto un giorno di fare una dimostrazione pacifica, avvenuta precisamente nel 4 aprile. Essi hanno percorso le vie, hanno gridato viva il Re, viva la Regina, e viva i reali carabinieri; hanno chiesto il vessillo municipale e lo hanno avuto, ma risulta che l'abbiano avuto non

per concessione di un funzionario di pubblica sicurezza, ma da un maresciallo di S. Nicola di Crissa; ma questa circostanza importa poco: essi l'ebbero per concessione volontaria di chi in quel giorno si trovava nella casa municipale.

I contadini ripercorrono nuovamente la via e tranquillamente a notte inoltrata si restituiscono nelle proprie case e la bandiera resta consegnata ad una povera donna, la quale, non so se questa sia una leggenda sorta poi o se risponda alla verità, ha creduto di porre il vessillo sopra un mobile e di accendervi vicino due ceri, quasi fosse una immagine, quasi fosse una santa reliquia.

Ma in ogni ipotesi questa donna si pose a dormire; e così tranquillamente passò tutta la sera e si arrivò alla mezzanotte. Ed è qui che sorge una responsabilità, la quale non può essere assolutamente cancellata, perchè l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno dice che quella della notte fu una dimostrazione preparata; ma quale dimostrazione preparata se non vi era stata? I fatti sono questi: che siccome l'amministrazione comunale, attualmente al potere, per volontà del signor Menniti, temeva che il giorno appresso questa popolazione si fosse portata a Monteleone, così come si prevedeva, e che dimostrasse sotto il balcone della sottoprefettura al grido di: abbasso l'amministrazione comunale, abbasso il sottoprefetto, abbasso anche il deputato locale, allora da parte dell'amministrazione locale, dai signori che stanno al potere, vengono spediti telegrammi da Monteleone, chiamando urgentemente la forza perchè avesse impedito la dimostrazione possibile del giorno successivo.

Ed infatti chi venne spedito?

Venne spedito colui che eragli stato regio commissario, quegli stesso che aveva commesso gli sperperi, che era stato causa dell'applicazione della tassa fuocatico, il delegato Menniti, con non so quanti carabinieri, che arrivarono a tarda ora.

Costoro si abboccano con gli amministratori, mangiano e banchettano, così sta scritto e così è stato dimostrato, ed a mezzanotte, quando tutti dormono tranquillamente, si avviano ad arrestare quelli che avrebbero dovuto essere i promotori ed i sovvertitori, ma principalmente volgono i passi a quella povera casa, dove stava quella donna che teneva la bandiera: sfondano la

porta, svegliano quella donna, sottraggono il vessillo, la donna grida, c'è chi suona un tamburo, si raccoglie molta gente, sono donne piangenti e scapigliate, sono uomini inermi che reclamano, si raccolgono tutti nelle pubbliche piazze, i reali carabinieri scendono nei fossati, scendono in una siepe addossata ad un muro, sparano a mitraglia, ed un colpo esplosivo che non ferì, ma sfiorò semplicemente la guancia del brigadiere, ebbe invece a colpire la povera figliuola di un tal signor Pileggi, tanto che si è detto che l'istruttoria giudiziaria potrà accertare questa grave responsabilità, che i carabinieri erano accompagnati da una guardia municipale, la quale aveva un fucile carico a pallini: guardia municipale, alla dipendenza dell'amministrazione, la quale amministrazione, onorevoli colleghi, è formata tutta dei componenti la famiglia Galati.

Vi è il segretario comunale fratello dell'assessore, pure Galati, vi è un figliuolo di questo Galati vice-segretario comunale ed una nipote di questo signore che è pure una Galati, maestra elementare senza patente.

Sono questi signori che compongono il municipio, contro cui si ribella questa povera plebe, la quale viene ad essere, di tempo in tempo, mitragliata sulle pubbliche piazze.

Ed è questo il fatto di terrore ed è precisamente su questo che abbiamo voluto richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento, perchè questo è un eccidio che non ha riscontro nella storia degli eccidi proletari e non può assolutamente paragonarsi ad altri, perchè questo è stato un macello inumano, questo è stato il massacro, per cui l'autorità giudiziaria ha sentito il bisogno, riassumendo gli atti, di emettere mandato di cattura contro i carabinieri.

Ma vi è un incidente doloroso, onorevoli colleghi: per ben quindici giorni il mandato di cattura non è stato eseguito, perchè i reali carabinieri venivano nascosti, riparati dai loro superiori, mentre obbligo imperioso, per rispetto alla legge, era quello di far costituire costoro che venivano ad essere reclamati dalla pubblica opinione...

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non è vero!

FERA. È vero anche questo. Ma dopo si sono costituiti, ed io ho la speranza che la magistratura farà completamente il proprio dovere e che si riparerà allo scempio della giustizia, per il quale il sottotenente Cozza ha potuto essere prosciolto con una dichiarazione di incompetenza, dicendosi

che il massacrare la folla è un reato di pura indole militare: speriamo che non si ripeta questo errore è che la magistratura di Monteleone sappia resistere a tutte le pressioni, a tutte le influenze e proceda in modo da rassicurare la pubblica opinione calabrese, meridionale, italiana.

PRESIDENTE. Veda di restringere, onorevole Fera.

FERA. Io aveva due interrogazioni, una sui fatti di Vallelonga e l'altra sulla proroga del Consiglio provinciale di Catanzaro, che forma la responsabilità politica del Governo, a mezzo del prefetto, perchè il 2 maggio è stato convocato il Consiglio provinciale di Catanzaro, con un ordine del giorno in cui stava scritto così: « Possibile proposta da parte del Consiglio sulla azione svolta dallo Stato, dopo l'ultimo immane disastro tellurico, ed eventuale responsabilità del Governo e dei suoi agenti, per i mezzi di violenza usati nella recente lotta elettorale, non esclusi quelli di distribuire il danaro della carità pubblica sotto forma di sussidi ad elettori grandi e piccoli, ma solo col fine di avere il voto a favore dei candidati ministeriali: inoltre protesta contro l'infame eccidio di Vallelonga; voto perchè la giustizia abbia il suo corso contro tutti i veri responsabili ». Ecco l'ordine del giorno che era pervenuto a tutti i consiglieri provinciali.

Ed è vero, onorevoli colleghi, che il Consiglio provinciale ha avuto un incidente clamoroso per le spiegazioni che si chiedevano all'onorevole Squitti di una parola da lui pronunciata in un discorso elettorale. Ma ciò non concerne la mia interrogazione. Si era alla proposta di un consigliere che chiedeva la inversione dell'ordine del giorno, e chiedeva che fosse discussa sollecitamente la proposta clamorosa per l'eccidio di Vallelonga.

Il presidente del Consiglio provinciale di Catanzaro, commendatore Enrico De Seta, resiste alla volontà del consigliere Lombardo, proponente, e si appella al Consiglio provinciale. Allora questo vota, (25 contro 4) la inversione dell'ordine del giorno, e chiede la discussione dei fatti di Vallelonga con tutto quel contorno che io ho letto in quest'ordine del giorno.

Non c'era affatto pericolo che si venisse alle mani, non c'era affatto pericolo di colluttazioni.

Chè se questo fosse stato, il presidente il quale per un certo articolo della legge

comunale e provinciale ha l'obbligo di vigilare sul funzionamento del Consiglio provinciale affinché l'ordine nella sala del Consiglio provinciale sia mantenuto e tutelato, avrebbe anche potuto espellere gli interruttori ed i perturbatori.

Ma non può questa facoltà essere deferita al commissario regio, il quale è là appunto per il funzionamento legale delle deliberazioni del Consiglio provinciale. Ma era a mala pena votata la inversione dell'ordine del giorno, e già gli animi eccitati avrebbero potuto cantare tutto quel che era triste leggenda attorno al terremoto, attorno al largirsi dei sussidi durante il periodo elettorale, per le continue illegalità che commuovono il proletariato nei nostri paesi, quando il commissario regio, a nome del prefetto, brutalmente, inconsultamente si alzò e prorogò la sessione.

Così il rappresentante del potere centrale in quel frangente veniva a ferire nel cuore il presupposto della autonomia degli enti locali, presupposto che un Governo liberale ha l'obbligo di rispettare, pur vigilando sugli enti amministrativi, per la ripercussione che essi hanno sulla compagine e la indivisibilità degli interessi nazionali.

Come non devo chiedere io che sia dichiarata la responsabilità del prefetto?

PRESIDENTE. Ma onorevole Fera, restringa, le ripeto. Si tratta di una sola interrogazione.

FERA. Ho finito, onorevole Presidente. È con dolore che io ho parlato oggi. Potrò, se del caso, tramutare la mia interrogazione in una interpellanza per dare all'argomento quell'ampio svolgimento che la materia richiede. Poichè le responsabilità risalgono fino al capo del Governo che noi vediamo usare due metodi, uno per l'Italia settentrionale e l'altro per il Mezzogiorno. E poi vogliamo che sia possibilmente levata la voce contro questo sistema di pressioni, di favoritismi organizzati dalle classi ricche e borghesi a danno di ogni iniziativa bella, a favore del miglioramento civile delle classi proletarie del Mezzogiorno, fatte invece scempio e ludibrio nelle pubbliche piazze. *(Vive approvazioni all'estrema sinistra)*.

PRESIDENTE. Dunque ella ha finito, onorevole Fera. È interessantissimo l'argomento, ma io debbo fare il mio dovere.

L'onorevole Squitti ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

SQUITTI. Sono dolentissimo di non vedere oggi presente l'onorevole Bocconi, che debbo

ringraziare d'essersi recato nel circondario di Monteleone per verificare *de visu* tutto ciò che colà si svolge. Ciò del resto è segno evidente ch'egli nulla ha colà rinvenuto di men che regolare da parte del Governo e della forza pubblica.

Molto più vicino dell'onorevole Bocconi era l'onorevole Fera, a cui le abitudini signorili proibiscono di fare il disastrosissimo viaggio di Vallelonga senza automobile... (*Commenti*).

Nel circondario di Monteleone non esistono partiti estremi: non vi sono radicali, nè repubblicani, vi sono dieci socialisti tutti amici miei... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Squitti, venga alla sua interrogazione, senza divagare sulla costituzione dei partiti...

SQUITTI. Non eccederò i cinque minuti.

Dunque l'onorevole Fera ha dovuto attingere informazioni partigiane, di guisa che può consentirmi che esse possono essere inesatte.

Chi ha potuto dare le informazioni all'onorevole Fera? Naturalmente qualche mio nemico, perchè la politica di Catanzaro bisogna considerarla sotto questo aspetto: dei partiti a me favorevoli e dei partiti avversari a me.

A Vallelonga chi ha provocato i disordini? Il partito del marchese Castiglione-Morelli, uno dei pochi supersiti borbonici di Catanzaro. (*Impressione — Commenti*).

A Vallelonga coloro che si lagnano sono tutti contadini; il fuocoatico all'epoca dell'amministrazione del marchese Castiglione era ancor più rilevante di ora; ma oggi il maggior tassato è appunto lui, il quale, per ricorrere contro la tassa, non aveva da far altro che andare per le vie legali e non promuovere agitazioni. (*Commenti*).

Questa è la verità delle cose.

Quanto ai dolorosi avvenimenti ed ai poveri morti, l'onorevole sottosegretario di Stato mancò di segnalare una circostanza che a me pare di un'evidenza straordinaria. I carabinieri erano venti e spararono soltanto i sei che erano sotto i tiri del Pileggi. Questo non lo nega nessuno, nemmeno il giudice istruttore...

FERA. Ma lei come lo sa?

SQUITTI. Come lo so? Ma se il Pileggi è stato messo sotto processo!... (*Interruzioni*).

La questione di Vallelonga fu portata al Consiglio provinciale.

A questo proposito mi permetta l'ono-

revole Presidente di dire due parole per fatto personale.

Non voglio giustificare l'operato di nessuno; dice soltanto che l'argomento, che si doveva trattare quel giorno, non era materia da Consiglio provinciale, e ciò io disapprovai.

Non credo che i corpi politici in Italia siano tre, il Senato del Regno, la Camera dei deputati e il Consiglio provinciale di Catanzaro... (*Interruzione del deputato Fera*).

Non sono della sua opinione: il Consiglio presente ha nel suo seno persone molto autorevoli a cui professo la mia stima, mentre vi sono altri a cui la mia stima non potrei dare. (*Interruzioni*).

L'onorevole Fera non è che il loro portavoce...

FERA. Io sono il portavoce della giustizia e verifico tutte le notizie.

SQUITTI. Ella non verifica nulla, perchè altrimenti non avrebbe portato qui, alla Camera, notizie ed apprezzamenti infondati. Credo che lo abbia fatto in buona fede... (*Interruzione del deputato Fera*).

L'onorevole Fera ha detto che il prefetto distribuiva sussidi a scopo elettorale. Ciò non è esatto, perchè la distribuzione dei sussidi fu sospesa nel periodo dal 18 febbraio al 18 marzo. E il prefetto ha fatto il dover suo con rettitudine ed energia.

PRESIDENTE. [Così è esaurita questa interrogazione; ed essendo trascorsi i quaranta minuti destinati alle interrogazioni, il seguito di esse è rimesso alla prossima seduta.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Francesco Spirito, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

SPIRITO FRANCESCO. Giuro.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella degli onorevoli Baslini e Silvio Crespi, al ministro dei lavori pubblici. « per conoscere le ragioni del ritardo fraposte nel sostituire alla trazione a vapore la trazione elettrica sulle linee Milano-Usmate-Lecco, Lecco-Ponte S. Pietro-Bergamo, Usmate-Ponte S. Pietro, mentre tale trasformazione permetterebbe di usufruire

l'energia esuberante al servizio delle linee Valtellinesi e di ridurre le tariffe, con vantaggio insieme dell'erario e del pubblico ».

L'onorevole Baslini ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

BASLINI. Se l'argomento, intorno al quale io stimai doveroso di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non assurgesse ad una importanza, che esorbita da quella che potrebbe avere una questione puramente locale, io non mi permetterei, certo, di intrattenere la Camera e l'onorevole ministro, fosse pure per brevi momenti.

Ma io ho dovuto considerare che la trasformazione delle linee da Milano a Lecco, da Lecco a Bergamo, da Usmate a Ponte S. Pietro (per Bergamo ancora), sostituendo in esse la trazione elettrica alla trazione a vapore, è problema di capitale importanza, non solo per chi più particolarmente potrebbe godere dei vantaggi e dei benefici a tale trasformazione inerenti, ma per la stessa azienda ferroviaria dello Stato, che dal nuovo sistema di trazione verrebbe ad avvantaggiarsi in modo notevole.

Questa mia affermazione, onorevoli colleghi, è confortata, anzitutto, dal parere autorevolissimo della Reale Commissione per lo studio dell'ordinamento delle strade ferrate, la quale, nella relazione del dicembre 1905, ha scritto: « Non è dubbia la convenienza di utilizzare la energia esuberante fornita dal bacino idroelettrico di Morbegno per l'esercizio a trazione elettrica di altre linee, quali la linea Lecco-Milano e la linea Usmate-Bergamo, e particolarmente favorevoli saranno le conseguenze finanziarie dell'estensione del servizio elettrico ad un importantissimo centro, quale è Milano ».

Dal che risulta fin d'ora ben chiaramente stabilito che rilevanti forze idrauliche sono disponibili ed inutilizzate, e che il loro impiego sarà fecondo di ottimi risultati anche dal punto di vista finanziario.

Ho detto anche dal punto di vista finanziario, perchè dal punto di vista tecnico è ormai incontrastabilmente stabilito che il sistema a trazione aerea, in uso presso le ferrovie Valtellinesi, è preferibile a quello a terza rotaia delle ferrovie Varesine. »

Ciò risulta dalla relazione sull'andamento delle ferrovie dello Stato per l'anno 1907-1908, ove è detto che le linee Valtellinesi per maggiore bontà di impianto sono più remuneratrici delle Varesine.

Ma andiamo avanti nella dimostrazione del grave pregiudizio, che indubbiamente deriva alla nostra azienda ferroviaria dalla mancata utilizzazione della energia, tutt'ora disponibile nel bacino di Morbegno.

Leggerò un brano della relazione tecnica, elaborata dalle ferrovie dello Stato, per l'applicazione della trazione elettrica sulle linee, di cui si tratta.

Dice la relazione:

« Come è noto nella centrale di Morbegno, che alimenta attualmente le due linee Lecco-Colico-Sondrio, e Colico-Chiavenna, non è utilizzata tutta la energia, che si può ricavare dalla derivazione dell'Adda. Infatti nei periodi di magra dell'Adda si può fare assegnamento sopra una portata di sedici metri cubi, per cui, avuto riguardo al salto, si ha una potenza effettiva di quattromila seicento quaranta HP, mentre l'impianto di Morbegno è costituito da due gruppi generatori, oltre quello di riserva, ciascuno della potenza di mille settecento HP, e può fornire quindi soltanto tremila e quattrocento HP. E si noti che neanche tale energia è completamente utilizzata sulle predette linee. Su di esse, dal 1903, il servizio è disimpegnato, oltre che da alcuni treni merci, da nove coppie di treni viaggiatori tra Lecco e Colico, da otto tra Colico e Sondrio, da sei tra Colico e Chiavenna, ed è cioè tale che può soddisfare anche ad un notevole aumento di traffico viaggiatori.

Per sopperirvi, secondo quanto risulta dai diagrammi di consumo rilevati dalla centrale, occorre un carico medio di 900 kw. con un massimo di 1,600 kw, per breve tempo, non superiore in genere ai quattro primi, ed i massimi si succedono a larghi intervalli, oltre ad alcune punte istantanee massime intorno ai 2,000 o 2,100 kw.

Ne risulta ancora che, con la derivazione dell'Adda, si ha ancora a disposizione una sufficiente energia che può permettere di estendere la trazione elettrica non solo sulla Milano-Lecco, ma anche sui due tronchi Bergamo-Lecco, Usmate-Ponte San Pietro, tanto più che, come aveva studiato in un precedente progetto l'ex-rete Adriatica, vi è la possibilità della costruzione di appositi bacini di accumulazione a monte delle condotte forzate della centrale, con i quali sopperire alle punte massime che si verificano nel diagramma di consumo ».

E qui occorrerà di notare come l'Adriatica, fino dal 1902, anno in cui si inaugurarono le linee valtellinesi, affrettasse, non

ostante l'imminente scadenza delle convenzioni e le difficoltà opposte dalla società concessionaria del tronco Monza-Calolzio, affrettasse, dicevo, di essere autorizzata ad applicare la trazione elettrica sulle tre linee indicate, in conformità alle formali promesse dell'onorevole Balenzano, allora ministro dei lavori pubblici, che era intervenuto alla cerimonia inaugurale.

Se non che, da allora in poi, molt'acqua è passata sotto i ponti dell'Adda! I convegni si susseguirono ai convegni, gli ordini del giorno agli ordini del giorno, gli affidamenti alle promesse, nè mancarono discorsi e raccomandazioni anche in questa nostra Assemblea, specialmente per parte degli onorevoli Gavazzi e Silvio Crespi.

Nell'ottobre del 1903 una solenne adunanza ha luogo a Lecco, presso la Camera di commercio, con l'intervento e l'adesione dei deputati delle provincie di Como, Bergamo e Sondrio, e dei colleghi di Monza e di Milano; aderisce anche l'illustre presidente di questa Camera; sono presenti innumerevoli sindaci, e quattro Consigli provinciali quasi al completo.

Nel novembre del 1905, altra riunione: il Comitato si reca a Roma, e poi, nel gennaio successivo, è ancora ricevuto dall'onorevole Tedesco a Milano. Il ministro desidera un memoriale; il memoriale è fatto e spedito e... giace!

Cambia il Ministero: altra gita del Comitato a Roma; questa volta la promessa è formale. L'onorevole Carmine assicura che, entro il 1907, la trasformazione delle linee sarà un fatto compiuto. Ma, purtroppo, il Ministero ha vita breve!

All'onorevole Carmine succede il compianto nostro collega Gianturco, che scrive: « L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato attende già allo studio dei progetti per la trasformazione di quelle linee e l'esecuzione di alcune opere importanti presso la centrale di Morbegno, allo scopo di assicurare l'utilizzazione completa della potenza ottenibile con la derivazione dall'Adda, che è necessaria per l'invocata estensione della trazione elettrica. Sul progetto stesso sarà presa, appena possibile, una determinazione ».

Scrivono anche l'onorevole Cocco-Ortu, ministro di agricoltura, industria e commercio: « La Direzione generale delle ferrovie dello Stato, opportunamente interpellata circa la trazione elettrica sulle linee Lecco-Usmate e Usmate-Bergamo, ha riferito che

sta studiando il problema del completamento della trazione elettrica sulle linee da Milano alla Valtellina; e si riserva di procedere all'esecuzione degli impianti quando saranno costruite le numerose opere più urgenti su tutta la rete, per provvedere alle immediate esigenze dell'esercizio ».

Finalmente ecco la legge del 23 dicembre 1906, la quale comprende lo stanziamento dei fondi per l'applicazione della trazione elettrica a tutte e tre le linee. Crediamo di essere finalmente in porto. Ma il 1907 passa, e pare che nessuno nè della legge nè delle nostre linee abbia memoria. Il presidente della Camera di commercio di Lecco scrive al ministro. Risponde l'onorevole Bertolini sulla fine di marzo: « L'amministrazione delle ferrovie dello Stato, prima di accingersi alla trasformazione a trazione elettrica delle linee cui cotesta Camera di commercio allude, ha deciso di procedere ad alcuni esperimenti sul tronco Lecco-Calolzio, che sono già in corso di attuazione ». Ma come? ci vien fatto allora di domandare; ma a che tali esperimenti dopo il lungo periodo di esercizio della Lecco-Colico e delle linee valtelinesi, esperimento cotesto ben più serio, che si è compiuto in condizioni felicissime e con soddisfazione generale?

Udite, a conferma, quanto scrive il direttore generale delle ferrovie nella sua relazione del 1907 all'onorevole ministro: « L'impianto di Valtellina ha segnato una data rimarchevole nella storia dell'applicazione elettrica ». E più innanzi: « Con l'estendersi della trazione elettrica da Lecco a Bergamo e a Milano questa città diventerà il centro di una importante rete di linee a trazione elettrica, servite in massima parte dallo stesso sistema e con lo stesso materiale, per la quale l'amministrazione ha già eseguito tutti (notate bene, tutti) gli studi necessari ».

Conseguenza di questi indugi ulteriori ed inesplicabili, la convocazione di un'altra adunanza a Lecco e l'immane votazione di un altro ordine del giorno. Il telegramma, deliberato dall'assemblea, venne ricevuto dal commendator Bianchi in persona che lo postillò presso a poco così: « si proseguiva con attività nelle pratiche ». L'ufficio, al quale il telegramma postillato venne trasmesso, a sua volta, presso a poco rispose: « Questo ufficio ha approntato in ogni dettaglio il progetto tecnico di esecuzione dei lavori, non si attende che l'autorizzazione ad

indire le aste per gli appalti dei lavori stessi». Lo stile assicura dell'autenticità! Viceversa, la Camera di commercio del telegramma non sa più nulla, e non ha nemmeno l'onore di una risposta. E l'esperimento? L'esperimento venne, infatti, iniziato nel marzo 1908 poscia i lavori furono sospesi. Perché? Perché il commendator Bianchi volle studiare i possibili inconvenienti della palificazione in rapporto ai dischi. Si sarebbe manifestato il bisogno di un nuovo sistema di dischi proprio a lavori iniziati!

Nulla di strano che domani si sospenda anche lo studio dei dischi per fare indagini sul comportamento di qualche metallo necessario alla loro costruzione!

E, pare impossibile! ma la causa di sospensione dei lavori dev'essere proprio questa; tanto vero che la casa Ganz tenne per parecchio tempo sul luogo ingegneri e materiali pel montaggio, ma dovette ritirarli per disposizione superiore; ed attende la casa Ganz, come attendono parecchi ingegneri mandati a Lecco pei lavori da parte delle ferrovie, ingegneri i quali, viceversa, non hanno nulla da fare.

Ora, domando io, quando — come risulta dalle relazioni ufficiali — quando si ha pronto in ogni dettaglio il progetto tecnico di esecuzione dei lavori, è comprensibile che questi si abbiano a sospendere per studiare il funzionamento dei dischi? Ma forse che sulle linee Valtellinesi dischi non ci sono?

E poi, l'esperimento di Calcolzio che relazione ha con i lavori per l'ampliamento del bacino di Morbegno? Gli è mai possibile, di ammettere che, per un piccolo dettaglio, quale è la prova di tesa dei fili, si debbano più oltre ritardare tutti i lavori di sistemazione e di ampliamento delle officine idrauliche di Morbegno, che sono assolutamente indipendenti da qualsiasi altro lavoro?

Si pensi, intanto, alla perdita che rappresenta l'impiego di un capitale investito senza frutto nelle palificazioni che deperiscono, e quella derivante dal tenere a disposizione un personale che non è utilizzato; e soprattutto (ed è su questo punto che richiamo specialmente l'attenzione della Camera e del ministro), soprattutto si rifletta alla perdita enorme che si va accumulando pel mancato sfruttamento delle forze esuberanti del bacino di Morbegno.

Io (permettetemi di abusare di una frase, ormai celebre, dell'onorevole Tittoni), « io non sono un tecnico dell'arte », e non vo-

glio quindi entrare in particolari, per non tediare la Camera e per non arrischiare di commettere anch'io un errore... di prospettiva.

Non posso, però, fare a meno di dimostrarvi, così ad un dipresso, quale sia il danno derivabile dalla inutilizzazione delle forze disponibili del bacino di Morbegno.

Noi facciamo viaggiare macchine, che rappresentano un ingente capitale che si consuma; noi bruciamo carbone acquistato all'estero con non pochi quattrini: ebbene, a Morbegno, si calcola che ogni giorno vada sciupata tanta energia pel valore di mille lire circa. In un anno 365 mila lire!

Ora io voglio ammettere che questesiano esagerazioni: v'ha però un dato di fatto inoppugnabile: la Società per le strade ferrate meridionali, che aveva fatto eseguire l'impianto di Morbegno dalla casa Ganz a suo rischio, salvo rilevarlo dopo un lungo periodo di esperimento, la Società delle ferrovie meridionali pagava ogni anno a quella ditta 200 mila lire perchè non utilizzasse a proprio vantaggio e non impegnasse altrimenti la energia esuberante di tale bacino. Dunque, tirate le somme, dal 1902 a oggi, il danno può essere indubbiamente rappresentato da un milione e mezzo di lire andate perdute!

Ed ecco perchè, onorevoli colleghi, io ho cominciato il mio dire assicurandovi che la interpellanza da me presentata non toccava soltanto a piccoli interessi locali, sibbene a un grandissimo interesse di ordine generale. La questione involge tutto un sistema. Sono enormi forze idrauliche che lo Stato si è riservato, e delle quali esso non si vale, mentre impedisce che l'industria privata se ne avvantaggi, con enorme danno di tutta la economia nazionale!

E se, nella più parte dei casi, lo Stato, per usufruire di tali forze, dovrebbe fondere grossi capitali per provvedere alle spese d'impianto, nel caso presente invece ciò nemmeno si richiede, in quanto l'impianto c'è, la forza si produce, e non si tratta che di sistemare pochi chilometri di linea per potersene avvantaggiare.

E il beneficio, o signori, non si limiterà a quello derivante dalla utilizzazione di forze che ora vanno perdute.

L'incremento del traffico, che l'Amministrazione ferroviaria prevede, è enorme, a tal segno che la precipua ragione che mi venne privatamente opposta alla trasformazione sollecitata delle linee si fu che la stazione di Milano sarebbe incapace di sop-

portare l'ulteriore movimento che ne conseguirebbe.

A tal punto noi siamo ridotti, che si ha paura di veder crescere i traffici ed aumentare il numero dei passeggeri!

Ora io non credo che la stazione di Milano non sia in condizioni da sopportare tale incremento: basterebbe, per esempio, far sì che i treni locali di Monza si immedesimassero coi treni da e per Lecco, e questi potrebbero raddoppiarsi senza far uscire od entrare dalla e nella stazione di Milano un treno di più.

In ogni modo una stazione provvisoria si potrebbe sistemare là dove sorgerà la nuova stazione centrale o, meglio ancora, sull'area di uno stabilimento industriale, che venne chiuso testè, area che è a brevissima distanza, 100 o 150 metri, dalla stazione attuale e proprio lungo la linea di Lecco.

Comunque, ripeto, io non sono un tecnico; ma non so capacitarmi di tutte queste difficoltà insorte, dopo che ripetutamente venne affermato che i progetti erano pronti, che non si attendeva se non l'ordine di indire le aste.

Ho fiducia, tuttavia, nella fermezza dell'onorevole ministro e nel suo buon volere, ben sicuro che, quando egli sia persuaso della necessità di rompere ogni indugio, saprà fare in modo che le lunghe promesse abbiano sollecito coronamento.

Si tratta, onorevole ministro, di un miglioramento di tutti i servizi che è di importanza massima, sia per le considerazioni di ordine generale, che sono venute esponendo, sia per considerazioni di ordine locale, di cui dirò brevemente, le quali, tuttavia, a mio modo di vedere, rientrano nelle prime ancora.

Le coppie di treni, attualmente in servizio, sono insufficienti; cosicchè si verificano spesso affollamenti tali da causare notevoli ritardi e da costringere i passeggeri a fare il viaggio in piedi.

Le tariffe, poi, sono le più elevate che si conoscano, ed ella, onorevole Bertolini, in un suo telegramma all'onorevole Gavazzi, lo ha riconosciuto, soggiungendo che con l'attivazione della trazione elettrica si sarebbe provveduto all'applicazione della tariffa vicinale.

Ora io ho dimostrato già in una interrogazione, che ebbi l'onore di svolgere pochi giorni or sono, che l'esperimento della tariffa vicinale sulla linea Milano-Treviglio-

Bergamo (più lunga della Milano-Usmate-Bergamo) non può portare a risultati convincenti se la tariffa stessa non viene applicata anche su quest'ultima; e conseguentemente poi, estesa fino a Lecco.

Se noi vogliamo evitare la concorrenza che le tranvie fanno alle ferrovie dello Stato ed impedire che l'industria privata rivolga la propria attività alla costruzione di nuove linee ferroviarie o tranviarie concorrenti, dobbiamo ridurre convenientemente i prezzi dei trasporti.

Badate, nei miei paesi avviene che contadini ed operai non si valgono della ferrovia, a due o tre chilometri di distanza, e preferiscono percorrerne a piedi 11 o 12, per raggiungere la tranvia più vicina. Il traffico dei corrieri e dei cavalcanti sul percorso Lecco-Monza-Milano è intenso ancor oggi come cinquant'anni addietro.

Donde anche consegue che i paesi situati lungo la linea Milano-Lecco e adiacenti, risentano un grandissimo danno dal fatto che tutte le linee che da Milano irradiano per la provincia di Como e per i laghi, godono di tariffe ridotte press'a poco della metà e di un servizio doppio di quello che è fatto sulla linea di Lecco.

Paesi che sono meravigliosamente belli e ridenti, poco o punto sono frequentati durante la stagione estiva, anche se più vicini a Milano del Varesotto o del lago Maggiore, e ciò evidentemente a causa delle enormi tariffe vigenti, che allontanano completamente coloro che vogliono conciliare gli svaghi della villeggiatura con una bene intesa economia.

Accennerò brevemente ad alcuni dati che mi sembrano molto persuasivi, desumendoli da una memoria redatta dalla Camera di commercio di Lecco.

La linea Milano-Lecco è servita da otto coppie di treni, e da un treno festivo in partenza da Lecco; da Milano a Lecco vi sono chilometri 51. La tariffa di prima classe è di lire 6.60.

La linea Milano-Varese è servita da 28 coppie di treni e 6 festivi. Tra essi vi sono sei direttissimi da Milano a Varese, e sei direttissimi da Varese a Milano. Sono, invece che chilometri 51, chilometri 60 di percorso, e da Milano a Varese invece che lire 6.60, non si spendono in prima classe che lire 3.35. Sulle ferrovie del Nord, da Milano a Como, chilometri 46, si spendono lire 3.50, mentre, come ho detto, da Milano a Lecco (chilometri 41) la spesa è di lire 6.60.

Calcolando, poi, il costo del biglietto in ragione di centesimi per chilometro, sulle diverse linee a nord di Milano si ha: Milano-Arona, in prima classe, centesimi 5.82; Milano-Luino centesimi 5.11; Milano-Varese centesimi 5.50; Milano-Porto Ceresio centesimi 6; Milano-Como centesimi 7.50; Milano-Lecco centesimi 12.84; Milano-Chiavenna centesimi 11.66; Milano-Colico centesimi 11.64.

E si noti che i treni di Como si chiamano accelerati, ma sono dei veri diretti; viceversa, sulla linea di Lecco si chiamano diretti dei treni che sono veri omnibus, e ciò perchè là si vuole applicare una tariffa ridotta, e sulla linea di Lecco si vuole applicare la tariffa massima possibile.

Ora, osserva la Camera di commercio di Lecco: « i confronti suesposti danno una idea chiarissima dell'enorme disparità di trattamento, a cui la nostra regione fu soggetta fino ad oggi e lo è ancora, nel numero delle corse, negli orari, ma in special modo, nelle tariffe per il trasporto dei viaggiatori. Cosicchè davanti a simili condizioni d'inferiorità, per noi, si può chiedere come mai vi possano essere ancora pochi turisti e villeggianti che, liberi di scelta, vengono a soggiornare nella nostra regione.

« Se tale disparità di condizioni nell'applicazione della tariffa, che è una vera ingiustizia e sulla quale si richiama tutta l'attenzione del Governo, ha potuto essere, in qualche modo, tollerata dalle nostre popolazioni, che però hanno sempre protestato, lo si deve ad avere l'amministrazione ferroviaria invocato il pretesto della mancata concorrenza locale ed immediata per non ridurre le tariffe. Ma questa disparità di trattamento e le sue perniciose conseguenze per la nostra regione si fanno sempre più sentite e gravi, specialmente per la concorrenza della linea Milano-Varese-Porto Ceresio, la quale, oltre godere di un magnifico servizio a trazione elettrica, ha il vantaggio di offrire al pubblico una quantità enorme di treni, di cui moltissimi diretti, e con tariffe ridottissime, per modo che essa va sempre più assorbendo il movimento dei passeggeri, dei turisti e dei villeggianti, al punto che noi vediamo minacciata grandemente la nostra già troppo piccola industria dei forestieri e, di conseguenza, paralizzata ed anche annientata, qualunque altra iniziativa ».

E la Camera di commercio di Lecco seguita ancora:

« Ora però che lo Stato è l'unico esercente delle linee in questione (eccettuate quelle della Nord), non è più possibile che possa durare uno stato di cose tanto ingiusto e dannoso. Le nostre popolazioni reclamano vivamente la parità di trattamento colle altre regioni vicine, e cioè uguale tariffa pel trasporto delle merci e dei viaggiatori, avendone diritto, giacchè pari sono per esse pure gli aggravii e le spese ».

Per conto mio non aggiungo una parola di più, convinto che l'onorevole ministro saprà dare impulso tale ai lavori (che, incoati appena, furono tosto sospesi) così da permettere che si possa inaugurare entro breve termine il servizio a trazione elettrica su tutte e tre le linee indicate; il che verrà indubbiamente a conciliare termini, che parvero fin qui in antitesi perfetta: l'interesse del pubblico erario e quello dei contribuenti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue sullo stesso argomento l'interpellanza degli onorevoli Cermenati e Credaro al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le cause che inceppano il corso degli esperimenti dei sistemi di trazione elettrica, iniziati su apposito binario fra Lecco e Calolzio, e che, di conseguenza, ritardano, a danno delle popolazioni interessate, l'elettrificazione della linea Lecco-Milano ».

L'onorevole Cermenati ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CERMENATI. Onorevoli colleghi, veramente non sono troppo fortunato, perchè debbo parlare di un argomento così importante (e importante non solo per il Collegio che mi onora di rappresentare, ma per tutta la bella regione lombarda, che, dalle cime dello Stelvio e dello Spluga fa capo a Milano) dopo che un collega ha avuto agio di trattare in lungo ed in largo la stessa questione.

Io ho seguito attentamente la dotta lettura che ha or ora fatta l'onorevole Baslini, lettura di una ben pensata interpellanza, e meglio scritta, col sussidio di documenti e di atti che io, sgraziatamente, non sono in grado di portare alla Camera, sebbene interessino proprio il Collegio che mi ha qui mandato.

L'onorevole Baslini, più fortunato di me, ha potuto recar qui una gran copia di dati e di notizie, che provengono dalla Camera di commercio di Lecco, della mia Lecco, ma che a me non furono e non saranno mai comunicati (sebbene la mia veste uff-

ziale mi dia il diritto e m'imponga il dovere di averli) per la semplice ragione che il presidente di quella Camera di commercio, che fu mio accanito avversario nella lotta elettorale politica, si è guardato bene di ordinarne la trasmissione al deputato del Collegio; ed anche per la ragione, ancor più semplice, e sto per dir ridicola, che in quella Camera di commercio tutto fa e maneggia un solerte e zelante segretario che, dopo essere stato sindacalista sulla nativa laguna veneta, s'improvvisò radicale per potere, con l'aiuto del partito di questo nome, essere nominato a Lecco, ove bramava trovare un posto; ed una volta insediatosi a Lecco divenne conservatore e clericale per fare, da buon servitore, il galoppino elettorale del presidente della Camera stessa.

Voci dal Centro. Che c'entra questo?

CERMENATI. C'entra perchè, per volgarissima passione elettorale, io, deputato del Collegio di Lecco, non ho comunicazione degli atti ufficiali della Camera di commercio di Lecco, e la Camera dei deputati deve sentirseli ricordare, come li ha sentiti or ora, da un altro deputato: ma non sarò io che mi lagnerò di questo, perchè saprò bene, ora e sempre, tutelare gli interessi del mio Collegio, anche a dispetto dei settari di quel consesso, d'altronde di nessuna importanza.

Io, ripeto, ho ascoltato l'ampia lettura del collega Baslini e, dico subito, sottoscrivo in massima a tutto quello che egli ha detto; anzi, letto. Egli ha fatta la storia delle pratiche infinite, complesse, intricate che si sono svolte in questo campo cui si riferiscono le nostre interpellanze. Egli ha ricordato benissimo — in ciò storicamente esatto — come la Società Adriatica, fino da dieci anni or sono, nell'intento di estendere la trazione elettrica ad un gruppo di linee che fanno centro a Lecco, avesse ideato un grandioso impianto idraulico, che fu tosto compiuto, vero monumento del genere, a Morbegno, tesoreggiando le forze del cerulo fiume cantato dal Carducci.

Il progetto di questa larga elettrificazione di linee, avente per estremi Sondrio, Chiavenna, Seregno, Milano, Bergamo, si sarebbe dovuto attuar subito dopo che la trazione elettrica avesse dato buona prova su quella parte della rete sulla quale veniva intanto applicata, e cioè sulle cosiddette linee valtellinesi, che si diramano da Colico verso Sondrio, verso Chiavenna e verso Lecco. E

appunto, in previsione di attuare questo completo progetto, l'impianto di Morbegno fu eseguito in modo da fornire un'energia di ben 7500 cavalli.

I lavori per la elettrificazione delle linee valtellinesi furono rapidamente eseguiti, e dopo un breve periodo di inevitabili incertezze nella applicazione di un sistema così nuovo di trazione, l'esperimento fatto col sistema Ganz a corrente trifase ebbe esito soddisfacente, tanto da essere prescelto per la Galleria del Sempione, fra Domodossola e Iselle, nonchè adottato sulla linea dei Giovi e sulla Porrettana.

L'idea dell'allargamento della trazione elettrica alle linee, che ho detto, fu tenuta assai viva fino a quando le linee stesse vennero esercitate dall'« Adriatica ». Anzi, approfittando della ben nota circolare Afan de Rivera (diretta ad assicurare allo Stato le forze idrauliche che si potevano utilmente impiegare alla trazione elettrica delle ferrovie) e di fronte alla previsione che l'energia di Morbegno non potesse essere sufficiente per tutto quel gruppo di linee, la Società Adriatica, per conto del Governo, ed in forza di una combinazione con la « Edison » di Milano, assicuravasi, come impianto di riserva, un importante salto dell'Adda fra Brivio e Paderno.

Ma, col passaggio delle ferrovie dall'esercizio privato all'esercizio di Stato, quel progetto, che aveva destato tante speranze, che era stato plaudito dalle popolazioni interessate, e che ogni giorno più rivelavasi necessario, indispensabile pel traffico, divenuto ormai importantissimo, fra Lecco e Milano, quel progetto, dico, rimase pressochè lettera morta. E frattanto dei 7500 cavalli dell'impianto di Morbegno non ne vennero, e non ne sono a tutt'oggi, utilizzati che un terzo circa, con uno spreco davvero rilevante, sul quale l'onorevole Baslini ha già opportunamente insistito.

In seguito poi alle richieste ed alle insistenze degli enti, che avevano interesse a che il progetto antico di elettrificazione venisse attuato, questo tornò ad essere prese in considerazione, ed il Governo promise che lo avrebbe tradotto ad effetto. Ma, nonostante le reiterate promesse (e le ha ricordate anche l'onorevole Baslini) che furono date, a quanti se ne occuparono, dai ministri che si sono succeduti nel dicastero dei lavori pubblici, per una pronta esecuzione di questa trazione elettrica, pare che l'Amministrazione ferroviaria non ne abbia

mai voluto sapere; e, mentre i ministri promettevano, essa, viceversa, andava escogitando tutti i mezzi per condurre questa impresa alle calende greche.

E fra questi mezzi, il capitale, il più sicuro sarebbe stato quello degli esperimenti da compiere lungo il tratto che va da Lecco a Calolzio: e per verità noi sappiamo che, prima di iniziare la desiderata e molte volte assicurata trasformazione elettrica, l'amministrazione delle ferrovie stabili di sperimentare, forse in omaggio del celebre « provando e riprovando » della fiorentina Accademia del Cimento, ma fors'anche, così mi fu detto, per desiderio di guadagnar tempo.

Nella mia interrogazione, che ho dovuto repentinamente, sabato, trasformare in interpellanza, per dimostrare al mio collegio che io non ne trascuravo gli interessi, e che esso non ha bisogno di cercare altrove i suoi patrocinatori, nella mia modesta interrogazione io domandavo appunto il perchè dei ritardi nello effettuare questi esperimenti; domandavo, cioè, di conoscere per quali cause questi esperimenti, iniziati due anni or fanno, non solo non sono ancor giunti a compimento, ma, a quanto sembra, hanno tutta l'aria di non raggiungere tanto presto una soluzione definitiva.

Circolano, infatti, molte voci, intorno a questi ritardi negli esperimenti, tra le popolazioni interessate della Brianza, del territorio di Lecco, del Lario e della Valtellina. E la più generale e accreditata di queste voci si riassume nel concetto, che gli esperimenti, che si dice di voler compiere tra Lecco e Calolzio, non siano altro che un pretesto per tenere a bada quelle popolazioni, che attendono ansiosamente ciò che fu loro promesso; non altro che una specie di « erba trastulla », di un « badentino », come si esprime, in dialetto valtellinese, il giornale di Sondrio: *La Valtellina*.

Questo antico valoroso giornale, che ha combattuto e vinto tante battaglie sul nome del nostro illustre presidente, Giuseppe Marcora, e che oggi appoggia con fervore la nostra interpellanza, anche perchè essa reca il nome del deputato di Tirano, onorevole Credaro, e pienamente risponde ai desideri degli elettori del collegio di Sondrio, qui rappresentati appunto dal presidente Marcora, questo giornale scriveva l'altro dì, a proposito della discussione che oggi si svolge, ch'essa è opportunissima, ma non mancava di notare che questi espe-

rimenti sul tratto Lecco-Calolzio si sono escogitati - cito testualmente - « per non far perdere del tutto la pazienza alle popolazioni cui si è formalmente promesso il prolungamento della trazione elettrica; per la quale si è votata dal Parlamento la spesa relativa, e nulla si fa per attuarla ».

E l'onorevole Baslini ha ricordato testè la legge votata dal Parlamento nel dicembre 1906, con la quale si stanziavano i fondi necessari per questa elettrificazione.

Ora, fra le altre dicerie che corrono (e che io raccolgo e qui espongo solo per provocare una risposta tranquillante dall'onorevole ministro dei lavori pubblici) si sussurra che questa trasformazione elettrica si trascina per le lunghe precisamente perchè i fondi, che erano stati destinati dalla legge per essa, furono usati per altri lavori. È vero ciò, onorevole ministro?

Si dice anche, a proposito delle due Società concorrenti alla gara (ed io torno a ripetere che non so quanto ci sia di vero in queste dicerie, ed appunto per ciò rivolgo adesso le mie domande al competente ministro), si dice anche che una di queste ditte concorrenti alla gara si sia ritirata, appunto pel grande ritardo frapposto all'esecuzione di questi esperimenti.

Si dice inoltre che essa intenda muovere lite allo Stato, domandando un indennizzo, per non aver potuto, entro il termine fissato dal contratto, effettuare le progettate prove; e v'ha chi assicura che invece è avvenuta una fusione fra le due società aspiranti, e che entrambe unite chiederanno ragione al Governo dei danni subiti.

Ho anche raccolta quest'altra voce, sulla quale attendo schiarimenti da parte dell'onorevole ministro, e cioè che i fili di rame, che erano stati acquistati pel montaggio delle palificazioni, non potessero servire, e, dopo averli acquistati, fossero dichiarati non idonei allo scopo per cui dovevano servire. Onde sarebbe stato necessario costruire un apposito magazzino presso la stazione di Lecco, per ricoverare tutta questa massa di fili di rame inservibili, in attesa che l'Amministrazione ferroviaria provvedesse all'acquisto di altro filo di rame più adatto allo scopo. Se ciò fosse vero, è chiaro che saremmo di fronte ad uno sperpero forse colpevole del pubblico danaro!

Si dice ancora che il ritardo sia dovuto ad una serie di errori commessi in siffatti esperimenti. Per esempio, a proposito delle palificazioni, accennate poco fa dall'onore-

vole Baslini (le quali furono fatte in ferro anzichè in legno, per servire di sostegno delle condutture secondo i due nuovi tipi di apparecchiature elettriche proposti dalle due case Westinghouse e Ganz) si dice che esse hanno dato luogo ad un serio inconveniente.

Dopo avere innalzati (previ lunghi e meticolosi studi intralciati dalla solita burocrazia) parecchi di questi pali, lungo la linea, gli ingegneri si sono accorti sul più bello che questi pali impedivano ai macchinisti dei treni la vista dei segnali a disco, di protezione alle stazioni. Si trovò pertanto necessario di sospendere l'impianto dei pali su lunghi tratti di ferrovia in corrispondenza ai dischi, e l'Amministrazione ferroviaria si accinse allora a studiare un nuovo sistema di dischi, che potesse funzionare in modo sicuro e garantire la sicurezza dei treni.

E anche questa pratica si trascinò con lungaggine incredibile e con dibattiti interminabili, specialmente relativi alla competenza fra gli uffici della Direzione compartimentale di Milano e la Direzione centrale di Roma. E, malgrado tutta questa lunga serie di studi, non si sa a tutt'oggi dove si andrà a finire e quali risultati si potranno avere.

Mi fu detto (ed anch'io farò sinceramente la confessione dell'onorevole Baslini che non sono competente in materia, e che debbo riferirmi a ciò che persone di me più pratiche, nelle quali tuttavia io ripongo la massima fiducia, mi hanno comunicato), mi venne assicurato che si era proposto uno speciale « disco a braccio », che poteva essere ben visto attraverso a questa foresta di pali. Ma mi hanno soggiunto che questo « disco a braccio » non è andato a genio all'Amministrazione centrale, e fu scartato senz'altro, per dar luogo a nuovi studi; studi che si fanno mentre discorro, e chissà per quanto tempo continueranno ancora.

E dell'altro mi fu dimostrato. L'esperimento, o gli esperimenti dei quali ci occupiamo, debbono mirare soprattutto a stabilire, a seconda dei modi di sospensione dei fili (che le due ditte in gara rispettivamente propongono, e che peraltro non differiscono gran che fra di loro) come si comporta il *trolley*, e se esso non dia luogo a certi inconvenienti alla velocità di 80 o 90 chilometri. Ora v'è chi osserva a ragione che, per una simile prova, non è affatto indicato il piccolo tratto compreso fra Lecco e Ca-

lolzio non essendo possibile mantenere al treno la detta velocità per un tempo bastevole all'esperimento, perchè i sette chilometri del tratto comprendono le due stazioni intermedie di Maggiano e di Vercurago, dove necessariamente occorre rallentare.

Insomma, onorevoli colleghi ed onorevole ministro: lassù è radicato il convincimento che tutto si metta in opera, pur di ritardare l'esperimento, di cui parliamo, perchè assolutamente non si vuol sapere dell'elettrificazione della linea da Lecco a Milano. Ed al convincimento ha dato prima esca il fatto, che, per costruire il secondo binario fra Lecco e Calolzio, che non è che di sette chilometri, come facevo rilevare or ora, e su terreno piano e senza ostacoli, si siano impiegati più di due anni, tempo bastevole per costruire una linea molto più lunga ed in condizioni di terreno assai più difficili.

Ed ella, onorevole ministro, mi deve essere cortese di una precisa risposta, al fine di dare una doverosa spiegazione a quelle popolazioni, in nome delle quali io e l'onorevole Baslini abbiamo parlato, anche per incarico degli onorevoli Credaro e Silvio Crespi, e che davvero sono esasperate per tanto inesplicabile ritardo.

L'onorevole Baslini vi ha portato i documenti atti a comprovare che quest'elettrificazione ormai si impone, sia dal lato tecnico, sia da quello finanziario. Ho qui sott'occhi anch'io la Relazione sull'andamento delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio 1907-908, nella quale relazione si riconosce che il sistema di trazione applicato sulle linee valtelinesi, da Lecco a Sondrio ed a Chiavenna, è risultato migliore del sistema delle linee varesine.

Ivi è detto a chiare note che le linee valtelinesi procedono bene, « regolarmente », « senza che si siano manifestati inconvenienti di qualche importanza »; e a pagine 102-103 si assevera che il sistema adottato per le valtelinesi si è dimostrato « più utile » d'ogni altro: economicamente utile in quanto la spesa risultò per le valtelinesi di lire 0.008 circa per tonnellata-chilometro, in confronto di lire 0.013 a lire 0.14 circa per le linee varesine e di lire 0.013 per la trazione a vapore. Ed a conferma di questo vantaggio si propone (vedi pagina 129) per la linea Milano-Gallarate di trasformare il sistema varesino in sistema valtelinese.

Ed allora io domando: A che scopo per-

dere il tempo in tanti esperimenti? a che scopo ritardare il soddisfacimento del desiderio di quelle popolazioni? a che scopo ritardare quel che è stato le mille volte promesso?

È, o non è evidente che se l'Amministrazione delle ferrovie avesse davvero in animo di mantenere la promessa che tanti ministri e sottosegretari hanno fatto (e anche l'amico Credaro ha nel suo archivio una bella raccolta di epistole proprio su questo argomento) non dovrebbe occuparsi più di ulteriori esperimenti, data la fatta constatazione? Le linee valtelinesi - è dedita che lo proclama - funzionano bene; quel sistema non presenta inconvenienti ed è economicamente vantaggioso; perchè non decide dunque, e subito, di applicare il sistema stesso al prolungamento Lecco-Milano? Non è forse una linea unica quella che corre da Sondrio e Chiavenna a Colico, da Colico a Lecco, da Lecco a Milano? E se si trovasse migliore un nuovo sistema si dovrebbero trasformare di punto in bianco, ora che procedono in modo soddisfacente, le linee valtelinesi?

Io non nego, nè, come scenziato, per quanto modesto, posso negare *a priori*, che ci siano sistemi migliori di quello oggi in funzione sulla Lecco-Valtellina; e certo se ne inventeranno de' più perfetti, sotto ogni rapporto, col volgere degli anni; in fatto di applicazioni della scienza si cammina velocemente e senza posa! Ma io dico: Fate subito il prolungamento della trazione elettrica da Lecco a Milano, o almeno fino a Monza, se per il tratto Monza-Milano ci sono per davvero, in questo momento, gravi difficoltà tecniche; e riservate i sistemi più perfetti che state sperimentando, o che potranno venire da un istante all'altro alla luce, per le altre linee.

Le mie popolazioni non hanno eccessive pretese; accettano il bene presente senza ambire, senza attendere il meglio futuro, assai futuro, e anche assai problematico. Esse, signor ministro, si accontentano del sistema, che i corpi tecnici dello Stato assicurano essere già in buona azione in Valtellina: esse si accontentano che sia oggi applicato anche per la Lecco-Milano questo sistema, e ciò le domandano, e ciò intendono che sia al più presto eseguito!

Questo esse vogliono, e a loro poco importa degli esperimenti che state facendo. Anzi, a proposito di esperimenti, esse coltivano un altro dubbio, ed è che invece di

provvedere ad elettrificare la Lecco-Milano, si pensi di adibire le linee valtelinesi ed il tronco Lecco-Calolzio a sede soltanto di esperienze in materie di trazione elettrica. Invero negli scorsi giorni lassù non si è fatto che far delle prove, con nuovi tipi di condutture, e con carri dinamometrici, per vedere ciò che convenga adottare per i Giovi o per la Savona-San Giuseppe. Il che sarà, non ne dubito, ottima cosa e utilissima per la coltura elettrotecnica applicata al progresso ferroviario; ma non serve certamente a far fare un passo innanzi alla trasformazione in elettrica della linea Lecco-Milano.

L'onorevole Baslini ha citato le varie ragioni di indole locale e pratiche che militano a favore di questa elettrificazione. Egli ha parlato degli svaghi dei villeggianti, dei cittadini che amano recarsi in campagna per gite di piacere, per godersi una bella giornata, per prendersi, come si dice, una boccata di aria pura; ed ha parlato di rurali, che hanno bisogno, per le necessità della loro vita e dei loro lavori, di recarsi spesso alla città. E ciò per dimostrarvi che la trasformazione ci vuole, soprattutto perchè siano abbassate le tariffe, che oggigiorno sono realmente delle tariffe da usurai, come ne fa fede lo specchietto che così diligentemente ha comunicato lo stesso onorevole Baslini e che io non posso che confermare nella eloquente verità delle sue cifre.

Ma vi sono anche delle ragioni più importanti e generali per sostenere questa opera di elettrificazione, per far sì che Milano sia congiunta con la Brianza, col Lario, con la Valtellina da rapidi e numerosi treni giornalieri che partano dalla capitale lombarda verso la campagna ed a Milano ritornino; treni che possono portare giornalmente dalla città alla campagna, e viceversa, gente d'affari e lavoratori d'ogni sorta, che hanno bisogno di trovarsi quotidianamente in centri cittadini per svolgere la loro attività.

Guardando il problema da questo punto di vista più largo, più moderno, noi possiamo stabilire che, con una linea elettrica fra Lecco e Milano, si potrà apportare tanto un miglioramento nelle condizioni del ceto operaio cittadino, quanto una razionale diffusione topografica degli stabilimenti industriali. Ed in ciò saremmo anche di accordo con alcuni valenti economisti che vanno scrivendo in questi giorni così nel Belgio come in Francia proprio su questo argomento.

Mi pare che nella discussione del bilancio di agricoltura vi sia stato un oratore che ha ricordato il bellissimo libro recente del Méline: « *Le retour à la terre* », non so se altri abbia ricordato l'altro libro; non meno importante, e che quello ha preceduto, del socialista belga Vanderwelde: « *L'exode rural et le retour aux champs* ». In questi due libri sono appunto esaminati questi problemi sociali cui accennerò soltanto di volo, per non tediare la Camera già fin troppo benevola con me.

Il Vanderwelde studia nel suo libro una folla di fenomeni sociali interessanti: migrazioni quotidiane, permanenti o di stagione; dissociazione e riassociazione dell'industria e dell'agricoltura; afflusso dei rurali nelle città ed esodo dei cittadini verso la campagna, e dimostra come tutti questi fenomeni presuppongono una condizione comune, e cioè la facilità sempre più crescente dei trasporti e delle comunicazioni, la possibilità per i lavoratori di avere la sede del loro lavoro ben distante dalla abitazione, oppure, per le industrie, di aver la sede della loro produzione assai lungi dai centri di consumo.

E perchè non potrebbe verificarsi, fra Milano e Lecco, ciò che avvenne già, su ampia scala, nei dintorni di Londra, e ciò che succede nel Belgio?

E proprio ora che a Milano si dibattono le questioni degli affitti assai cari, delle difficoltà di trovare alloggio, delle case operaie, non è vero che qualora noi avessimo dei treni elettrici che mettessero in comunicazione ogni mezz'ora la capitale lombarda con le pianure circostanti (con tutta quella zona ridente che è la Brianza, e con quell'altra zona non meno bella e salubre che è il Lario, con la mia Valsassina, che ci è invidiata anche dagli stranieri) non è vero che gli operai, e con essi molti delle classi medie e molti impiegati, potrebbero alloggiare fuori della città, nell'una o nell'altra delle tante borgate, che s'incontrano sulla linea da Milano a Lecco?

E solo di sfuggita, per avviarmi alla fine, accennerò alla importanza che la linea elettrica Milano-Lecco-Colico dovrà assumere quando sarà effettuata (e speriamo che ciò avvenga al più presto!) la ferrovia dello Spluga. Di fronte ad un avvenire così grandioso, lo Stato può essere certo, che, anche facendo ora il sacrificio di una forte somma per la trasformazione che si desidera, non avrà speso male il suo danaro, che è poi

danaro nostro, il danaro dei numerosi contribuenti lombardi.

Per tutte queste ragioni d'indole locale, per queste ragioni d'indole generale, che asurgono a fatti economici e sociali del massimo interesse, io prego l'onorevole ministro di darmi tutti quegli schiarimenti che gli ho chiesto intorno ai lamentati ritardi: ritardi che hanno dato luogo ad un mondo di chiacchiere e di supposizioni più o meno vere, appunto perchè è impossibile al pubblico di addentrarsi in quello che l'onorevole Luzzatti (giacchè lo vedo aggirarsi in questo momento nell'emiciclo) chiamò felicemente un giorno il « Vaticano ferroviario ».

Attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici la parola che rassicuri le popolazioni, che io qui rappresento; la parola che faccia finalmente onore alle reiterate promesse dei suoi predecessori; la parola che assicuri che questa linea elettrica sarà compiuta in nome della civiltà, del progresso, della giustizia, degli interessi industriali e proletari. Ed io posso assicurare che il nome dell'onorevole Bertolini, se così avverrà con ogni sollecitudine, sarà dalle mie popolazioni benedetto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio gli onorevoli colleghi delle espressioni di fiducia, di cui mi furono larghi, e mi studierò di dare le informazioni che desiderano, e che credo saranno tali da permetter loro un giudizio sull'operato dell'amministrazione, assai più favorevole di quello che essi hanno creduto di dare.

Innanzitutto rendiamoci conto della ragione sostanziale dei ritardi; poichè, se ci renderemo conto delle ragioni sostanziali dei ritardi, indipendenti, per dir così, dalla volontà dell'amministrazione, verranno a perdere d'importanza anche i sospetti di ritardi attribuibili all'amministrazione; sospetti che io credo di poter dimostrare assolutamente infondati; ciò che non può fare che gran piacere ad entrambi gli onorevoli interpellanti.

Vi è, prima di tutto, da togliere di mezzo una questione molto importante, ed è quella che riguarda il riscatto del tratto Monza-Calolzio, come gli onorevoli interpellanti sanno, costruita da una società Briantea, con convenzione approvata da un decreto del 1866 e per la quale andava a cadere il periodo utile per il riscatto, precisamente col 1° gennaio 1904.

Il riscatto fu intimato, con effetto dal 1° gennaio 1905; ma vi sono molte e gravi questioni da dirimere, nelle quali gli interpellanti mi permetteranno di non addentrarmi, se non per dichiarare che, rispetto alle Società concessionarie di linee che sono esercitate dallo Stato, io credo che sia ormai tempo di venire ad una riforma, che alcuni giudicheranno forse ardua, ma che io giudico necessaria.

Credo che bisogna farla finita con le questioni interminabili, che si sollevano rispetto alla liquidazione della compartecipazione degli utili, da parte delle società concessionarie; le quali, con cause giudiziarie e con pratiche amministrative, ottengono di protrarre indefinitamente gli effetti del riscatto; con che noi naturalmente veniamo a dar loro la compartecipazione in quel maggior traffico, che sulle nostre ferrovie si va realizzando, e del quale esse non sopportano i sacrifici. Di modo che, se la Camera non fosse già aggravata di lavoro, ed io non temessi di stancare quasi la pazienza, col chiedere la sua approvazione per altri importanti disegni di legge, oltre quelli che ebbi l'onore di presentarle, le avrei pure presentato questa riforma, che è già pronta, per arrivare, cioè, alla espropriazione delle linee concesse, in modo che, una volta intimata la diffida e fatto il deposito dal prezzo, abbia effetto il riscatto, salvo a dibattere giudiziariamente se il prezzo depositato dallo Stato sia giusto, o no.

Ora, fatta questa parentesi per accennare la delicatezza delle questioni sorte fra la società della Monza-Calolzio e lo Stato, riescirà evidente agli onorevoli interpellanti come con prudenza si dovesse procedere da parte dello Stato. Perché quando noi invochiamo dalle società concessionarie il consenso alla esecuzione di ampliamenti e miglioramenti, le società, che naturalmente non vogliono sopportarne l'onere, rispondono necessariamente di no, e noi siamo tratti in un dedalo di questioni per dimostrare che sono assolutamente indispensabili; e spesso non sappiamo quale ne potrà essere la soluzione. Nel caso concreto poi la questione sarebbe divenuta più grave, se noi avessimo, prima del momento opportuno, proceduto alla trasformazione elettrica, perchè non si può nemmeno parlare di ampliamenti resi necessari da un aumento del traffico, ma di un miglioramento di servizio.

L'altra ragione, indipendente dalla buona volontà dell'Amministrazione, fu accennata

dall'onorevole Baslini quanto, sia pure più brevemente, dall'onorevole Cermenati: è la obbiezione opposta dall'Amministrazione, circa la incapacità della stazione di Milano ad accogliere quel maggior numero di treni che questa dovrebbe accogliere, una volta che fosse compiuta la elettrificazione delle linee, alla quale gli onorevoli interpellanti si interessano.

Ora su questo punto mi rincresce di dovere essere d'opinione assolutamente diversa da quella dell'onorevole Baslini, perchè ho dovuto convincermi che tale impossibilità esiste. Infatti si andrebbe a compromettere non dico la regolarità, ma la sicurezza del servizio con probabilità di disastri se nell'attuale stazione centrale di Milano si facessero entrare degli altri treni.

Nè varrebbe l'espedito suggerito dall'onorevole Baslini, di accoppiare cioè i treni locali di Monza con quelli provenienti da Lecco. È un espedito inaccettabile nelle attuali condizioni, perchè vi si oppone la ristrettezza della stazione di Monza, nella quale egli vorrebbe fatto l'accoppiamento.

RUBINI. Fermiamoci a Monza! (*Interruzione del deputato Baslini*).

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ella ha dichiarato tanto modestamente la sua incompetenza, onorevole Baslini, che spero vorrà almeno ascoltare quello che io dico.

LUZZATTI. Se si irrita persino l'onorevole Rubini! (*Si ride*).

RUBINI. Non mi irrito.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Andiamo innanzi nella breve narrazione.

Dunque il servizio di quelle linee, quando fossero elettrificate, non potrebbe essere fatto, con sicurezza che non si avessero a produrre gravi inconvenienti, fino a Milano, se non quando alla stazione centrale di Milano s'è sostituita la stazione al Trotter.

Ma poichè evidentemente, ove io dicessi che questa è la decisione dell'Amministrazione, gli interpellanti certo si dorrebbero del lungo periodo che sarebbe frapposto alla soddisfazione delle loro aspirazioni, sono invece lieto di annunziare che l'Amministrazione, preoccupata di non ritardare l'elettrificazione delle linee, fino a che essa non possa far entrare i treni nella stazione al Trotter, ha pensato di fare degli impianti nella stazione centrale di Milano dove oggi esiste il servizio della grande velocità, il quale fra breve sarà trasportato nelle sta-

zioni di Porta Romana e di Porta Vittoria; con che sarà possibile di costruire dei marciapiedi lungo i quali potranno fare servizio quel maggior numero di treni che oggi la stazione non può accogliere.

E vengo ad altre osservazioni che sono state fatte dagli onorevoli interpellanti.

Non si tratta, egregi colleghi, di decidere fra il sistema della terza rotaia e quello del filo aereo, come gli onorevoli interpellanti han ben detto; questa è una questione che l'esperimento delle linee valtelinesi e della Varesina ha risolto. Il problema tecnico è un altro; sulle linee valtelinesi ci sono treni i quali hanno una velocità da 50 a 60 chilometri all'ora; l'Amministrazione invece vorrebbe che i treni elettrici sulla linea Lecco-Milano, potessero raggiungere una velocità di 90 chilometri all'ora; ed ecco che per questo aumento di velocità si rende necessaria un'attrezzatura di linea e un sistema di presa di corrente diversi da quelli che sono attualmente in uso sulle linee valtelinesi.

Ebbene in questa materia della elettrificazione delle linee molte cose rimangono da studiare e da sperimentare. Qualcuna delle incertezze, a cui essi hanno fatto cenno e che essi hanno però riferita alla Camera con qualche esagerazione, compatibile naturalmente coll'interesse messo nella dimostrazione della loro tesi, prova precisamente quanto sia il bisogno di ben studiare e di bene sperimentare prima di passare ad una sistemazione così importante.

Mi pare che l'onorevole Baslini accennasse che in fondo si tratta di un impianto di limitata importanza: invece si tratta di impiantare la trazione elettrica sopra delle linee che hanno una lunghezza di circa 100 chilometri. Si tratta dunque di un impianto importante, tanto importante che la somma occorrente preventivata qualche anno fa, e sulla quale debbo fare le mie riserve, è di ben 5 milioni.

Or dunque è necessario di ben sperimentare quale sia l'attrezzatura delle linee, quale sia il sistema di corrente che più convenga di fronte alla maggiore velocità che si intende di raggiungere.

Vi sono in concorrenza due sistemi, quello offerto dalla Casa Ganz e quello offerto dalla Casa Westinghouse; ma l'Amministrazione non si è creduta tranquilla (ed io non so darle torto) nello scegliere a tavolino fra i due sistemi e preferisce di scegliere dopo

che un esperimento concreto sia fatto. Questo esperimento può essere fatto precisamente sul tratto fra Calolzio e Lecco dove, esistendo due binari, è possibile impiantare sopra un binario la trazione ad un sistema e sopra l'altro binario la trazione con l'altro sistema.

Questi esperimenti si andranno fra poco ad eseguire. Certamente vi furono dei ritardi che purtroppo si verificano in ogni genere di lavori, qualunque sia la buona volontà che ci si mette, ritardi dovuti alla consegna del materiale ed in parte anche a maggiori studi che si dovettero fare ed al legittimo intendimento dell'Amministrazione di evitare per i lavori di impianto la stagione invernale, la quale ne avrebbe accresciuto notevolmente il costo.

L'onorevole Baslini parlò dell'impianto di Morbegno. Ora sta di fatto che l'impianto di Morbegno potrebbe dare una quantità di energia superiore a quella, di cui si ha bisogno per l'esercizio delle linee valtelinesi, ma egli deve tener presente che la maggiore potenzialità, di cui sarebbe suscettibile l'impianto, non sarebbe sufficiente a fornire tutta quanta l'energia elettrica, che occorre per l'esercizio delle altre linee, tanto che egli, che è così diligente lettore delle relazioni della Direzione generale delle ferrovie, avrà trovato come nella relazione del 1907-1908 si dica che si dovrà servirsi anche della energia, che deve esser messa a disposizione delle ferrovie dello Stato presso Usmate, dalla Società concessionaria della derivazione dell'Adda tra Brivio e Paderno.

Mi permetta anche di osservargli che quel conto, che egli ha voluto qualificare di esagerato, ma che dopo questa qualifica ha pure voluto mettere sulla bilancia, cioè della perdita di denaro, che quotidianamente si fa non utilizzando tutta la energia a Morbegno, è proprio esageratissimo, perchè quello, che si perde è l'acqua dell'Adda, ma per renderne utile la forza di caduta bisogna spendere almeno un milione.

Veda dunque l'onorevole Baslini che siamo ben lontani dal perdere qualche cosa, che sia già utilizzabile se, per avere la maggiore energia è necessario sostenere una spesa assai rilevante.

Dunque sugli intendimenti dell'amministrazione, nessun dubbio; nè vi è bisogno, onorevole Baslini, di aver conoscenza degli ordini riservati, che il direttore generale scriva sopra telegrammi, nè delle confiden-

ziali relazioni, che uffici interni gli facciano.

Ogni qualvolta io sento che dei colleghi portano alla tribuna della Camera simili notizie, non posso che altamente deplorarlo, (*Benissimo!*) non nei riguardi loro, che Dio me ne guardi, ma nei riguardi dei funzionari, che hanno mancato al primo dei loro doveri. (*Benissimo!*) E, se questi funzionari io conoscessi, autonomia, o non autonomia, si assicuri l'onorevole Baslini, che non farebbero più parte dell'amministrazione, perchè se ne sono mostrati indegni. (*Benissimo!*)

Ed ora, che ho assicurato gli onorevoli Baslini e Cermenati sugli intendimenti dell'amministrazione, mi permettano gli onorevoli interpellanti, qualche altra osservazione di carattere, dirò così, generale.

Intendiamoci chiaramente sulla questione della elettrificazione delle linee. Questa questione è di grandissima importanza, ma io temo che la sua importanza in parecchi casi sia stata esagerata, almeno di fronte allo stadio attuale dei progressi della scienza applicata all'industria.

È fuori di dubbio che per alcune linee di montagna la elettrificazione rappresenta degli indiscutibili vantaggi.

Ma, dopo che, come diceva altra volta in questa Camera ai colleghi che si interessano, e giustamente, del valico del Cenisio, dopo che si sono introdotte le locomotive di montagna a cinque assi accoppiati, ci troviamo in grado di fare a vapore, lo stesso servizio che potremmo fare con l'elettricità. Ciò non toglie però che per le linee di montagna dei vantaggi si avranno, specialmente una maggiore rapidità dei treni: che, ad esempio, per il valico dei Giovi, sarà un grandissimo vantaggio, perchè, naturalmente ottenendosi una marcia più rapida dei treni, diverrà maggiore la potenzialità della linea. E lo stesso conforto all'onorevole Astengo per quella linea tra Savona e Ceva che tanto l'interessa. Ma quando invece di linee di montagna o di valichi alpini si tratta di linee di pianura, allora i vantaggi della elettrificazione sono molto, ma molto discutibili, perchè, grazie alle locomotive che già abbiamo in servizio, siamo in grado già fin d'ora di poter sopportare ad un intenso traffico, anche a vapore, senza ricorrere cioè alla elettrificazione, che, in questi casi, rappresenta, più che altro, la preparazione ad un traffico intensissimo, che confidiamo possa verificarsi in futuro.

Ed è appunto sotto questo punto di vista che si giustifica il proposito dell'Amministrazione di procedere all'elettrificazione delle linee di cui stiamo ragionando.

Gli onorevoli interpellanti hanno parlato entrambi di una violazione della legge del 23 dicembre 1906, patita dalle popolazioni che essi rappresentano ed anche su questo punto la loro cortesia mi permetterà una rettifica.

La legge del dicembre 1906, nel concedere i fondi nella misura di 910 milioni, compresi quelli concessi dalle leggi del 1905 e del luglio 1906, nel concedere quei fondi per il completamento della rete, non portava nel testo alcuna assegnazione di quelle somme a linee o a lavori determinati; ma nella relazione ministeriale era soltanto allegata una tabella indicativa, affinchè il Parlamento, all'incirca, conoscesse quale potrebbe essere stato l'uso più opportuno dei fondi stessi.

E questa non è una interpretazione della legge che io ora metto innanzi per comodo, ma quella che ne fu data allorchè il Parlamento credette di votare la legge e del resto è ragionevolissima, perchè nulla vi sarebbe di più assurdo che il cristallizzare la esecuzione di un programma di lavori, per sei, sette od otto anni, prescindendo da quelle variazioni di traffico che possono verificarsi in una linea o nell'altra. Quindi non parliamo di violazione di legge, perchè non ne è assolutamente il caso.

Non posso che altamente simpatizzare con l'idea manifestata dall'onorevole Cermenati, circa le agevolezze che le comunicazioni ferroviarie rapide, frequenti e a buon mercato, possono dare per la risoluzione del gravissimo quesito dell'urbanismo.

Ciò è nei voti dell'Amministrazione, quando possa essere messa in quelle condizioni normali, da cui siamo disgraziatamente ancora lontani, per le deficienze che si sono accumulate nel passato, è nel suo intendimento e nel suo programma, perchè è cosa già stabilita l'applicazione delle tariffe vicinali, applicazione però che non abbiamo potuto fare finora che in numero limitatissimo di linee. E d'altra parte la materia delle tariffe è piena di sorprese, come lo provano gli errori gravissimi commessi all'estero. Pertanto era ragionevole fare una applicazione delle tariffe vicinali a titolo di esperimento.

A questo proposito, mi permettano an-

che gli onorevoli interpellanti di trovare abbastanza ingiustificati i lamenti di disparità di trattamento ai quali essi hanno fatto cenno.

Certo, una delle caratteristiche (non vorrei offendere gli onorevoli interpellanti, ma non saprei come dire...), una delle caratteristiche della natura italiana è la passione della uguaglianza; e quindi, perchè il nostro vicino ha un vantaggio, quasi quasi saremmo desiderosi di toglierlo anche a lui solo perchè non è possibile che sia dato a noi.

Ma, onorevoli colleghi, non sarebbe certo il caso di andare a sopprimere quelle poche tariffe vicinali che siamo stati materialmente in grado di accordare, perchè non è possibile oggi materialmente di estenderle ovunque. Invero, se noi le estendessimo ovunque, determineremmo un disservizio ferroviario colossale, poichè non abbiamo quanto occorrerebbe per far fronte al grande aumento di traffico che si verificherebbe il giorno in cui fossero in vigore dappertutto le tariffe vicinali. Ora, se in alcuni luoghi si sono potute accordare, se in alcuni luoghi fu necessario accordarle per specialissime ragioni e soprattutto per sperimentare praticamente l'effetto loro, non si lamenti l'onorevole Baslini di disparità di trattamento, perchè quelle regioni e quelle provincie potrebbero lamentarsi di disparità di trattamento, nelle quali in alcun luogo si è potuto procedere all'applicazione delle tariffe stesse, non quelle provincie o regioni nelle quali le tariffe vicinali funzionano per qualche linea.

Crederei, soprattutto con la storia che ho fatto dell'andamento della questione, con l'aver dimostrato per quali tappe fosse assolutamente necessario di passare, e quanto la via sia ardua a percorrerla, di aver completamente tranquillato gli onorevoli interpellanti.

Torno però a rassicurarli che da parte dell'amministrazione non vi è alcun intendimento di ritardare oltre i limiti e le esigenze di cui io ho parlato l'impianto della elettrificazione sulle linee di cui si tratta; e quanto alle assicurazioni molteplici ed in vario senso che ha lette l'onorevole Baslini, io non ho nulla da togliere al loro valore perchè quelle assicurazioni, come l'ultima data dal mio collega dell'agricoltura dopo opportuna interpellanza da lui fatta alla Direzione delle ferrovie parla della elettrificazione « dopo esecuzione di la-

vorì di assoluta urgenza sulle linee ». Ora, noi siamo disgraziatamente ancora in questa condizione: che si tratta di dover scegliere fra lavori di somma urgenza. Presentemente di fronte a proposte di lavori il direttore generale non si trova mai nel caso di dire: « questo lavoro non si faccia perchè sarebbe un lavoro semplicemente utile, ecc. » No, onorevoli colleghi: i lavori dei quali l'amministrazione fa proposta, sono disgraziatamente tutti quanti lavori urgenti; e si è costretti a scegliere fra quelli che hanno maggiore o minore urgenza.

Che se noi proprio dovessimo aspettare di aver compiuti tutti i lavori di urgenza ai quali è fatto cenno, come condizione, nella risposta data dall'onorevole Cocco-Ortu, onorevole Baslini, ella dovrebbe rassegnarsi ad aspettare almeno sette, otto, dieci anni prima di vedere iniziata l'elettrificazione da lei invocata.

Ma, fortunatamente, noi saremo in grado di mantenere, non gli impegni precisi, ma gli affidamenti, che furono dati non solo nell'interesse locale ma anche nell'interesse generale, senza la cui soddisfazione non sarebbe giustificata a sì caro prezzo quella dell'interesse locale.

Spero che gli onorevoli interpellanti non solo vorranno dichiararsi soddisfatti, ma potranno fornire alle amministrazioni locali, alle Camere di commercio ed a tutti quegli enti dei cui desideri si sono fatti interpreti spiegazioni che valgono a tranquillarle, e a risparmiare alla Amministrazione centrale il discredito che le viene dal dover ogni sei mesi tornare a dire per fatalità di cose la medesima cosa. (*Approvazioni vivissime*).

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

BASLINI. Ringrazio l'onorevole ministro Bertolini degli schiarimenti che ha fornito.

Ero informato delle ragioni sostanziali del ritardo, come egli le volle chiamare, le quali si opposero fin qui alla trasformazione delle linee. Io stesso ho accennato al riscatto del tronco Monza-Calolzio, linea di cui era concessionaria la Società Briantea. Ma, onorevole Bertolini, mi consenta di dirle che l'Amministrazione, ella stesso lo ha già ammesso, da tempo è in possesso della linea; ed ora non pendono che contestazioni, di portata, diremo così, finanziaria per la liquidazione del rispettivo dare ed avere.

Alla capacità della stazione di Milano io

parimente accennai. L'onorevole Bertolini insiste in questo concetto, ed esclude che si possa tentare l'esperimento del quale ho parlato. Perdoni, onorevole ministro: vi sono diciotto treni, se non isbaglio, che fanno il servizio locale tra Milano e Monza. Ora io non dico di agganciare, di unire questi a quelli che provengono da Lecco, ma propongo che siano gli stessi treni provenienti da Lecco a fare anche il servizio locale Milano-Monza. Per tal guisa non sarà necessario nè di fare entrare nè di far uscire un treno di più dalla stazione di Milano.

L'onorevole Bertolini ha anche soggiunto che l'Amministrazione si ripromette di accelerare quanto è più possibile la elettrificazione, mi si perdoni la parola, della linea di Lecco e delle linee adiacenti; e perciò l'onorevole Bertolini ha informato che l'Amministrazione intende di impiantare altrove i servizi della grande velocità, e là dove sono i servizi della grande velocità mettere le banchine di accesso ai treni di Lecco.

Mi permetta a questo riguardo di osservare che il servizio della grande velocità è fatto, nella stazione di Milano, proprio dalla parte opposta a quella dalla quale dovrebbero partire e arrivare i treni di Lecco; per cui non credo che, nei riguardi nostri, la soluzione sia pratica, a meno che non si voglia sistemare in un modo tutto diverso il servizio.

È stato anche detto che si rende necessario un nuovo sistema di attrezzatura e di presa di corrente, e che perciò furono presentati due diversi sistemi, sottoposti alla amministrazione uno della casa Ganz ed un altro della casa Westinghouse.

Anche l'onorevole Cermenati ed io abbiamo parlato dell'impianto di questi due sistemi sul tratto Calolzio-Lecco; ma abbiamo anche osservato che l'impianto era stato iniziato fin dal marzo dell'anno passato, e che poi i lavori furono tralasciati; ed appunto di questo non ci diamo ragione noi, come non si danno ragione tutte le popolazioni interessate lungo la linea.

Esclude l'onorevole Bertolini che l'energia che si potrà derivare dal bacino di Morbegno sia sufficiente alle esigenze del traffico e della trazione sulle tre linee Lecco-Milano, Milano-Bergamo, Usmate-Ponte San Pietro. Non esclude, quanto meno, che lo sia per qualcuna di queste linee. In ogni modo, nel brano di relazione che ho letto è detto chiaramente che questa energia dovrebbe essere sufficiente.

So che nella relazione stessa è fatto cenno anche all'obbligo imposto alla Società Edison di consegnare tremila cavalli alla stazione di Usmate, da prelevarsi dalla derivazione di Brivio.

Ora il fatto che l'energia del bacino di Morbegno non sia sufficiente, non esclude che si possa richiedere alla Società Edison di adempiere al patto contrattuale, che le è imposto, e di consegnare la residua energia necessaria alla stazione di Usmate.

Io non ho detto che nei nostri riguardi la legge 23 dicembre 1906 non sia stata applicata per malvolere o perchè i fondi siano stati altrimenti disposti; ho solamente pregato l'onorevole ministro di voler sollecitare questi esperimenti e di voler dar corso ad un impianto, che, come egli stesso ha convenuto nelle sue ultime parole, è non soltanto di interesse locale ma anche di tutto interesse per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

E non mi sono mai sognato di lamentare che ad altri siano usati privilegi di tariffe negati a noi: io non ho fatto che un confronto in questo senso, che di tutte le linee le quali irradiano da Milano per la provincia di Como e per i laghi, come le linee varesine, quelle per il lago Maggiore, quelle della Società Nord-Milano, la sola che abbia tariffa intera è quella che mette capo a Lecco alla Valtellina e, quando Dio vorrà, anche allo Spluga.

Ora io domando se l'onorevole ministro non creda che da questa diversità di trattamento possa derivare un danno serio e sensibile a tutte le popolazioni che si trovano lungo quella linea ferroviaria ed ecco perchè ho invocato questa parità di trattamento; domandando non che la tariffa ridotta sia tolta agli altri, ma sia estesa anche a noi che siamo i soli ad esserne esclusi.

Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole ministro degli affidamenti dati e confido che al più presto saranno ripresi gli esperimenti sul tratto Lecco-Calolzio, esperimenti che potranno poi consentire l'elettrificazione di tutta la linea.

Mi preme aggiungere una parola sul rimprovero che l'onorevole ministro, in seguito a quanto io ho detto, ha creduto di rivolgere a quegli impiegati che potessero avermi comunicato degli ordini di servizio.

Debbo escludere nel modo più assoluto di avere avuto qualsiasi comunicazione diretta; può essersi trattato di confidenze fatte da amico ad amico e che furono ripor-

tate a me da chi sapeva quanto m'interessassi della questione; in una parola, può essersi trattato di informazioni confidenziali che in nessun modo, però, mi furono date dall'amministrazione ferroviaria.

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

CERMENATI. La mia interpellanza si limitava a chiedere all'onorevole ministro il perchè del ritardo nel compiere gli esperimenti di cui si tratta. L'onorevole Bertolini è stato così cortese da spiegarmi le varie cause di ritardo e di assicurarmi che gli esperimenti saranno al più presto compiuti, per procedere all'applicazione della desiderata trazione elettrica. Io non ho quindi altro da dirgli se non che sono lieto della sua risposta; e confido soprattutto nella sua buona volontà perchè ciò che è desiderio delle popolazioni in nome delle quali ho parlato sia tra non molto un fatto compiuto. Grazie, e attendo!

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Credaro al ministro delle finanze « sulla necessità di modificare la convenzione stipulata il 23 giugno 1857, tra il Governo austriaco e il comune di Livigno (Sondrio), per l'importazione in esenzione da dazio di merci prodotte nel comune stesso, secondo i giusti desideri di quella popolazione ».

L'onorevole Credaro ha facoltà di svolgerla.

CREDARO. Il matematico Eugenio Beltrami, che professò prima nell'Università di Pavia e poi in quella di Roma, mi raccontava un giorno che, essendosi trovato a Livigno a passarvi alcuni giorni d'estate, ebbe vaghezza di interrogare qualche abitante del luogo, se avesse militato sotto la bandiera di Garibaldi e ne richiese il sindaco. Questi gli rispose: Signore, quando a Livigno giunse la notizia che Garibaldi raccoglieva militi per cacciare lo straniero, la guerra era finita, l'unità della patria era compiuta.

E io stesso ricordo che nel 1882, essendosi fatte le elezioni nel cuore dell'inverno, il risultato della votazione di Livigno si seppe a Sondrio dieci giorni circa dopo quello della votazione.

Noi abbiamo in Livigno un comune, che è tagliato fuori dalle comunicazioni coll'Italia.

Sta al di là della grande catena alpina, in un magnifico altipiano attraversato dal fiume Spöl, che porta le sue acque all'Inn,

al Danubio e al mar Nero; è la sola terra italiana che si trova in queste condizioni. Livigno è una colonia di pastori, sperduta lassù a 1800 e più metri, divisa dall'Italia con parecchie, e direi relativamente facili, comunicazioni con la Svizzera ed anche con l'Austria.

Infatti da Livigno, per una strada buona, carrettabile, in poche ore si arriva sulla grande strada che congiunge l'Engadina con l'Italia e che entro un anno sarà percorsa dalla nuova ferrovia in parte già in esercizio che mette in comunicazione la Svizzera con la Valtellina attraverso il passo del Bernina. Inoltre da Livigno, per altri passi, si arriva facilmente nell'Alta e nella Bassa Engadina e nel Tirolo tedesco.

Se però da Livigno si vuole entrare, diciamo così, in Italia, se gli abitanti del comune di Livigno vogliono recarsi al capoluogo del loro mandamento, a Bormio, debbono camminare una intera giornata, passare il Foscagno, alto 2300 metri, e spesso percorso dalle tempeste, per un sentiero spesso difficile.

Questa situazione singolare ha fatto sì che sin dal 1801 il Governo austriaco escluse questo comune dalla linea doganale.

Il confine politico non coincide col confine doganale; Livigno, che è una valle assai lunga parallela all'Engadina e fisicamente non italiana, trovasi al di là della dogana italiana. È una zona neutra, dalla quale chi vuole uscire, trova ad ogni sbocco un doganiere italiano o svizzero. E nel 1857 fu conchiusa fra questo comune ed il Governo austriaco una convenzione, la quale è fondata sopra questi capisaldi; il comune può importare liberamente dall'estero, senza pagamento di dazio, tutto quello che gli occorre: il comune può importare nell'Italia doganale, i suoi prodotti o, meglio, il suo prodotto, perchè produce una sola cosa, il bestiame, in esenzione di dazio.

Ma sono avvenuti ed avvengono naturalmente inconvenienti che si possono evitare, applicando l'articolo 4 della convenzione, il quale stabilisce che, « qualora la condizione degli abitanti del comune di Livigno e di Trepalle fosse per migliorare, si riservano essi di impetrare un equitativo aumento nei generi di importazione e di esportazione ».

Il numero dei capi di bestiame che Livigno può, in esenzione di dazio, importare sui mercati della Valtellina e dell'Italia in genere, è tassativamente determinato dal-

Particolo 2 della convenzione, e cioè: buoi e tori 45, vacche 77, manzetti 210, vitelli 343, cavalli 50, ecc.

Ma, da allora in poi, è avvenuto che lo allevamento dei buoi, dei tori e dei cavalli è stato quasi abbandonato, laddove è aumentato molto quello delle lattifere.

Accade perciò che il comune si trova in questa specialissima condizione che, per parte delle lattifere che importa in Italia, deve pagare il dazio alla dogana italiana.

Ora questa convenzione, onorevole ministro, è vantaggiosa soprattutto all'erario. Se lo Stato dovesse trasportare la linea doganale al confine politico, cioè al confine tra il territorio di Livigno e l'Engadina, si dovrebbero istituire tre o quattro nuovi uffici di dogana, al passo del Forculo, in Val Federia, al passo del Gallo e forse altri e si dovrebbe difendere una zona estesissima esposta a continue infiltrazioni di contrabbando, poichè il comune di Livigno si estende per circa quindici chilometri, e, come già dissi, è più aperto verso la Svizzera che verso l'Italia.

Oggi l'Italia ha un ufficio solo di dogana al Foscagno, e si è fatto il calcolo (non so se sia esatto) che se si dovesse comprendere nella linea doganale il comune di Livigno, la spesa di vigilanza dovrebbe aumentare di più decine di migliaia di lire con un introito, si e no, di mille lire. Imperocchè gli abitanti di Livigno sono 973, e si può calcolare che il consumo dei generi di privativa sia, per ogni abitante dei paesi di confine, di una lira. Aggiungasi a questo il grave prezzo dei trasporti dei generi di privativa da Sondrio a Bormio e da Bormio a Livigno e si ammetterà che le attuali condizioni rappresentano un interesse maggiore per lo Stato che per i Livignesi e i Trepallini.

Io faccio appello all'onorevole ministro affinché, in queste condizioni, voglia abolire l'articolo 17 della convenzione, il quale stabilisce che il comune di Livigno, per il privilegio che gode di importare i generi alimentari e i generi di privativa in esenzione da dazio dalla Svizzera, deve pagare allo Stato una tassa annua di 300 lire austriache, pari a italiane lire 259.26. Come pure la prego di vedere se non sia il caso di togliere l'eccezione che l'Austria nel 1857 (ed è facile comprendere perchè) faceva per la polvere ardente, di cui era vietata in modo assoluto l'importazione dalla Svizzera.

L'importazione sui mercati della Valtel-

lina attraverso la dogana italiana, deve essere stabilita sopra nuove basi, vale a dire i Livignesi debbono avere facoltà di vendere in Italia tutto il bestiame che producono, senza alcuna esclusione. Oggidì questo non avviene: mi si assicura che un buon terzo delle vacche, entrando in Italia, paga dazio perchè la convenzione limita l'importazione di esse in franchigia.

Io chiedo quindi che l'articolo 2 della convenzione sia modificato nel senso che risponde alla aumentata produzione, che si riduca il numero dei cavalli, dei buoi, dei tori, e si aumenti invece, il numero delle vacche, degli ovini e si permetta l'importazione di un certo numero di maiali.

È poi da studiare un'altra questione. La dogana, stando alla lettera della convenzione, esige per il bestiame importato in Italia (parlo sempre dell'Italia doganale) esige che si dimostri che sia indigeno, e questa parola si interpreta nel senso che la bestia deve essere nata e cresciuta a Livigno.

Ora, onorevole ministro, così si verrebbe a creare all'industria zootecnica del comune una difficoltà insuperabile. Il comune ha continuo commercio anche con la Svizzera: quando deve rifornire le proprie stalle, ricorre spesso ai mercati della Svizzera.

Se si volesse, per ogni capo, la dimostrazione che è nato in Livigno, bisognerebbe istituire colà un ufficio dello stato civile per le bestie, perchè l'amministrazione non può seguire la nascita di tutto il bestiame in un comune estesissimo che abbraccia pascoli che salgono quasi a tremila metri. Non si deve permettere che i comunisti si rechino a comperare il bestiame all'estero e lo introducano direttamente in Italia; ma allorché una bestia si è fermata per qualche tempo nel comune di Livigno, si è per così dire nazionalizzata, deve potersi importare nell'Italia doganale in esenzione di dazio.

Poichè quando lo Stato, nella convenzione, stabilisce il numero dei capi che possono ogni anno essere importati e questo numero è determinato dalla produzione, che è nota, di tutto il comune, lo Stato si è già messo al riparo da ogni frode e contrabbando.

Anche il sistema austriaco del certificato di origine non può più andare. Infatti il certificato deve essere firmato dall'agente comunale, e da due deputati: tutte cose che riescono impossibili, e che danno modo ai doganieri di esercitare sopra gli abitanti di Livigno una vera vessazione.

In conclusione, poichè questo comune si trova in condizioni eccezionali, perchè non ha strada, mentre avrebbe diritto, secondo la legge del 10 marzo 1865, ad avere una strada nazionale perchè passa una grande catena alpina: non ha telegrafo e riceve la posta tempo permettendo, cioè quando la neve e la tormenta non impediscono di passare il Foscagno; vede i carabinieri sì o no, una volta al mese e forse questa è una fortuna; e vive di un solo prodotto, il taglio del fieno alto una spanna, fatto una volta all'anno; e cioè vive nella massima ristrettezza e nella massima modestia; io domando che almeno, quando i suoi abitanti si presentano alla dogana italiana, siano trattati come italiani: perchè oggi i livignesi sono considerati come stranieri alla dogana, e sono vessati continuamente; ed essi sono obbligati a pagare anche la spesa della visita sanitaria; mentre questa dovrebbe essere a carico dello Stato.

Io prego l'onorevole ministro delle finanze di considerare tutte queste circostanze. Nell'Italia del nord vi è anche un sud, diciamo così, se mi si permette il bisticcio: nell'Italia del nord i paesi di montagna stanno molto male.

Io ho dinanzi la relazione del nostro onorevole collega Cao-Pinna sul bilancio dell'interno, nella quale vi è uno studio sopra l'aliquota delle sovrimposte provinciali. Orbene, Sondrio, fra le 69 provincie del Regno, è quella che ha la maggiore aliquota: 1,39. La provincia di Sondrio, composta di comuni tutti montani, sostiene spese enormi per strade, scuole, boschi: non può più vivere. I comuni poi si trovano in condizioni ancora peggiori della provincia.

In questa occasione si offre all'onorevole ministro delle finanze l'occasione di usare un qualche riguardo a un comune; riguardo che rappresenta il riconoscimento di un diritto. Ed io confido che l'onorevole Lacava, che ha alta mente e cuore sensibile, vorrà riprendere in esame la convenzione conclusa nel 1857 tra l'Austria e il comune di Livigno e non con cuore austriaco, ma con cuore italiano. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Debbo ringraziare anzitutto l'onorevole Credaro delle parole gentili e cortesi al mio indirizzo e lo debbo ringraziare ancora, perchè mi

ha dato occasione di studiare le condizioni in cui si trova il comune di Livigno, che per la prima volta, ho saputo si trovi fuori della linea doganale quantunque appartenente all'Italia.

E mi sono reso conto delle condizioni in cui versa quel comune, così bene accennate dall'onorevole Credaro, cioè che esso ha maggiori vie di comunicazione verso la Svizzera ed anche verso l'Austria, che non verso le contrade italiane.

E m'ha fatto anche molta impressione il sapere che, per arrivare a Bormio, capoluogo di mandamento, vi è appena, appena una strada carreggiabile...

CREVARO. Pedonale.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Pedonale.

...e che bisogna passare attraverso catene di monti di duemila metri...

CREVARO. Di duemila e trecento.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Più ancora!...

...mentre che dall'altra parte ha facili comunicazioni.

Non potendosi stabilire in quel punto una linea doganale secondo i confini politici del Regno, perchè sarebbe stato necessario, come bene ha detto l'onorevole Credaro, stabilire molti uffici doganali, trovandosi questo comune sparso in una vallata nella quale sono disseminati circa duemila abitanti, compresi quelli di una frazione di Livigno, che si chiama Trepalle, si è ritenuto, nell'interesse della amministrazione doganale, per non accrescere molto le spese, di spostare la linea doganale e di portarla un po' lontano dal territorio di Livigno. Questa condizione di cose non è nuova; e, se mal non ricordo, la condizione in cui si trova Livigno, non rimonta al 1857, ma al 1801.

CREVARO. Sì, sì!

LACAVA, *ministro delle finanze*. Dunque, da quel tempo, questo comune si trova al di fuori della linea doganale italiana.

Per quanto concerne la viabilità, non al ministro delle finanze l'onorevole Credaro deve rivolgersi; ma faccio anch'io l'augurio che, un giorno, strade provinciali uniscano il comune di Livigno al resto della provincia di Sondrio.

Per ciò che concerne la linea doganale, ho trovato la convenzione, fatta tra il Governo austriaco ed il comune di Livigno; convenzione che l'onorevole Credaro ha più volte menzionato e che ho qui sott'occhi.

Questa convenzione si rinnova di triennio in triennio; e se non m'inganno, dovrebbe terminare nel 1910 o nel 1911.

L'onorevole Credaro crede opportuno che tale convenzione debba essere migliorata nell'interesse del comune di Livigno; ed io dichiaro che non mi oppongo a ciò; ma, come or ora dirò, deve parlarsi più di concessione che di convenzione, perchè non parmi che, in questa materia, vi possa essere una convenzione fra un comune italiano e lo Stato italiano. Piuttosto deve trattarsi d'una concessione da parte dello Stato italiano, visto che questo comune, il quale appartiene politicamente all'Italia, si trova in condizione speciale nei riguardi doganali. Di quale concessione, secondo la convenzione esistente, godeva e gode il comune di Livigno, di fronte alla dogana italiana? Godeva e gode della libertà d'introduzione e consumo nel suo territorio, d'ogni quantità di merce che provenga dalla Svizzera, compresa quella soggetta a privativa o monopolio in Italia. Questa libertà, quindi, gode poi tabacchi e pei sali.

E gode anche, la facoltà di importare (diciamo la parola importare, sebbene impropria, perchè si tratta di comune che appartiene all'Italia, per quanto si trovi al di fuori della linea doganale) nel Regno d'Italia i suoi prodotti e sopra tutto gli animali, di cui ha parlato l'onorevole Credaro. Infine ha l'obbligo di pagare un canone di lire 300 austriache, che equivarrebbero a lire 239 italiane, in corrispettivo di questi privilegi.

Ora è bene che l'onorevole Credaro sappia (e credo che lo sappia perchè in una cortese conversazione egli stesso me ne parlò) che la convenzione non è stata sempre bene eseguita; tanto è vero che il primo magistrato di Livigno fu più volte accusato di contrabbando perchè aveva importato nella linea doganale italiana cavalli provenienti dall'Austria: certo che egli fu condannato, e questo è un fatto che non possiamo mettere in dubbio e, ripeto, fu condannato per contrabbando. Di tanto in tanto avviene che animali provenienti dalla parte della Svizzera o dell'Austria sono introdotti in Italia come appartenenti al comune di Livigno: si effettua così, quasi direi, un contrabbando legalizzato. Mi compiaccio che l'onorevole Credaro sia stato il primo a riconoscere che questa condizione di cose non deve esser tollerata.

Esposto questo stato di cose, veniamo ora a quanto più specialmente concerne la interpellanza dell'onorevole Credaro.

Per quanto si riferisce alla libertà d'introduzione nel comune stesso di tutte le merci e animali che potessero venir dalla Svizzera o dall'Austria, nessuno contesta questo diritto che resta assodato; quanto alla libertà d'importare nella linea doganale del Regno delle merci e specialmente degli animali, questa libertà, secondo la stessa convenzione austriaca, era limitata. L'onorevole Credaro l'ha già accennato, ma io dirò che, secondo quella convenzione, il Governo austriaco concedeva al comune di Livigno l'esenzione per: 45 buoi o tori, 27 vacche, 210 manzetti o buoi giovani, 353 vitelli, 80 cavalli e 75 lanuti, perchè a queste cifre corrispondeva la capacità produttiva del comune di Livigno.

Però non nascondo che nella stessa convenzione esiste quell'articolo 4 di cui ha parlato l'onorevole Credaro, in forza del quale la convenzione poteva essere modificata quando le condizioni speciali del comune di Livigno fossero mutate. Ora anche in vista di ciò, si può esser sicuri, che il ministro non si rifiuterà di modificare quella concessione, qualora, come l'onorevole Credaro ha detto, risultasse che la capacità produttiva del comune di Livigno si fosse accresciuta: noi accerteremo questa circostanza e modificheremo anche la scala di questa produzione, tanto più che, siccome le condizioni di produzione del comune di Livigno sono alquanto mutate, si chiederebbe la libera introduzione di un maggior numero di lanuti e di vacche, anzichè di buoi, di manzetti e di cavalli. E questa non è cosa difficile ad accordarsi. E dirò ancora, perchè non voglio tediare lungamente la Camera su questa questione, che il Governo non tiene molto a quel canone di 239 lire e che per agevolare sempre più le condizioni di questo comune, tenuto conto dell'isolamento in cui esso si trova, è anche disposto ad abbandonare.

Devo però fare un'osservazione, nella quale spero di avere consenzienti l'onorevole Credaro e la Camera, ed è questa: possiamo noi permettere che sotto il privilegio del beneficio doganale dell'importazione, il comune di Livigno importi tutti gli animali che gli piacesse di introdurre? Questo mai. Io me ne appello alla lealtà dell'onorevole Credaro. Questo non è possibile.

CREDARO. Siamo perfettamente d'accordo.

LACAVALLO, *ministro delle finanze*. Perché allora avremmo quello che si dice un contrabbando organizzato, una via aperta alla frode. E che non sia possibile lo dimostra l'esempio, citato poco fa, della condanna del primo magistrato di Livigno. Io dunque farò studiare quella che chiamerei la produttività degli animali nel territorio di Livigno, vedrò, in altri termini, quanti capi di bestiame possa produrre, considerando specialmente il numero di quei tali lanuti e di quelle tali vacche, a cui ha accennato l'onorevole Credaro.

Per quanto poi riguarda la possibilità di introdurre nel comune di Livigno animali di diversa specie, dalla Svizzera e dall'Austria, che potessero essere poi portati in contrabbando nella linea doganale italiana, procurerò che si abbiano tutte le garanzie possibili. E quali sono le garanzie? Sono quelle concernenti una specie, non dico di nazionalizzazione, ma di naturalizzazione degli animali per vedere se quelli provenienti dalla Svizzera o dall'Austria, come diceva l'onorevole Credaro, si possano poi considerare come naturalizzati nel comune di Livigno. Dunque farò studiare la questione specialmente per stabilire dopo quanto tempo questa naturalizzazione, agli animali che provengono da altre parti, possa essere concessa.

Detto questo, io riassumo così la risposta all'onorevole Credaro: resti fermo innanzi tutto il concetto della libertà di introduzione nel comune di Livigno dagli altri Stati, e che questo debba esser fatto non con trattato fra Livigno e l'Italia, ma bensì con concessione, a conferma dei privilegi accordati. Studierò se questo possa farsi solo con decreto ministeriale, o con decreto reale, o se vi sia bisogno di una disposizione legislativa, ed in questo caso, presenterò alla Camera un disegno di legge.

Per quanto riguarda il canone, non ho nessuna difficoltà di abbandonarlo (me lo perdonerà il collega del tesoro perchè si tratta di 239 lire, alle quali nelle condizioni di isolamento in cui si trova quel comune, si potrà rinunciare).

Per quanto riguarda la seconda parte dirò che possiamo anche mutare quanto agli animali il metodo che attualmente abbiamo: sostituire molte vacche e molti lanuti ai buoi ed ai cavalli, stabilendo ancora la capacità produttiva del territorio di Livigno:

salvo però, beninteso, garantire la finanza dalla possibilità del contrabbando che può avvenire, per le merci estere che entrano in Livigno per uso di quel comune, e che poi possono essere portate in Italia. Perché alla dogana tutti sono eguali, tanto l'italiano che lo straniero.

Detto questo voglio sperare che l'onorevole Credaro si dichiarerà soddisfatto. (*Bene!*)

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

CREDARO. Sono soddisfatto della risposta cordiale, che ha dato il ministro, il quale ha compreso la vera situazione del comune che io difendo.

Osservo però che i cavalli furono importati in Italia colla consapevolezza di esercitare un diritto. Quando sarà stabilito che il numero delle bovine da importare in Italia corrisponda alla produzione questo non avverrà più, perchè a Livigno tutti sono interessati acchè non avvenga contrabbando, perchè ogni capo di bestiame che irregolarmente entrasse in Italia diminuirebbe il vantaggio di cui gode la produzione interna.

L'onorevole ministro avrà una garanzia seria che contrabbando non avverrà anche nel numero fisso dei capi che possono essere importati in Italia. Ma il voler stabilire che ogni capo di bestiame deve essere proprio nato ed allevato nel comune, è assurdo: quel comune non potrebbe più vivere, perchè non avrebbe più commercio col suo mercato naturale che è la Svizzera. Quindi si determini la produttività annua, e fino a qual limite il comune di Livigno possa introdurre in Italia: oltre quel limite no. La dogana sarà certamente garantita.

La popolazione di Livigno è cresciuta, è molto laboriosa, emigra continuamente nella Svizzera, dove la sua mano d'opera è molto apprezzata, perchè son gente molto tranquilla, buona, che vive in mezzo alle Alpi, nella contemplazione mistica del cielo, è la gente più quieta che io m'abbia conosciuto. E ai colleghi che mi hanno ascoltato con attenzione, dirò che Livigno è una parte dell'Engadina e non è meno bella dell'Engadina: noi andiamo a cercare l'Engadina nella Svizzera, e l'abbiamo in Italia.

Io invito gli onorevoli colleghi a venire tutti in estate a Bormio e Livigno: si troveranno bene. (*Si ride — Commenti — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Cicchetti, al Governo, « sull'ap-

plicazione della legge 8 luglio 1904, n. 351 concernente i provvedimenti pel risorgimento economico della città di Napoli e sul modo come intenda promuovere la reale e completa applicazione di quella legge, anche facendo sì che, mediante lo sviluppo della viabilità, delle opere di fognatura, delle case popolari e delle opere portuali, non manchino più oltre le condizioni necessarie pel conveniente sviluppo dell'industria e pel meno difficile accesso degli operai ».

Onorevole Ciccotti, ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CICCOTTI. Quando i socialisti di Napoli nel 1900, con nobile ardimento, rendendo un alto servizio al paese, in un noto processo svelarono il disordine della vita pubblica napoletana, e il senatore Saredo, mandato ad inquirere, accertò e verificò tutta l'estensione e la profondità di quel disordine, comunque osteggiato molte volte da chi più avrebbe dovuto aiutarlo, e fece le sue proposte; parve dovere di Stato non limitarsi a' semplici provvedimenti con cui si cerca solitamente riparare alle falle di un municipio in rovina, ma creare a Napoli un ambiente di lavoro e possibilmente di benessere ove fosse dato libero campo di svolgersi ad ogni nobile operosità e ove la stessa agevolezza di poter soddisfare giusti bisogni distogliesse dal traviare molti che al traviare erano stati e sarebbero indotti dalle stesse difficoltà della vita.

Questa fu la genesi della legge dell'8 luglio 1904, la quale, in parte, voleva provvedere a' bisogni immediati contingenti ed in parte mirava molto più in alto e più lontano: provvedeva ai bisogni contingenti in quanto conteneva provvedimenti tributari e scolastici; mirava molto più lontano in quanto mirava a fare di Napoli un vero centro d'industria per riuscire a trasformarne tutto l'ambiente.

I provvedimenti tributari e scolastici furono in gran parte attuati; ma con ritardo e assai incompletamente furono eseguiti, o rimasero ineseguiti, i provvedimenti tendenti a fare realmente di Napoli una città industriale: basti dire, che la derivazione di forza idraulica dalle sorgenti del Volturno per la sua trasformazione in energia elettrica non ha avuta ancora la sua attuazione, e perfino il regolamento venne a più di un anno di distanza dalla legge, il 7 ottobre 1905.

Mi rendo conto della difficoltà di attuare una trasformazione così profonda;

voglio rendermi anche conto del tradizionale spirito di litigiosità fomentato questa volta da chi aspirava ed aspira al monopolio della energia elettrica in Napoli e che ha creato inciampi alla legge specialmente avvalendosi di propaggini lunghe e insidiose; ma domando che cosa sia uno Stato dove ad un piccolo gruppo d'individui, i quali vogliono soddisfare un interesse privato, e spesso un illecito interesse privato, è consentito di creare inciampi a un alto proposito nazionale che si propone di redimere, economicamente e moralmente, una città e una regione.

Appunto perchè esistevano tali difficoltà, e tali ostacoli, io dico che bisognava agire con energia e con risolutezza prevedendo i cavilli e sventando le insidie.

Si è fatto questo?

Che non si sia fatto lo prova il fatto che, come dicevo, ora soltanto è venuto il decreto con cui si investe Napoli del diritto di prendere possesso della caduta di acqua la quale deve essere trasformata in energia elettrica.

Non si credette concedere il dono pieno di queste sorgenti, le quali pur erano di natura demaniale; si temettero le conseguenze di contese giudiziarie; e, singolare per le condizioni del nostro paese! dopo cinque anni, continua ancora la competizione giudiziale.

Ma vi era pure, per procedere rapidi, un mezzo dato dalla legge sul contenzioso amministrativo. L'articolo 7 di quella legge mira appunto a questo: che quando è in giuoco un interesse pubblico, il quale abbia contro di sè interessi privati che contrastano la sua completa e pronta esplicazione, si possa prontamente soddisfare l'interesse pubblico, rimettendo a un momento successivo e diverso l'attribuzione del risarcimento dovuto a cui tocchi.

E vi era anche, del resto, l'articolo 71 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità, che poteva avere la sua applicazione; tanto vero che, nella relazione dal comune di Napoli fatta sulle opere, eseguite o non eseguite, in dipendenza della legge del 1904, si dice che, ad un certo punto, quando si trattava di creare una strada attraverso la zona aperta, si ricorse a quell'articolo di legge, salvo a dare poi a chi di ragione il risarcimento, che in seguito a regolare procedura gli venisse attribuito. Intanto, non si tardava di soddisfare il pubblico bisogno.

Ma nulla di questo si è fatto; e così,

dopo cinque anni da una legge, che si era dichiarata urgente, di vitale interesse per la città più popolosa del Regno, non si è venuti ad una risoluzione se non con una transazione, che è variamente giudicata e che da molti si ritiene sia ben lontana dall'aver escluso la possibilità di liti ulteriori. E quel che è certo, è che la forza motrice ora costa ancora il doppio di quello, che sarebbe potuto costare e costerebbe.

L'altro giorno, da altro ministro, dal banco del Governo, della mancata applicazione di un'altra legge speciale si accagionava la iniziativa privata.

In questo caso non può dirsi altrettanto per Napoli, perchè gli stabilimenti industriali sono sorti, varie migliaia di operai hanno trovato modo di lavorare; ma non si crea ancora a questa industria l'ambiente, occorrente perchè abbia il suo pieno sviluppo.

Non sono io a dirlo; sono gli stessi industriali di Napoli, riuniti in consorzio, che muovono queste lamentele; sono giornali di Napoli, che mostrano ogni giorno come non sia soddisfatto questo bisogno. Tra le altre cose, nella zona aperta, per moltissima parte manca ancora la fognatura, manca la viabilità, manca, meno che in qualche parte, la condotta dell'acqua. E come volete che l'industria abbia il suo regolare sviluppo e che gli opifici funzionino bene, se non si provvede a tutto questo?

Vedo che l'onorevole Lacava mi guarda; so che egli andò nella zona aperta e mi fu raccontato un piccolo fattarello, come lo si chiamerebbe al banco del Governo, per cui l'onorevole Lacava venne a trovarsi nella condizione di Caterina di Russia, quando il suo ministro Potemkin fece che nella vallata del Dnieper le si svolgessero innanzi agli occhi scenari dipinti, che dovevano figurare villaggi e tante altre cose foggiate per l'occasione. (*Si ride*).

Onorevole Lacava, se ella tornerà senza previo avviso nella zona aperta, vedrà che non si è fatta se non una piccola incisione e un po' di movimento di terra per simulare quella grande arteria, che si deve costruire, e serve ai bisogni indefettibili di quel centro industriale; ma la grande arteria non esiste ancora.

Chi è industriale, ed anche chi non è, comprende quali possono essere in queste condizioni le difficoltà di un'industria che è costretta anche ad assumere la sua popolazione operaia da luoghi distanti. E la diffi-

coltà dell'adoperare operai dimoranti lontano è resa molto più grave agli industriali della zona aperta dal fatto, che non fu possibile, tranne che in scarsissima misura, di ottenere per i lavoratori corse economiche su i tram.

Corse economiche sono state anche concesse, ma inadeguatamente e solo dal centro della città, dove non abitano, o abitano in scarsa misura, operai.

Industriali con cui mi avvenne di discorrere (industriali del settentrione) si lodavano della mano d'opera napoletana e dicevano anzi di aver trovata la mano d'opera napoletana più versatile, perfino più produttiva, più pronta di quella di regioni più progredite, ma dicevano pure che la loro era una popolazione operaia instabile; sicchè essi erano costretti di volta in volta ad assumerne della nuova; perchè appena operai e operaie trovavano un lavoro egualmente remunerativo senza essere costretti ad andare così lontano, a traverso a strade mal tenute, disagiati di estate e più d'inverno com'è quella di Poggioreale, e senza dover consumare molta parte del tempo per recarsi al lavoro, abbandonavano questi opifici per addirsi ad altro lavoro; e si era costretti a rifare continuamente il tirocinio de' nuovi operai adibiti.

Mi diranno gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici che questi sono affari di competenza del municipio di Napoli e che essi non possono far nulla per indurre la Società dei tram a concedere queste corse economiche.

Ma, anzitutto, l'opera del Governo non è così estranea come potrebbe sembrare. Il Consorzio degli industriali per l'applicazione della legge 8 luglio 1904, ha incaricato un suo Comitato esecutivo di fare un'apposita relazione, ed in questa si legge:

« La costruzione della grande arteria destinata a congiungere Poggioreale coi Granili e che doveva essere ultimata entro l'anno 1908, è proceduta lentamente ed ancora oggi è ben lontana dal suo compimento. Il comune non ha ancora ottenuto dall'autorità ferroviaria il permesso di procedere ai lavori per il sotto-passaggio della linea, e questo ritarderà ancora per molto tempo l'esecuzione dell'opera ».

Si tratta quindi di diretta responsabilità del Governo.

In un altro punto lo stesso memoriale parla della cinta daziaria e dice:

« Col 1° gennaio del corrente anno la nuo-

va cinta daziaria è entrata in vigore. Questo fatto, mentre ha giovato a molti industriali, è tornato di danno ad altri, residenti nella zona aperta, e che lavorano merce soggetta al dazio di consumo per entrare in città.

« Con l'appoggio del comune abbiamo potuto ottenere che sia prorogata fino al 31 maggio la facoltà di introdurre merci in città senza pagare dazio. Ma, accordando ciò, il Ministero delle finanze stabilì che dovessero essere caricate agli industriali le spese di sorveglianza, il che rende quasi nullo il vantaggio ottenuto.

« Le difficoltà che fa la dogana per il transito della merce proveniente dai vari stabilimenti della zona o diretti a questi dalla Stazione o dal Porto, assorbono gran parte del vantaggio ottenuto con la restrizione della cinta, ed è necessario ottenere delle modalità meno fiscali a questo proposito, fino a che non sarà possibile avere delle strade esternamente alla cinta che permettano di accedere alla stazione ed al porto senza attraversare la città ».

E dirò che il Governo non può nemmeno darsi così estraneo a quella che è l'opera, o meglio in questo caso l'inerzia del municipio di Napoli. Il Governo ha funzioni di vigilanza e di tutela che vanno dai buoni uffici presso l'Amministrazione fino ai provvedimenti più radicali, come quelli dell'articolo 316 e seguenti della legge comunale e provinciale.

Nel fatto che non si è provveduto alla fognatura, alle esigenze più elementari della vita civile, vi è qualche cosa che può interessare anche l'applicazione della legge sulla sanità pubblica.

Se la legge dell'8 luglio 1904 ha, come pur si disse tante volte qui, un alto interesse nazionale — perchè non è solo interesse di Napoli, ma nazionale, trarre la più popolosa città del regno e le zone ad essa adiacenti dalle condizioni anormali in cui hanno vissuto e vivono — è possibile che il Governo possa disinteressarsi dal fare quello che in via ufficiale qualche volta, ufficiosa più spesso, potrebbe fare per ottenere lo scopo?

È possibile che uno Stato il quale sente il bisogno di provvedere a risanare e rinnovare la più popolosa delle sue città, si debba arrestare innanzi ad ostacoli apparenti per una superstiziosa divisione del lavoro di Amministrazione e Governo ed una falsa e ambigua interpretazione della legge comunale e provinciale?

Ma il Governo può fare anche qualche cosa in altro campo, ed alludo alla questione delle case popolari, che interesserebbe molto di avere in quella zona per lo scopo dell'industria sorgente; e che risponderebbero anche ad un altro bisogno della città, e più specialmente di quella parte di essa ove si sente la deficienza di case più forse che non si senta in qualunque altra città d'Italia.

Si è costituito a Napoli un Istituto per le case popolari, e il Consiglio comunale, nell'approvarne lo statuto, con deliberazione del 23 agosto 1907, gli assegnò 500 mila lire.

Ma le 500 mila lire assegnate a questo istituto, e senza di cui non è possibile cominciare alcuna operazione, si può dire che siano state assegnate, sino a poco fa almeno, semplicemente sulla carta.

Chi è alla testa dell'ente? È una persona che gode la piena fiducia del Governo: è il Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli.

E poichè io qui voglio portar meno che sia possibile di parole mie e più che sia possibile parole di persone meno sospette di ostilità al Governo, riferirò proprio quello che ha detto e pubblicato a questo proposito lo stesso direttore del Banco di Napoli, capo dell'istituto delle case popolari. Egli dice: « La magra somma di 500 mila lire, non potendo darsi dal Comune, il sindaco chiese al ministro del Tesoro che la Cassa di risparmio del Banco l'anticipasse. Questa aderì, ed il Consiglio di amministrazione fin dal novembre 1908 lo deliberò. Occorre però una deliberazione del Consiglio comunale, e il sindaco mi ha più volte assicurato di averla promossa. Credo che se ne dovrà parlare nella discussione del bilancio. Frattanto siamo senza quattrini ». Ora, io domando: è il Governo in condizioni da non poter obbligare il comune ad attuare una sua deliberazione?

Ma, c'è qualche altra cosa per cui io ho ragione di invocare l'opera del Governo: e lo dirò con le stesse parole del Miraglia.

Egli, dopo aver detta magra la somma di 500 mila lire — che in realtà, se può servire per iniziare la costruzione delle case operaie è evidentemente per altri rapporti inadeguata allo scopo — dice: « Il municipio ha ottenuto i milioni necessari, per il prolungamento della via Sanfelice. Ora, prima di pensare a distruggere case (e quel prolungamento non è imposto da ragioni di igiene) dobbiamo pen-

sare a costruirne. Non vi è igiene più urgente di quella di dar modo alla povera gente di non rimanere allo scoperto. Il municipio dovrebbe chiedere al Governo di investire nella costruzione di case popolari il prestito che ha facoltà di contrarre a buone condizioni con la Cassa depositi ».

Qui, evidentemente, si tocca un lato molto giusto della questione, perchè l'opera di cui si tratta può avere la sua utilità come l'ha ogni cosa, ed è bene: ma l'utilità va studiata comparativamente; e, poichè il prolungamento della via Sanfelice è, relativamente almeno, opera più di lusso che d'igiene, non indispensabile alla città, e che di più porterà un rincarimento nella fame di case, il comune — o, se non lo fa il comune, il Governo — dovrebbe prendere l'iniziativa di lasciarlo in sospeso per il momento e impiegare i danari ricavati dal prestito con la Cassa depositi e prestiti per la costruzione di case popolari. Perchè c'è anche questo pericolo: se l'Istituto delle case popolari di Napoli, che ha da contare sopra così scarsi mezzi per poter provvedere al suo compito, non provvede subito, correrà il rischio di essere messo in condizioni di non poter più provvedere punto. L'Istituto si trova, per concessioni avute, a disporre di alcune aree ottenute dalla Società del Risanamento e dalla Banca d'Italia: ma alcune di queste aree sono state concesse a patto che vengano usufruite entro un determinato periodo di tempo. Ora, trascorrendo tale periodo e non venendo le aree usufruite, avverrà la decadenza delle concessioni; e allora il problema delle case popolari di Napoli, che per condizioni demografiche come quelle di Napoli è già molto grave, sarà destinato a divenire ancora più grave, o diventerà addirittura qualche cosa di insolubile. E il Governo allora dovrà cercare di provvedere con maggiori sacrifici e con maggiori mezzi.

Ma di altre cose direttamente deve il Governo rispondere, sia per lo svolgimento dell'industria, come per i bisogni crescenti della città, di cui aumenta la popolazione ed aumentano in conseguenza i consumi. Sono indispensabili la sistemazione e il regolamento dei servizi portuali e di dogana.

Ora, quali sono le condizioni del porto?

Anche qui porterò autorità che mi sembrano indiscutibili, a meno che non si adducano fatti i quali valgano a scrollare quanto vengo a riferire.

Se v'è una persona che può dire una parola competente sulle condizioni e sul-

l'avvenire del porto di Napoli, è proprio il comandante Augusto Witting, il quale per tanto tempo diresse il porto di Napoli, con plauso della città e soddisfazione del Governo.

E, anche ora, che è in ritiro, egli mette in quanto concerne il porto di Napoli un amore che potrebbe essere uguagliato, certamente non superato.

Or che cosa dice il Witting in uno scritto, che non è fatto a scopo di fronda, sui giornali, ma che è una comunicazione fatta al Regio Istituto di incoraggiamento di Napoli, sulle condizioni del porto?

Egli dice questo:

« Noi ci troviamo oggi, tre anni dopo la promulgazione della legge e cinque anni dopo la chiusura dei lavori della Commissione reale, per quel che riguarda il porto, in condizioni relativamente peggiori.

« E quello che è più grave e più importante è che questo peggioramento si accentuerà ancora per parecchi anni e forse potrà persino impedire il nostro sviluppo industriale, se i lavori marittimi in corso, o quelli già decretati, almeno, non saranno eseguiti nel più breve tempo possibile.

« La Commissione, egli prosegue, ebbe presente il risultato della statistica ufficiale del movimento marittimo e commerciale fino al luglio 1901 ».

E qui cita il movimento delle navi che approdarono in quel porto, cita il movimento dei passeggeri che è ingentemente superiore a quello di Genova, e aggiunge: « Le banchine del porto utili al movimento commerciale, in massima parte definitivamente arredate, avevano uno sviluppo di circa metri lineari 1550, onde in ragione di tonnellate 1,200,000 circa di merci, rappresentanti il complesso della esportazione e della importazione in quell'anno, si rilevava da ciò l'enorme movimento di tonnellate 775 di merci per ogni metro lineare di banchina, nel corso di 12 mesi ».

Cercando di riassumere, per non prostrarre in lungo la lettura, dirò come, a sentire chi può autorevolmente discorrere di queste cose, in un porto, ogni metro lineare di banchina non può sopporre se non al traffico di 3 o 400 tonnellate.

Ora, a Napoli, non solo nel 1901 si era a 775 tonnellate di merce per ogni metro lineare di banchina; ma poichè il commercio dal 1901 è cresciuto del 10 — e si può dire anche del 20 per cento per anno, calcolando che non tutte le merci passano per la tra-

fila della dogana, sicchè non riesce tener conto di tutte — si vede come lo squilibrio sia divenuto anche più notevole.

In un'altra pubblicazione, in un discorso fatto dal Witting alla Associazione per gli interessi del porto di Napoli, si dice: « Negli anni 1907-908 il tonnellaggio — cito le cifre ed i dati più recenti — il tonnellaggio complessivo delle navi a vela ed a vapore, arrivate e partite fu rispettivamente: a Napoli 14,339,487 di stazza netta; a Genova 13,554,437 e 14,491,887. Per le merci, sempre secondo le statistiche ufficiali nel 1908, si è avuto un movimento complessivo di circa due milioni di tonnellate, di poco inferiore ad un terzo del movimento di Genova... Il movimento dei passeggeri è stato di oltre un milione per Napoli, mentre per Genova è stato di 493,571, vale a dire di circa la metà ».

Ora il Witting fa il paragone fra i mezzi di cui dispone il porto di Napoli e i mezzi di cui dispone il porto di Genova.

« Esposta così la quantità di movimento marittimo e commerciale, vediamo i mezzi di cui dispongono i due porti che abbiamo preso a paragone.

« Banchine accostabili per operazioni di commercio: a Genova, metri lineari 10,800; a Napoli ,2,000.

« Aree coperte da edifici e capannoni per le merci: a Genova 108 mila; a Napoli 9,700;

« Binarii nel recinto del porto, sviluppo in metri lineari: a Genova 26,000; a Napoli 9,000.

« Gru idrauliche ed elettriche entro il porto: a Genova 71, a Napoli 12.

« Elevatori elettrici per carbone: a Genova 12, a Napoli zero ».

Qui io veggio subito l'obiezione che mi sarà mossa. Mi sarà detto che molto maggiore è l'importanza del porto di Genova per la sfera di azione cui deve sopperire, ma io rispondo che la sfera di azione cui un porto deve sopperire, può riguardare il traffico ferroviario, cioè il numero dei carri adibiti in quel porto; ma evidentemente le merci, che sono sbarcate e devono essere collocate provvisoriamente sulle banchine per esser poi mandate a destinazione, hanno bisogno di uno sviluppo in metri lineari di banchina proporzionata alla loro quantità, non a quella che può essere la sfera di azione del porto.

Come vi sia mancanza di carri ferroviari, lo rileva anche lo stesso Witting, e con cifre molto precise.

Facendo il calcolo su dati da lui riferiti e sulla cui esattezza non potrebbe sorgere dubbio, abbiamo una media giornaliera: per Genova di 833 carri e per Napoli di 57 carri; così che mentre il movimento delle merci nel porto di Napoli è il 33 per cento di quello di Genova, i carri forniti dall'Amministrazione delle ferrovie sono il sette per cento di quelli dati a Genova, cioè un quinto di quelli che, per giustizia, Napoli dovrebbe avere.

E questa deficienza di carri è risultata anche da una interrogazione da me svolta alla Camera, ove il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici dovette ammettere che il numero dei carri non corrispondeva certo ai bisogni urgenti del traffico a Napoli.

Ma non basta.

Ricorro ancora agli amici del Governo.

Nel *Mattino* del 10-11 maggio trovo pubblicato un telegramma del presidente della Camera di commercio che certamente non vuole fare atto di fronda verso il Ministero, e dice così: « Gravissimo perdurante inconveniente deficienza carri ferroviari prende proporzioni allarmanti, prevedesi prossima sospensione servizio illuminazione elettrica e cessazione lavoro negli stabilimenti, causa mancanza carbone: prevedesi mancanza vettovagliamento provincie limitrofe. Occorrono immediati provvedimenti, sistemando trazione in modo da utilizzare moltissimi carri giacenti inutilizzati in alcune stazioni ».

In tali condizioni può bene immaginarsi quale sia lo stato del porto.

Io, prima di muovere la interpellanza, mi son fatto un dovere di andare a constatare queste condizioni; e se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che credo vi sia già stato, vorrà tornarvi, vedrà se si svolge in condizioni normali la vita di un porto come quello di Napoli.

E, riferendosi anche a questo, il Witting — cito sempre una autorità riconosciuta sia per competenza tecnica, sia perchè è più disinteressato, a meno che non si voglia ritenere interesse il suo amore per lo sviluppo di un porto, che ha retto per tanti anni — in un altro punto della sua relazione dice:

« Ora tutto il porto è occupato e si è verificato il fatto doloroso che un numero grandissimo di piroscafi, aventi ciascuno un carico variante dalle duemila alle diecimila tonnellate, **abbia** dovuto aspettare fino a trenta giorni per cominciare lo sbarco della merce; nello stesso tempo i piroscafi carichi

di carbone attendevano fino a dodici giorni per compiere le loro operazioni ».

Voce. A Genova succede la stessa cosa.

CICCOTTI. Sentano ora gli onorevoli colleghi quanto il Witting aggiunge e si tratta di cosa che non può far certo onore a noi italiani: « Le vertenze cui hanno dato luogo questi enormi ritardi, che finirono tutte favorevolmente ai ricevitori delle merci a danno degli armatori, hanno completamente screditato il nostro porto specialmente in Inghilterra. Un ispettore della Società degli armatori inglesi che è venuto a visitare i porti della nostra costa occidentale, è tornato in patria e ne ha fatto una descrizione molto sconcertante, ma la peggio è toccata al nostro porto. Eppure qui la mano d'opera compie miracoli; con i mezzi più esigui, con scarse imbarcazioni riesce a sbarcare fino a 1000 tonnellate al giorno, il doppio di quello che si fa a Genova, il quadruplo di Civitavecchia. Qui in un'ora si danno fino a 180 tonnellate di carbone fossile ne' carbonali.

« È questa superiorità, esclusivamente, che ci ha finora salvati da una completa rovina ».

Ma non basta tutto questo; e comincia poi l'odissea doganale. Quel che io riferisco potrà essere verificato da chiunque, anche a scopo di curiosità, voglia andare a vedere i magazzini generali di Napoli o i depositi della dogana.

Io fo qui da storico e cito documenti. Un importatore, rivolgendosi alla Camera di commercio di Napoli, scriveva: « Un immane agglomeramento di merci di ogni genere e di ogni provenienza vedesi ammassato, in miscellanee, come cristallerie sotto peso immenso di macchine o ghisa grezza, tessuti accanto o sotto prodotti chimici, olii ed altro, un miscuglio incredibile, in cui i danni non hanno alcun responsabile, mentre i colli si aprono, si sfasciano e la merce deperisce e sparisce ».

E che qui non si esageri, lo può dire chiunque: basta dare una occhiata passando per via del Piliero e vedere come si svolgono molte volte le operazioni doganali. Ho visto io infrante macchine venute d'America, e pezzi lasciati per la strada, in condizioni da dover subire gran deperimento.

Ora, vedano, onorevoli ministri, a me piace mettermi sopra un terreno di verità e di lealtà, perchè non ho bisogno di fare, nè son uso a fare altrimenti; e dirò che a

questi mali si era cercato di porre un rimedio con provvedimenti legislativi, accennando ai quali dirò quello che si è fatto; ma mi toccherà anche dire quel che non si è fatto, quando queste leggi non sono state tradotte in realtà.

Si ebbe la legge del 13 marzo 1904, la così detta legge dei 33 milioni, dei quali furono concessi per il porto di Napoli un milione e cinquecento mila lire per le seguenti opere: 1° ampliamento e sistemazione del molo trapezoidale; 2° impianto di una gru; 3° impianto di due scali per costruzioni navali; 4° allargamento e sistemazione del molo orientale; 5° costruzione di due ponti girevoli sulla bocca sussidiaria della darsena dei bacini di carenaggio. Ora, di queste opere sono già fatte la prima e la seconda; della seconda almeno sono state messe in opera tre gru. È stata fatta la terza; non sono state completate la quarta e la quinta.

Ma queste opere, che dovevano farsi in tre anni soltanto, non sono state fatte, per la parte in cui sono state fatte, che nello spazio di sei anni.

Con la legge 8 luglio 1904, che sarebbe la legge speciale per il risorgimento economico di Napoli, vennero concessi 12 milioni e 500 mila lire per i lavori di ampliamento e di sistemazione del porto di Napoli, e queste somme avrebbero dovuto spendersi dall'esercizio 1907-908 all'esercizio 1915-16. Come pure si autorizzò la spesa di lire 30 mila per riformare il cosiddetto Mandracchio, una specie di stagno marino, che si trova al di là della strada del Piliero e che ora serve per quelle infirme operazioni doganali, che si compiono con tanta difficoltà.

Ora questi lavori di sistemazione dopo varie vicende furono concretati in progetti diretti ad ampliare il porto di Napoli, sviluppandolo verso oriente, e questo sviluppo doveva consistere in una diga rettilinea fronteggiante i Granili e in alcuni sporgenti della spiaggia dei Granili che dovevano servire a estendere lo sviluppo lineare della banchina.

Ciò avrebbe avuto col tempo la massima importanza, specialmente perchè, essendo questa spiaggia adiacente alla zona aperta dove sorgeva il nuovo centro industriale di Napoli, di là facilmente le merci avrebbero potuto essere imbarcate e sbarcate.

Ma poichè la somma così stabilita non poteva sopperire a tutte le esigenze delle

opere da costruire, il Parlamento, con la legge del 14 luglio 1907, proposta dal ministro Gianturco, aggiunse altri 11 milioni per lavori di compimento di quelli portati dalla legge del 1904, e per altri lavori, tra i quali era notevole la costruzione di una banchina d'approdo esterna alla diga di ricinzione dei bacini di carenaggio. Esistano pure un altro milione per lo sviluppo della stazione marittima.

Ma è qui che cominciano le dolenti note. Infatti, nell'esecuzione di queste opere, le quali avrebbero dovuto essere espletate in un termine prestabilito e non molto lungo, si è andati con tale lentezza, che la massima parte di esse è ben lungi dall'essere, non dico compiuta, ma iniziata.

Anche l'edificio della posta che, veramente, non entrerebbe in questa serie di costruzioni, sul molo trapezoidale, è compiuto, ma non può ancora essere adoperato perchè manca l'arredamento; nè questo si sollecita ancora. Uno sporgente sulla scogliera detta di Vittorio Emanuele II, nella parte orientale del porto di Napoli, si comincia a costruire ora.

E anche in questo caso si è avuta la ridda di Commissioni che consigliano e di Commissioni che sconsigliano; e si è riuscito a deliberare qualche cosa di diverso fin sulla costruzione, perchè, mentre da principio si era deliberato che la muratura dovesse essere fatta ad aria compressa, oggi si vuole sostituire la costruzione con massi artificiali.

La diga rettilinea, cominciata nel 1906, avrebbe dovuto essere finita in sei anni. È una diga della massima importanza, perchè la spiaggia dei Granili non essendo riparata, non è possibile costruire gli sporgenti, se la diga non li protegge dall'urto dei marosi; e d'altra parte, se con gli sporgenti non si aumenta lo sviluppo lineare delle banchine, le industrie, specie della zona aperta, non possono avere quanto è necessario al loro traffico.

Ora l'impresa che, nel 1908, avrebbe dovuto costruire già un terzo della diga, in realtà non ne aveva fatto che una quindicesima parte; e ora poi si legge sui giornali che sarebbe intervenuta una transazione, per cui il contratto sarebbe stato modificato, accordando all'impresa altri otto anni, senza parlare della maggiore spesa occorrente.

Il fatto, intanto, è, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrebbe dichiarato

inseguibile un progetto approvato tre anni fa, senza che sia intervenuto alcun fatto nuovo.

A meno di non considerare fatto nuovo il fatto che l'impresa si sarebbe trovata nella difficoltà di avere il materiale, essendo state le cave, che si trovano a Pozzuoli, acquistate da un'altra impresa concorrente. Ma non mi sembra che questo fatto, di puro ordine privato, sia tale da arrestare l'esecuzione di un'opera pubblica e da imporre la modificazione del contratto.

Gli articoli 64 e seguenti della legge del 25 giugno 1865 prevedono il caso in cui, occorrendo delle cave per una costruzione, si debba procedere alla loro espropriazione. Se un privato aveva monopolizzato queste cave, e se queste cave occorrevano per la costruzione della diga, era il caso di procedere subito all'espropriazione per utilità pubblica delle cave medesime.

L'aggravio dell'appaltatore sarebbe stato forse maggiore, ma ciò evidentemente non poteva interessare l'Amministrazione.

La banchina esterna della diga di ricinzione dei bacini di carenaggio, poi, non è stata ancora appaltata dopo due anni. Per i due grandi capannoni per merci che devono essere costruiti a Porta di Massa i progetti sono approvati, ma la costruzione non è possibile se prima non si fa la banchina della diga di ricinzione sulla quale si possa immettere il legname di scarico per aver libero il traffico della merce da Porta di Massa.

E tutto ciò porta un sensibile aumento di spese di magazzinaggio, di facchinaggio, e rende quindi sempre più imperfetto il funzionamento del porto diminuendone la sfera d'azione.

Infatti quando la spesa, anche per ragioni artificiali, viene a crescere in modo che la merce sbarcata in un porto non può essere condotta in un determinato punto se non a condizioni più gravi di quelle spedite da un altro porto, la sfera d'azione dell'uno diminuisce necessariamente a vantaggio dell'altro.

E meno che mai è stata sistemata la condizione della dogana, la quale si connette col colmamento del cosiddetto Mandracchio.

Quando l'onorevole Fortis, allora presidente del Consiglio, andò per pronunziare il suo discorso politico a Napoli, non avendo avuto modo di rendersi conto di tutte queste questioni, le sintetizzò nel nome del Mandracchio; e, quasi avendo l'aria di voler risolvere tutta la questione di Napoli, pro-

mise di voler risolvere la questione del Mandracchio.

Ora io non farò lo stesso; ma dovrò pur dire che la questione del Mandracchio ha una notevole importanza, perchè la dogana non potrà essere regolarizzata finchè non si costruiscano dei capannoni capaci di raccogliere le merci, e non si ricolmi quello specchio d'acqua rendendo così possibile le operazioni anche su quell'area.

Non minore inerzia si deve notare per tutto ciò che riguarda la risoluzione del problema ferroviario.

La legge per il risorgimento economico di Napoli aveva un articolo 16 il quale prevedeva che la costruzione del materiale ferroviario da costruirsi dovesse essere appaltato per un ottavo agli stabilimenti di Napoli.

Ora sembra che il Governo abbia tenuto la promessa della legge, ma in realtà è accaduto che allo stabilimento Guppy, esistente in Napoli, si è sostituito lo stabilimento Miani e Silvestri, avente la sua sede principale a Milano. E gli operai dello stabilimento Miani e Silvestri hanno presentato regolare reclamo alla prefettura sostenendo che l'impresa assume bensì la costruzione del materiale, ma fa poi costruire questo materiale fuori di Napoli.

Ora, domando al Governo: si è tenuto conto di questo reclamo? Io non ne garantisco l'esattezza, perchè sono cose che non ho potuto verificare e che non può verificare nessun privato; ma il Governo può garantire che tutto sia proceduto regolarmente?

L'attestazione di tutta una massa di operai, la quale sostiene che le cose non sono andate come dovevano, ha la massima importanza e merita di essere appurata.

Ma la questione ferroviaria ha proceduto male anche per quanto riguarda l'ampliamento della stazione.

Il progetto di ampliamento della stazione di Napoli fa ammontare la spesa a 36 milioni circa.

Ora di tale progetto non è eseguita che la parte riguardante l'espropriazione dei terreni, poichè lo scalo provvisorio della piccola velocità non può considerarsi come parte del progetto. È stato appaltato il lavoro di trasporto dei 300 mila metri cubi di cenere vesuviana scavata dal Pollena, e che deve far parte del nuovo rilevato della stazione di Napoli. E se il Vesuvio improvvisamente non avesse eruttato

tutta questa quantità di cenere, da cui è seguito un ingombro che bisognava sbarazzare, forse non si sarebbe avuta nemmeno questa spesa di 500 mila lire e l'approntamento di questa opera.

Secondo dati che porto alla Camera e che desidero l'onorevole ministro controlli, mi viene assicurato che, in data 5 agosto 1908, l'ufficio competente propose un progetto per circa 7 milioni di lavori, consistente in massima parte nella costruzione di nuovi rilevati nelle linee Napoli-Roma, Napoli-Foggia, Napoli-Reggio, Napoli-Eboli, e nello spostamento delle linee antiche; lavori che dovevano farsi in 12 anni e non erano se non la preparazione di quelli necessari per l'ampliamento della stazione. Invece l'ufficio centrale del movimento, con disposizione del 3 febbraio 1909, vale a dire dopo sei mesi, per un progetto già studiato, prendendo occasione da difficoltà di ordine finanziario, per questioni sorte col comune di Napoli e colle ferrovie secondarie napoletane, ha ridotto il progetto dei lavori da appaltarsi a 1,800,000 lire da spendersi in tre anni.

E, allora, si osserva naturalmente, che se la spesa per l'ampliamento e riordinamento della stazione di Napoli è di 36 milioni e si spendono 500,000 lire all'anno, questi lavori non potrebbero essere compiuti che in trenta anni. Non è veramente il modo adatto per supplire alle esigenze di Napoli.

Sono questi i reclami che io porto alla Camera, basati su fatti, che mi pare, nel loro complesso specialmente non possano essere smentiti. Potranno esser smentiti qui dentro dove non vi è la possibilità di prova, ma non possono essere smentiti di fronte a chi si reca sul luogo e li controlla.

La legge del 1904, come ho detto, in maniera esplicita ed implicita si proponeva di creare in Napoli un centro di industria e di vita, al quale scopo dovevano concorrere diversi coefficienti: gli sgravi tributari, le franchigie fiscali, la forza motrice a buon mercato, i migliorati servizi portuali, ecc. La possibilità di far sorgere artificialmente un centro industriale in un paese sarebbe venuta appunto dalla coincidenza di tutti questi elementi. Ora la coincidenza è venuta, disgraziatamente, a mancare. Gli sgravi tributari, anche pel sopravvenuto rincaro dei viveri e per le condizioni specifiche della città, non hanno prodotto quell'effetto che bene o male se ne poteva attendere. Le franchigie fiscali avevano la durata di

dieci anni; e ormai cinque anni sono passati e tre altri anni si dice passeranno prima che la energia elettrica derivabile dal Volturno possa essere utilizzata, cosicchè di tali franchigie, dopo avuta la forza a buon mercato, le industrie non potranno giovarsi se non per due anni soltanto!

I servizi doganali, come l'onorevole ministro sa, sono male disimpegnati; le opere portuali non saranno eseguite a tempo per poter funzionare nel decennio.

E allora io dico: se con questa legge per il risorgimento economico di Napoli si è mirato ad una realtà e non ad una illusione, si vuol rendersi conto di tutti questi inconvenienti che si sono prodotti?

Se quella coincidenza di cui parlavo e che, sola, poteva far sì che il tentativo di far sorgere un'industria vitale a Napoli si verificasse in buone condizioni, è stata rotta, si pensa a ristabilirla? Ed in che modo si pensa a farlo?

Napoli vede con animo fraterno tutto ciò che si possa fare di bene, per opera dello Stato in altre parti d'Italia; ma, in nome di quel contributo che porta e può portare alla vita nazionale, chiede d'esser messa in condizioni di svolgere le sue forze; e lo chiede, oggi, domandando che siano messe in atto leggi sancite.

Il ministro dei lavori pubblici sa che in Napoli si va diffondendo un grave malcontento, e vi si va diffondendo la persuasione, e non per opera di sovversivi, che l'attuazione della legge per Napoli non sia voluta dal Governo e che per essa sia tiepido specialmente il ministro dei lavori pubblici. Ora io, al di sopra di ogni spirito di parte, nell'interesse di una città che vuole e deve risorgere, nell'interesse di ciò che costituisce un problema non cittadino, non regionale, ma nazionale, domando: si vuol supplire, con una attività che ne sia il correttivo, all'inerzia passata? Si vuol fare in modo che questa legge abbia la sua piena applicazione? Si vuole insomma che questo grande esperimento per cui Napoli dovrebbe rifiorire in tutte le sue forme, economiche e morali, specie in quanto queste possano dipendere dalle condizioni economiche, si compia nelle condizioni volute o dovute? Si vuole, insomma, che gli scopi cui si mirò con la legge del 1904, e che non sono stati raggiunti e non si raggiungeranno, se si continuerà su questa via, siano raggiunti realmente?

Su questo aspetto le risposte del ministro. (Bene! dall'estrema sinistra).

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

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Mi felicito altamente con l'onorevole Ciccotti per aver egli dichiarato il suo intendimento che la discussione si svolga sopra un terreno di verità e di lealtà: perchè sono convinto che, dopo le spiegazioni che ho il dovere di dargli, egli rinuncerà a molti dei timori che ha espresso e demorderà da parecchie delle accuse che ha formulate.

Anzi tutto, l'onorevole Ciccotti ha esaminato i vari scopi che la legge di Napoli del luglio 1904 si proponeva; ed ha detto che le disposizioni d'indole tributaria ed economica non avrebbero giovato quanto si proponeva il legislatore, perchè è mancata, da parte del comune, l'esecuzione di opere di fognatura, viabilità e conduttura d'acqua, che avrebbero messo gli opifici industriali in condizioni ben diverse da quelle in cui ora si trovano.

Quanto al funzionamento, più o meno soddisfacente, dell'autorità comunale, qualche cosa disse il presidente del Consiglio, l'altra sera, quando annunciava all'onorevole Ciccotti d'aver delegato a me l'onore di rispondergli. Non pare al presidente del Consiglio (e non pare, francamente, neanche a me), che dell'attività delle singole autorità locali, comunali o provinciali che siano, convenga qui di partitamente discutere.

Non è questo di competenza nostra, onorevole Ciccotti, noi dobbiamo rispettare altamente le competenze organiche che sono stabilite dalla legge. Le questioni di interesse municipale hanno il loro naturale svolgimento per mezzo d'organi che dalla legge a ciò sono preordinati. Quando vi siano da parte loro mancanze, deficienze, la legge stabilisce a quali ricorsi possano por mano i cittadini; quali siano i mezzi con cui queste autorità possano essere richiamate a fare il loro dovere; e, quando da una serie di ricorsi vittoriosi, per così dire, fosse provata l'insufficienza o la colpa di singole autorità locali, allora soltanto resterebbe, *extrema ratio*, lo scioglimento di quelle amministrazioni. Ma guai se, in Parlamento, dovessimo discutere del merito intrinseco delle varie amministrazioni comunali; e se qui venissimo a fabbricare, per dirla chiara, le crisi municipali! Le crisi municipali si debbono fare nei municipi;

quelle provinciali nell'ambito dei Consigli provinciali.

Là deve muoversi l'accusa e là deve opporsi la difesa: non dev'essere nella Camera che il Governo si presti a decidere questioni, per la cui soluzione non si ricorra ai mezzi che sono preordinati dalle leggi. Quindi non si meravigli l'onorevole Ciccotti se ad un certo punto, come egli disse, il Governo si sia mantenuto quasi neutrale e non abbia spiegato l'azione, che secondo l'onorevole Ciccotti, avrebbe dovuto spiegare. La sincerità, anzi la vitalità stessa delle nostre pubbliche istituzioni sono fondate precisamente sul rispetto dovuto alla competenza di ognuna di esse; ed il Governo sarebbe altamente biasimato, in altro campo, dall'onorevole Ciccotti stesso, se non avesse questo rispetto per le competenze locali.

Detto questo da un punto di vista generico, osservo che per quanto riguarda le case popolari non sono soltanto le autorità locali che possono dar vita alla benefica iniziativa.

Io sono d'accordo con l'onorevole Ciccotti nel ritenere che le autorità locali dovrebbero essere sollecitate nel procurare che venissero edificate nuove case, nuovi quartieri, prima che fossero abbattute le vecchie costruzioni; simpatizzo anzi largamente con questo indirizzo di cui l'onorevole Ciccotti si fa propugnatore. Egli però dovrebbe esservi sempre fedele; mentre vi venne meno nel giudizio sulla questione del Mandracchio. Nella soluzione di questo problema si voleva seguire una via nella quale mi onoro altamente di avere impedito che si andasse, poichè si voleva precisamente l'abbattimento di varie case, ciò che l'onorevole Ciccotti giustamente combatte. Ma del Mandracchio parlerò di proposito fra poco.

L'onorevole Ciccotti ha fatto cenno anche dell'utilizzazione idroelettrica del Volturno, lamentando che sia passato del tempo senza che essa sia stata fatta. Ma quando egli ha parlato di dono pieno fatto dallo Stato, è incorso, senza volerlo, in una inesattezza, in quanto che la legge del 1904 non faceva affatto un dono pieno, anzi, avendo presenti le pretese del comune di Rocchetta e di altri sull'uso di quelle acque, stabiliva che l'amministrazione governativa avrebbe continuato a sostenere le cause nell'interesse del comune di Napoli.

Ora l'onorevole Ciccotti dice: perchè lo Stato si è arrestato?

Non si è arrestato; la legge ha avuto la sua esecuzione; il municipio di Napoli ha, con l'aiuto dell'avvocatura erariale, sostenuto la demanialità delle acque fino a che, ad un certo punto, ha creduto conveniente di transigere.

Non v'è stato dunque alcun arresto: si affacciavano diritti di terzi, che non dirò se fossero fondati o no, ma sui quali aveano da decidere i tribunali. E la difesa di tali diritti innanzi ai tribunali in un paese libero non si poteva certo impedire con un articolo di legge, nè tanto meno con un atto del Governo; dunque anche per questa parte non mi pare che vi siano motivi per censurare il Governo. Del resto il collega delle finanze ha avuto grandissima opera in quella transazione, la quale ormai riportò le prescritte approvazioni.

E verrò ora a quella che a me pare la parte più sostanziale della interpellanza; parlerò cioè delle opere pubbliche ed anzitutto di quelle portuali. Avrò così modo e occasione di rettificare qualcuno degli apprezzamenti dell'onorevole interpellante.

In forza delle leggi con cui successivamente si stanziarono fondi per l'esecuzione di opere portuali a Napoli, fu eseguito il prolungamento del molo di S. Vincenzo, fu costruito prima un ponte sporgente per l'impianto della stazione marittima, poi se ne fece l'ampliamento, sistemando quello che si chiamò il molo trapezoidale; si è costruito il piccolo bacino di carenaggio che è stato di recente consegnato al comune di Napoli ed alla Camera di commercio. Quanto al grande bacino, le cui vicende disgraziatissime sono note alla Camera, io fui abbastanza fortunato per potere, dopo laboriose trattative, arrivare ad una transazione, la quale oltre ad aver appunto permesso la consegna del bacino piccolo, assicura il sollecito compimento di quello grande.

Furono ultimati i due scali per costruzioni navali; sta per essere ultimato l'antemurale, o molo curvilineo; per i due capannoni sulla calata della porta di Massa i progetti sono in corso di studio; fu provveduto all'impianto di tre grue elettriche sullo stesso molo della porta di Massa; sono in corso di esecuzione i lavori per una nuova calata al Sacramento e si è indetta la gara anche per arreararla con due grue elettriche; è già in corso di stampa il capitolato e sarà fra giorni indetta l'asta per la costruzione della banchina di approdo esternamente alla diga di recinzione dei bacini di carenaggio,

sono iniziati i lavori per l'ampiamiento della stazione marittima.

I lavori di costruzione del pontile Vittorio Emanuele II erano già a buon punto, quando disgraziatamente una mareggiata vi ha arrecato gravissimi danni, ed ha provocato la sospensione dei lavori e questioni inevitabili coll'impresa, finite con una lunga e laboriosa transazione, che è ora sottoposta al Consiglio di Stato; e se questo, come si spera, sarà favorevole, i lavori potranno tra breve essere ripresi.

È stata da tempo appaltata, onorevole Ciccotti, anche la famosa diga rettilinea ai Granili. La storia di questa diga rettilinea è molto dolorosa, perchè, per le insistenze continue degli elementi locali, a cui non furono estranee le speciali competenze, delle quali l'onorevole Ciccotti fa gran conto, si provvide all'appalto di un progetto, che non era stato studiato in modo maturo, per un preventivo di otto milioni, mentre si trattava di una diga lunga un chilometro, che ha una ventina di metri di profondità; di un lavoro che, come l'onorevole Ciccotti potrà facilmente constatare, sia in Italia che all'estero non si può valutare a meno di quindici o sedici mila lire al metro lineare. Eppure lo si mise all'asta per otto milioni, e poi col ribasso d'asta rimase aggiudicato per sette. In questo modo si credette di fare il vantaggio dello Stato, ma disgraziatamente se ne fece il danno.

Non starò qui a raccontare tutte le vicende di quest'opera; non starò a raccontare come l'impresa dovesse trovare le cave nel golfo di Napoli, come queste cave fossero boicottate da un'altra impresa, come l'amministrazione non potesse espropriarle (come suggerisce l'onorevole Ciccotti), e ciò tanto meno perchè in parte erano cave di sua proprietà, che essa medesima aveva date a quell'impresa per l'esecuzione di un altro lavoro.

Non dirò come per la confezione dei massi si fosse stabilito di adoperare la ferruggine del Vesuvio, ferruggine che ad un certo punto non fu possibile avere, perchè era stata anch'essa tutta accaparrata. Queste non sono che le minori vicende, ve ne furono altre più grosse: ad un certo punto si avvertì che la interstruttura dei massi era foggiate in tal modo che a Napoli si sarebbe ripetuto il disastro verificatosi a Genova, quando il molo Galliera fu parecchi anni fa squarciato dal mare con danno di due milioni: o quello subito nel 1902 dal

molo Nord di Civitavecchia; o dalla diga della Vegliaja a Livorno.

Non appena sorta tale preoccupazione, si pensò subito a rivedere e ristudiare il progetto. E la conseguenza di questi studi portò poi alla necessità di una transazione, della quale credetti di assumere intera la responsabilità, persuaso che essa s'imponesse nell'interesse dell'Amministrazione e nell'interesse di Napoli, per quanto potesse apparire gravosa, poichè altrimenti le spese sarebbero state ancora più gravi e i lavori sarebbero rimasti indefinitamente sospesi. Ma nello stesso tempo, anzi il giorno stesso che approvai la transazione, provvidi alla nomina di una Commissione d'inchiesta, non per riparare dietro il verdetto della Commissione d'inchiesta la mia responsabilità per l'approvazione della transazione, responsabilità che ho assunto prima che la Commissione d'inchiesta cominciasse i suoi lavori, ma perchè ritenni che non dovesse passare, come suol dirsi, liscio il fatto di essersi appaltato per otto milioni un progetto che poi per effetto di successive revisioni ne importa sedici.

È questo un fatto così grave ed importante da richiedere, che ampia luce sia fatta su di esso, in modo che anche il Parlamento possa conoscere le ragioni, le circostanze, le disavventure per cui esso è avvenuto. Del risultato di questa inchiesta darò notizia al Parlamento.

Della diga dei Granili ho parlato, ma forse non ho detto tutto quello che all'onorevole Ciccotti interessa. Era necessaria una modificazione radicale della interstruttura dei massi, la quale assicurò che l'enorme sacrificio che lo Stato fa non possa andare perduto ai primi danni arrecati dalla forza del mare.

Nè si venga a dire, come si afferma leggermente, che se l'antemurale curvilineo si è costruito in modo diverso si sarebbe dovuto adottare lo stesso sistema anche per la diga rettilinea. Basta pensare che la diga rettilinea è battuta in pieno dalla traversie del mare; ciò che non è affatto per la diga curvilinea.

E giacchè ella ha consultato la carta, vedrà la direzione diversa che hanno queste due dighe.

Per eseguire simili grandiose opere occorre evidentemente del tempo, onorevole Ciccotti. C'è un tempo tecnico, diceva uno dei miei ultimi predecessori, l'onorevole Tedesco, c'è un tempo tecnico che non si può

restringere e se lo si restringe si arriva a disastri di lavori, a disastri di quattrini. Ed è precisamente questa una delle ragioni per cui tante disavventure si verificarono nei lavori del porto di Napoli.

Si è spesso creduto e si crede che in seguito ad un comizio, in seguito ad un voto delle autorità locali possa il Governo accelerare i lavori; ora io ricevendo l'altro giorno i miei cari colleghi che sono rappresentanti della città di Napoli, dissi loro che nell'interesse della città di Napoli non cercherò mai di forzare l'acceleramento dei lavori. Questo non lo farò mai, perchè sarei certo di ottenere il risultato perfettamente opposto, e sarei certo che lo Stato ci rimetterebbe parecchi milioni, come parecchi milioni finora ha perduto per il dannosissimo sistema di volere accelerare ciò che non è possibile accelerare.

Per costruire la diga rettilinea ci vorrà dunque quel tempo che è tecnicamente necessario, e quando essa sarà costruita, o sarà in via di avanzata costruzione, solo allora si potrà por mano alla costruzione dei due ponti sporgenti ai Granili; perchè questi due ponti, affinchè non tocchi loro la sorte del ponte Vittorio Emanuele II, non potranno essere costruiti se non quando siano protetti contro le furie del mare dalla diga rettilinea.

E vengo ora alla questione del Mandracchio. Quando giunsi al Ministero trovai che era stato fatto un progetto, in data del luglio 1907, il quale con la spesa di lire 9,100,000 provvedeva alla così detta sistemazione e colmamento del Mandracchio.

La storia della questione del Mandracchio è abbastanza curiosa. La legge per Napoli del 1904 dice: « È autorizzata la spesa di lire 30 mila occorrente per i lavori di colmamento del Mandracchio ».

La legge per me riesce poco chiara perchè con 30 mila lire non è possibile provvedere alla colmatura di un bacino di una notevole superficie, come il Mandracchio, il quale ha circa 3,000 metri quadrati di specchio acqueo.

Credo che nessuno possa immaginare che con questa spesa si possa provvedere ad una tale opera: si potrebbe provvedere soltanto agli studi ed ai progetti. Il secondo comma di quello articolo diceva poi che qualora per l'ampliamento dei locali destinati alla Dogana si debba occupare parte della via del Piliero, lo Stato concorrerà alla spesa per l'apertura di una nuova via.

Ed ecco come si arrivò alla cifra di nove milioni che poi all'atto pratico avrebbero potuto diventare 10 o chi sa quanti più, perchè si andava nientemeno che a colmare il Mandracchio, a sopprimerne tutte le banchine e poi, per sostituirle, si occupava parte della via del Piliero, e siccome ciò non sarebbe bastato ancora si progettavano due pennelli sporgenti che rappresentavano un vero pregiudizio per il porto di Napoli, perchè, dopo aver dedicati tanti danari per creare uno specchio d'acqua un po' vasto, con tali pennelli si finiva a restringerlo!

Di fronte alle pressioni che mi venivano fatte, io avendo capito, non per intuito mio (perchè di competenza tecnica non ne ho), ma per quel po' di buon senso che Dio mi ha dato e dopo aver sentito i tecnici, che si stava per commettere un grosso sproposito, spendendo una rilevante somma di danaro, puntai i piedi e dissi: No, di qui non si deve andare; bisogna ristudiare la sistemazione della Dogana ed il quesito igienico del Mandracchio. Ed allora, dopo che la Commissione centrale dei porti e il Consiglio Superiore dei lavori pubblici unanimi dichiararono che era un'assurdità la costruzione di quei due pennelli, d'accordo coi colleghi nominai una Commissione di persone competenti, fra cui alcuni rappresentanti diretti degli interessi di Napoli, perchè essa ristudiasse la questione.

Vennero allora in luce cose inattese: mentre, per esempio, la Commissione reale, incaricata di studiare il modo di promuovere il risorgimento industriale di Napoli, aveva dichiarato che il Mandracchio costituiva un pericolo igienico di prim'ordine, fondandosi su statistiche le quali dimostravano che la mortalità nel Mandracchio era superiore a quella degli altri punti di Napoli; quando si andò a riesaminare la questione e si fecero le statistiche esatte, si riscontrò perfettamente il contrario; si trovò che colà la mortalità era minore. (*Ilarità — Interruzioni — Commenti*).

Dunque la questione igienica veniva completamente eliminata; ed allora, tolta di mezzo la questione igienica, che copriva tutto, di che si trattava? Si trattava di sopprimere uno specchio acqueo notevole, come ho detto, perchè misura 3000 metri quadrati, di distruggere banchine che avevano uno sviluppo di 250 metri, e ciò senza alcuna ragione plausibile e senza provvedere alla sistemazione doganale.

La Commissione da me nominata giudicò

invece che non era il caso di colmare il Mandracchio, e vide che, al contrario, lasciandolo intatto, era possibile anche tutta una sistemazione ferroviaria, congiunta con la sistemazione doganale; vide che era possibile assicurare il soddisfacente ricambio dell'acqua del Mandracchio, perchè bastava ampliare le comunicazioni con lo specchio acqueo del porto; vide che era possibile assicurare una maggior luce a tali comunicazioni in modo da rendere agevole il passaggio di natanti carichi, e, avendo fatti studi, che giudico degni di lode perchè fatti con grande coscienza e con grande accuratezza, arrivò nella sua maggioranza alla conclusione che con una spesa di 600 mila lire si potesse mettere l'acqua del Mandracchio in condizione di pronto ricambio, fare una sistemazione doganale, che renda disponibili 5 mila metri quadrati di capannone (che può essere fatto a due piani, perchè la via circostante è più alta della banchina e quindi con un elevatore elettrico è facilissimo portare le merci dall'uno all'altro piano), e che si potesse infine provvedere ad una sistemazione ferroviaria più che soddisfacente. Il Consiglio dei ministri, a cui mi feci un dovere di sottoporre le conclusioni della Commissione, dopo aver sentito il voto del collega delle finanze, che particolarmente era competente nella materia, credette di approvare quel progetto di massima, e furono pertanto date le disposizioni perchè sia tradotto in un progetto particolareggiato. Non debbo però tacere che una minoranza della Commissione, composta dei rappresentanti più diretti della città di Napoli, mise innanzi un altro progetto, il quale, giova notarlo, comprende tutte le opere del progetto della maggioranza della Commissione, ma ne aggiunge altre per creare con l'abbattimento di alcuni edifici uno spazio maggiore da adibirsi alla dogana.

Ora su questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ciccotti, come mi permisi l'altro giorno di richiamarvi quella dei colleghi, che vennero da me. Una volta che con grandi sacrifici si promuove lo sviluppo del porto di Napoli verso la parte orientale, si ha ragione di credere che ne conseguirà necessariamente, se non la soppressione completa del servizio doganale nel luogo dove è ora, almeno lo spostamento della massima parte del servizio doganale dalla zona attuale nella nuova parte del porto.

Ed allora, perchè sacrificare tre milioni e 151 mila lire per uno sviluppo del servizio doganale, che non è richiesto oggi e nemmeno in un prossimo avvenire?

E noti l'onorevole Ciccotti che di queste 3,151,000 lire, 2,151,000 dovrebbero pagarsi per espropriazioni, cosicchè per l'opera vera e propria non resterebbe che 1,000,000, in confronto delle 600,000 di cui ho parlato.

Vale proprio la pena di abbattere case per due milioni di lire, e per sovrappiù, di abatterle prima di costruirne delle nuove?

Su questa questione del Mandracchio posso favorire all'onorevole Ciccotti, perchè li ho pubblicati parecchi mesi fa, gli atti della Commissione; in essi troverà data ragione della opinione che ho esposto pocanzi contro il sacrificio di una somma così notevole per bisogni doganali che oggi non sussistono e che il giorno, in cui si manifestassero, con ogni probabilità dovranno essere soddisfatti in località diversa da quella dove si vorrebbero fare le spese.

Ed ora mi permetta la Camera di dare qualche breve risposta all'onorevole Ciccotti rispetto alle opere ferroviarie. Anche qui ci potremo intendere facilmente. Quanto alle opere ferroviarie, la legge per Napoli stabiliva che si sarebbe, con uno speciale disegno di legge, provveduto ad opere di ampliamento, ai binari ed a quanto altro potesse occorrere per agevolare il movimento commerciale del porto di Napoli.

Non si fece una legge speciale per l'esecuzione di quell'articolo, perchè essa rimase assorbita dalla legge del dicembre del 1906, che assegnava fondi per le opere di completamento di tutta la rete, e quindi su questi fondi e su quelli che potranno essere dati per lo stesso scopo da leggi successive, come quella che ebbi l'onore di presentare giorni fa alla Camera, furono e saranno prelevate le somme necessarie per adempiere agli scopi indicati da quell'articolo della legge per Napoli.

Ad ogni modo, i lavori necessari furono già decisi da tempo e riguardano anzitutto la trasformazione e l'ampliamento della attuale stazione, di cui non rimarrà intatto che il fabbricato viaggiatori, poichè tutti gli altri servizi debbono esulare. All'uopo si sono fatti degli impianti provvisori per permettere questo esodo degli altri servizi in modo da non turbare il commercio.

Furono poi necessari degli accordi col municipio, si dovettero fare espropriazioni,

e l'onorevole Ciccotti sa come tutto ciò sia difficile e lento; ad ogni modo crediamo di essere in condizioni di iniziare in modo razionale, l'esecuzione di questi lavori.

Sono poi iniziati altri grandi lavori, che porteranno vantaggio assai rilevante allo svolgimento del traffico ferroviario di Napoli: alludo alla congiunzione diretta della linea di Caserta con quella di Torre Annunziata, perchè lungo questo raccordo si impianteranno i binari di ricevimento dei treni merci e quelli di manovra. Quanto alla galleria di congiunzione sotterranea tra la stazione centrale e Fuorigrotta, che ha grandissima importanza, perchè la direttissima si fermerà a Fuorigrotta, si è dovuto parecchio attendere per giungere all'accordo col municipio; ma ormai si inizieranno le espropriazioni.

In complesso si tratta di circa 40 milioni che andranno spesi naturalmente in un certo numero d'anni; ma oramai, passato il primo periodo, quello più arduo, quello delle trattative con estranei, delle espropriazioni, della definizione dei progetti, crediamo di esser giunti al punto di poter iniziare vigorosamente i lavori.

Con l'argomento delle opere ferroviarie si collega la questione della deficienza dei carri. Nei giorni passati vi fu in realtà una deficienza di carri a Napoli, come del resto si verificò anche in parecchi altri luoghi; ma essa aveva una ragione specialissima, poichè era la ripercussione delle condizioni anormali di traffico prodotte dal terremoto.

Onorevole Ciccotti, tanto lei quanto gli altri colleghi, finchè avrò l'onore di essere a questo posto, mi sentiranno spesso rievocare questa situazione provocata dal terremoto, perchè è un'illusione il credere che con l'aver mandate cento lire ad un giornale a scopo di beneficenza, o con l'aver fatto parte di un Comitato, od essere magari andato a costruire delle baracche a Reggio o a Messina, o pronunciato un discorso pubblico con relativo ordine del giorno di simpatia, si sia liquidata la propria partecipazione ai danni del terremoto. Niente affatto! Siamo tuttora nel periodo dei primi soccorsi urgenti, e le conseguenze disastrosissime del terremoto le andiamo sentendo ogni giorno, e vi sono dei giorni in cui le sentiamo ancora più di quello che si avvertivano nei primi momenti. Quindi, anche per questa questione del servizio ferroviario (pel quale so già che sarò attaccato) io dovrò porre in evidenza, ciò che

non faccio ora perchè andrei troppo in lungo, tutte le conseguenze che il disservizio delle linee di Sicilia e Calabria ha prodotto a danno di Napoli, causando quella mancanza di carri che del resto è dolorosa non solo per i commercianti, ma anche per l'Amministrazione ferroviaria. Pertanto questa ha adottato tutti i provvedimenti eccezionali possibili per fronteggiare una condizione di cose eccezionale che era stata determinata da avvenimenti assolutamente indipendenti dalla sua volontà.

Lo creda, onorevole Ciccotti, non v'è nessuna predisposizione ad assegnare a Napoli carri in minor numero di quanto occorre. Data la dotazione di carri di cui disponiamo, sono prese disposizioni perchè, proporzionalmente al rispettivo movimento, tanti ne abbia Napoli, tanti Genova, tanti Venezia, tanti infine ciascuno di tutti gli altri porti. È fuori di luogo il venir qui a far paragoni di questo genere: « per Genova se ne danno, prendiamo la cifra detta da lei, 800, e per Napoli se ne danno solo 60 o 70 ».

Naturalmente i carri che si danno sono quelli che occorrono, perchè evidentemente qui non si può far una questione di amor proprio: bisogna dare i carri in relazione al bisogno che c'è, perchè se per un lungo periodo di tempo non si dessero i carri che occorrono, si creerebbe una tala giacenza di merci, che non solo non si muoverebbero più le merci, ma non si muoverebbe neanche il materiale ferroviario.

Orbene, a questo assurdo non si può davvero arrivare!

Ci può essere un momento in cui la dotazione del materiale si presenti scarsa; ed allora ha luogo una giacenza maggiore di merci; ma questo non può essere che un fenomeno temporaneo, perchè l'Amministrazione ferroviaria è la prima interessata a che la giacenza di merci nei porti sia la minore possibile.

E detto questo, mi permetta, onorevole Ciccotti, poichè ella ha fatte citazioni di speciali competenze portuarie, mi permetta di fare in proposito le maggiori riserve, perchè temo che esse finiscano col fuorviare la pubblica opinione e col metter lei e tutti gli altri rappresentanti di Napoli in una condizione difficilissima, facendo credere che lo Stato manchi al dovere di provvedere ai bisogni di Napoli.

Ella, usando un eufemismo, ha ricordato che si è detta *tiepida* la mia azione in pro di

Napoli; ma io so, perchè amo conoscer dai suoi giornali l'opinione pubblica di una città importante come Napoli, io so che ben altre parole si sono rivolte al mio indirizzo; non me ne dolgo affatto, soltanto quando leggo aspre accuse, faccio l'esame di coscienza e domando a me stesso se abbia sbagliato per poter al caso riparare all'errore.

Ora, fatto l'esame di coscienza, per quanto riguarda il porto di Napoli, ho il conforto di dire che non avrei potuto mettere migliore volontà e più sforzo d'ingegno (di quello, naturalmente, che Dio m'ha dato) per la risoluzione dei suoi problemi.

Ho ereditato dei progetti e delle grandi questioni, perchè ai bacini di carenaggio erano arrestati tutti i lavori ed erano in corso questioni gravissime con l'impresa; alla diga dei Granili i lavori erano pur sospesi ed anche lì vertevano questioni gravissime con l'impresa.

Ebbene tali questioni sono risolte completamente, e per quanto me ne affida il parere dei corpi consultivi, con relativo vantaggio per lo Stato; i lavori sono stati ripresi o stanno per essere ripresi.

Ora creda l'onorevole Ciccotti che a questi risultati non s'arriva se non con molto studio ed anche con un certo coraggio nell'assumere la responsabilità delle proprie risoluzioni.

E quanto alle cifre che l'onorevole Ciccotti ha portato alla Camera e che non sono se non la ripetizione di cifre pubblicate tutti i giorni, precisamente nelle relazioni che il commendatore Witting fa all'una o all'altra associazione commerciale od industriale di Napoli, devo mettere in guardia tutti contro la incertezza, non voglio adoperare altra parola, delle cifre medesime.

Intendiamoci chiaramente: quale è l'indice vero del movimento commerciale di un porto?

Il movimento delle merci sbarcate ed imbarcate. Perchè quanto al tonnellaggio di stazza, questo non ha importanza alcuna per determinare il fabbisogno delle banchine, dei capannoni e dei binari occorrenti al traffico. La capacità, diremo così, il volume delle stive delle navi che toccano il porto, sbarcano dei passeggeri e poi se ne vanno, non ha alcuna influenza sulla necessità di quelle opere portuali; ciò che ne determina il fabbisogno è la quantità di merce imbarcata e sbarcata.

Io applaudo a chi spieghi interessamen-

to per il porto di Napoli; nè saprei desiderare con maggior fervore il suo sviluppo, e per quello che riguarda i lavori pubblici, cercherò di promuoverlo in tutti i modi. Ma non si venga a fare paragoni col porto di Genova, e non si stampi, come è scritto nei giornali che ho sott'occhio, che il movimento commerciale del porto di Napoli è superiore a quello del porto di Genova. È roba da far ridere, se non facesse piangere per un'altra ragione, per il traviamiento della opinione pubblica. Abbiamo troppe disgrazie in Italia perchè se ne abbiano ad aggiungere altre fittizie con l'inventare odiose disparità di trattamento che non esistono. (*Approvazioni*).

Le cifre dimostrano quanto dico; perchè nel porto di Napoli il complesso delle merci imbarcate e sbarcate non raggiunge un terzo di quello di Genova; come è riprovato dall'ammontare degli introiti doganali che a Genova è di 65 milioni mentre a Napoli sorpassa di poco i 20 milioni.

E veniamo alle spese approvate per lavori portuali. Dopo la legge del 1884, che stanziò 20 milioni (gli altri 20 li aveva dati il duca di Galliera) per il porto di Genova, questo ebbe 17 milioni e mezzo per la legge del 1894, e poi un milione all'anno per la legge portuale del 1906, in tutto poco più di 20 milioni.

Ora nello stesso periodo quanto ebbe Napoli? Ebbe 39 milioni. Vede l'onorevole Ciccotti che non vi è differenza, di cui Napoli possa dolersi.

Mi preme anche di notare che, mentre sono stati autorizzati per legge 39 milioni e 360,000 lire, a tutt'oggi sono stati impegnati, ossia assorbiti da opere in parte pagate ed in parte da pagare, 31 milioni e 95,000 lire. Tre milioni saranno impegnati fra giorni quando si pubblicherà l'avviso d'asta per la diga dei Granili e lire 600 mila per la sistemazione del Mandracchio; e così si saranno impegnati 35 milioni senza tener conto di 5 milioni che si spesero nel ventennio per manutenzione e per escavazioni.

E non ho messo in conto altri 10 milioni circa, che saranno necessari per finire la diga rettilinea e per i ponti sporgenti ai Granili, somma che non v'è ragione, nè bisogno di chiedere oggi al Parlamento.

Per le opere, adunque, che sono oggi eseguite, per quelle che sono in corso di esecuzione o per cui sono prossimi gli appalti, e per quelle di cui si stanno facendo

i progetti e di cui è inevitabile l'esecuzione finiremo per spendere, indipendentemente dalla manutenzione e dalla escavazione, più di 45 milioni.

Io domando se, di fronte ad una cifra così rilevante, date anche le non facili condizioni del bilancio, sia equo affacciare maggiori pretese e si possa parlare di trascuranza del Governo per il porto di Napoli!

Concludendo, non posso fare che un augurio, quello di riuscire nel promuovere lo sviluppo del porto di Napoli in modo da meritare che un giorno l'onorevole Ciccotti riconosca che le sue censure d'oggi non erano fondate. (*Vive approvazioni*).

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

LACAVA, ministro delle finanze. Ho chiesto di parlare unicamente per fatto personale, poichè per quanto si riferisce all'interpellanza, il ministro dei lavori pubblici ha esaurientemente risposto all'onorevole Ciccotti per delegazione del presidente del Consiglio.

A proposito della nuova cinta daziaria di Napoli l'onorevole Ciccotti ha detto, che per me si è ripetuta quella tale illusione di prendere per villaggi i castelli di cartone, illusione di cui fu vittima Caterina di Russia. Ora non so come l'onorevole Ciccotti possa credermi capace di prendere lucciole per lanterne; e preferisco ritenere che egli sia stato male informato.

Io fui a Napoli nel luglio scorso e mi resi conto della nuova linea della cinta daziaria, cioè della cinta ristretta, giacchè come è noto, in forza della legge colà venne dal lato orientale ristretta la linea daziaria per formare una zona franca.

Io però ho potuto vedere solo la linea della cinta daziaria, ma non la cinta cioè i muri e le reti; anzi dirò che una parte soltanto di questa linea era coperta di muro e di reticelle metalliche, l'altra era ancora scoperta perchè mancavano cinque mesi al termine dei lavori e alla inaugurazione che doveva esser fatta il 31 dicembre.

CICCOTTI. Io non ho parlato della cinta, ma dell'arteria stradale che deve percorrere la zona.

LACAVA, ministro delle finanze. Questo riguarda il ministro dei lavori pubblici.

CICCOTTI. Ed è appunto a lui che mi sono rivolto e non a lei.

LACAVA, ministro delle finanze. Ella mi ha attribuito la ripetizione del famoso epi-

sodio di Caterina II! Invece è tutto il contrario. Io andai a Napoli a vedere null'altro che la linea daziaria, la cui cinta, come dicevo, fu interamente inaugurata il 31 dicembre 1908.

Ed ella onorevole Ciccotti deve anche considerare tutte le difficoltà che ho dovuto superare per le diverse espropriazioni, che sono sempre tanto difficili specialmente a Napoli, dove sempre si chiedono nuove perizie.

Eppure ho potuto superarle, e quindi la nuova cinta è stata inaugurata a tempo debito.

E giacchè ho facoltà di parlare ricorderò pure all'onorevole Ciccotti ed alla Camera che ho dovuto superare moltissime difficoltà per quanto riguarda il decreto di concessione delle acque del Volturno. L'onorevole collega per i lavori pubblici ha rievocato le vicende dei giudizi, che ha dovuto attraversare quella questione. Io l'ho risolta, e il giorno 6 di questo mese è stato firmato il decreto di concessione al municipio di Napoli delle sorgenti del Volturno, decreto che è alla Corte dei conti per la registrazione.

Ritenga pure l'onorevole Ciccotti che io, per quanto ho potuto, ho fatto tutto per agevolare la soluzione della grave questione del Volturno e l'impianto della cinta daziaria di Napoli.

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

CICCOTTI. La Camera comprende bene che io non intendo seguire l'onorevole ministro dei lavori pubblici in una discussione tecnica, specifica, che non è da me, e che neppure potrebbe essere pienamente valutata dalla Camera, la quale non conosce i fatti e non potrebbe quindi seguire nei particolari lo svolgimento della discussione.

Seguirò un'altra via, che è quella di discutere i metodi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici portati nella discussione.

Egli, la Camera lo sa, è un abile polemista; e mai forse come oggi, trovandosi ridotto a mal partito, ha avuto bisogno di ricorrere a tutte le risorse polemiche.

Tra queste vi è anche il metodo di Pilato, di lavarsi le mani.

Pilato credette di aver raggiunto l'accordo davvero inverosimile di poter perdere Gesù e declinare qualsiasi responsabilità del giudizio. Così l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha voluto lavarsi le mani di tutto quanto riguarda l'opera di ammini-

strazioni pur soggette alla tutela del Governo.

E intanto ho voluto presentare la questione, prospettata da me nella prima parte del mio discorso, quasi come se io avessi voluto richiamare l'ira del Governo sull'amministrazione comunale di Napoli, invocandone lo scioglimento.

Onorevole ministro, io sono estraneo alle lotte amministrative di Napoli; io non desidero altro, per ora e da questo punto di vista, se non che la città sia bene amministrata; non sarò io, perciò che verrò qui a domandare una crisi artificiale per il municipio di Napoli.

Il Governo, di cui ella fa parte, ha sciolto una volta l'amministrazione comunale di Napoli per semplici ragioni elettorali; non è da me che può muovere una richiesta simile. Ma ella non deve dirmi che io non ho il diritto di portare alla Camera delle questioni che si riferiscono all'inerzia di un'amministrazione comunale, specie quando ciò ha riferimento a una questione elevata ormai al grado di problema nazionale.

Se io avessi portato alla Camera una questione sulla maniera in cui il comune di Scaricalasino o di Radicofani mantiene le strade nel proprio villaggio, ella fino ad un certo punto avrebbe avuto il diritto di oppormi quello che mi ha opposto; quantunque, allo stato della legislazione attuale, almeno, io avrei sempre il diritto di appellarmi al ministro dell'interno per il modo con cui un'amministrazione comunale disimpegna il suo ufficio.

Ma qui si tratta dell'amministrazione comunale della principale città d'Italia, che intralcia, o non esegue, quel che la Camera, con leggi speciali, ha ritenuto compito urgente dello Stato.

Quindi io non invado nessuna attribuzione, non perturbo nessuna sfera di competenza. Io chiedo al Governo di fare quel che logicamente e legalmente gli incombe, se ha creduto di portare innanzi alla Camera e tradurre in legge un progetto che debba avere la sua piena effettuazione.

E lo stesso debbo dire per quanto riguarda le case popolari. Io ho richiamata l'attenzione del Governo sulla costruzione delle case popolari. Tante altre volte il Governo è stato chiamato ad occuparsi delle condizioni gravissime delle abitazioni e della risoluzione di questo problema, che non è esclusivamente municipale, perchè non può ritenersi questione semplicemente municipale quella

di dare albergo ad una densissima popolazione, che non può trovare ricovero.

Il ministro ha creduto o finto di trovarmi in contraddizione dicendo, che, mentre io non volevo l'abbattimento delle case per il prolungamento della via Sanfelice, voleva l'abbattimento delle altre case che fronteggiano la via del Piliero.

Ma, in primo luogo, io non ho parlato di questo; e poi la questione è tutt'altra.

Con una convenzione, che credo dell'otto febbraio 1908 e che fu tradotta in legge, il Governo diede 8,500,000 lire per il prolungamento della via Guglielmo Sanfelice e il bonificamento del rione Carità compreso fra la via San Giuseppe e la via Roma. Ora io diceva, citando un parere di persona che doveva ritenersi per una autorità presso il Governo: peschè non investire questa somma che serve ad un'opera quasi di lusso, nella costruzione di case popolari le quali possono sopperire ad un bisogno urgente e, nello stesso tempo, facilitare lo sviluppo industriale? Solo i poteri dello Stato possono mutare quella legge; e giustamente, quindi io mi rivolgo ad essi. Vede dunque che ella ha fatto della polemica, ma non ha risposto a ciò che aveva domandato io.

Così pure ella ha abilmente spostato la questione, quando ha affermato come io abbia detto che la legge porta il dono delle sorgenti del Volturmo. È evidente che la legge non contiene ciò; nè io l'ho detto. Ho detto bensì che era stato chiesto il dono pieno, e che, sotto certe ipotesi che ora non voglio esaminare, il Governo avrebbe potuto concederlo.

E ho portato anche dinanzi alla Camera ed al Governo la questione che dovrebbe veramente interessare e preoccupare tutti e più quelli che hanno la responsabilità del Governo: il verificarsi di una condizione per cui una lite di carattere privato, agitata dinanzi a' tribunali, si prolunga all'infinito e, intanto, non si trova modo di prender possesso di cosa destinata ad uso pubblico; e, per una questione di risarcimento facile a garantire, si intralcia per cinque anni l'esecuzione di una legge che si propone un alto fine nazionale.

È questo che avevo detto io.

E replico brevemente a ciò che il ministro mi ha risposto per quanto riguarda le opere da eseguirsi.

Ella, onorevole ministro, è venuto ad elencare dinanzi alla Camera le opere pubbliche che sono state costruite nel porto di

Napoli o, meglio, molte che sono state semplicemente progettate. Ma ella non ha fatto (e glielo potrei dimostrare se fosse il caso di ritornare sui miei passi) se non ripetere quanto io lealmente aveva riconosciuto. Imperocchè io non ho detto che nulla sia stato fatto: dico e ripeto che non è fatto tutto quello che doveva e poteva farsi.

Ella ha parlato della diga rettilinea ed ha preteso anche di cogliermi in fallo dicendo come io aveva male parlato della espropriazione che si sarebbe potuta fare delle cave per il materiale, perchè quelle cave appartenevano allo Stato, che le aveva concesse ad un altro. Ma, oltre l'espropriazione della proprietà, v'è anche l'espropriazione del diritto di usare della proprietà per alcuni dati fini. Quindi, se anche qui non fosse stato il caso di espropriare la proprietà delle cave, sarebbe stato possibile espropriare il diritto di usare delle cave stesse per i bisogni di un'opera pubblica.

Ella ha parlato poi, in una maniera che forse non consentirebbe ad altri in altri casi verso i dipendenti della sua amministrazione, del modo come fu fatto quel progetto, della infondatezza di certi calcoli e della inconsistenza di certe opere, in modo da dare un voto di sfiducia all'Amministrazione cui ella presiede, e di cui ella è venuta qui, in altri tempi, a fare gli elogi. Ella dice di voler fare la luce. Ma in qual modo? La Commissione che ha creato per fare le indagini su queste opere progettate per somme assai inferiori a quelle che le opere sarebbero costate, e progettate in maniera diversa da quella che ella ha creduto di adottare per la costruzione, se mi dicono il vero, sarebbe composta di un consigliere di Stato, di un generale a riposo, del quale non so nemmeno il nome...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È un generale del Genio il quale, distaccato al servizio del Ministero della marina, ha passato trent'anni della sua carriera attendendo ad opere militari marittime, ed ha diretto la costruzione di lavori importanti, quali le scogliere a Spezia. Ho voluto prendere appunto dei tecnici che non facessero parte del Genio civile per avere un giudizio obiettivo.

CICCOTTI. L'assicuro, onorevole ministro, che facendole questa osservazione io non sapevo tutto questo. Ella riconoscerà che io sono stato ed intendo essere puramente obiettivo, specie in una questione di tanta importanza.

PRESIDENTE. Ma non facciamo conversazioni.

CICCOTTI. Ella dice, tuttavia, onorevole ministro, che non vi avrebbe compreso nessun elemento del Genio civile. Invece a me risulta, se mi hanno bene informato, che il terzo membro della Commissione, quello che avrebbe competenza tecnica, sarebbe appunto un ingegnere capo del Genio civile.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No. Dell'Ufficio tecnico della provincia di Teramo.

CICCOTTI. Ma è, in ogni modo, una persona che si trova a dover giudicare dell'opera di persone che gli sono superiori di grado e di ufficio e che ad ogni modo possono avere una notevole influenza sul suo giudizio.

Ella che mostra di menomare l'opera di chi ha progettato quell'opera, vede che per far la luce ricorre ad un metodo che non è il migliore per fare la luce. I suoi lumi onorevole ministro, somigliano molto, in questo caso specialmente, a quelli del prete Cuio, che quando erano accesi facevano buio. (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*).

Ella ha parlato anche della differenza tra la diga rettilinea e la diga curvilinea, dicendo che per fare la diga rettilinea non si possono adoperare i sistemi adoperati nella diga curvilinea, giacchè la diga curvilinea andava ad affrontare l'urto del mare nel senso verticale, mentre la diga rettilinea dovrebbe affrontare l'urto del mare di fronte. Ed in questo forse ella poteva aver anche ragione; ma non è una verità quella che non è tutta la verità, come esigono i giudici dai testimoni quando questi vanno a deporre. Perchè è verissimo che la diga curvilinea si svolge in senso diverso dalla diga rettilinea; ma la diga curvilinea è fatta con quello stesso sistema con cui è stato fatto anche il molo S. Vincenzo, ed il molo S. Vincenzo fronteggia l'urto del mare nel senso stesso della diga rettilinea ed è più esposto anzi, esposto in modo da riparare la diga rettilinea che le resta alle spalle. (*Interruzioni*).

Vede dunque che la sua obiezione viene qui a cadere.

Ella dice che ogni opera esige un tempo tecnico. Siamo d'accordo; ma i tecnici sono tenuti anche nei loro progetti a valutare quale è il tempo tecnico necessario per la costruzione di una data opera; e fissando la data alle opere da costruire, se n'era dovuto tener conto.

Ella dice: non cercherò di forzare l'ac-

celeramento del lavoro. Ora il proverbio: chi va piano va sano e va lontano, è vero quando si tratta di salvare le gambe ad una persona; ma quando si tratta di una città la quale si trova in condizioni anormali e di provvedere ad esigenze pubbliche l'andar piano può importare l'andar sano e lontano nella propria vita di ministro, ma non fa sì che si possa andar lontano nel proprio compito di amministrazione e di governo.

E torno alla questione del Mandracchio. Qui ella ha portato la questione su un campo così tecnico e così involuto, che io potrei risponderle, glielo assicuro, ma lo farei senza effetto sulla Camera; e questa sarà una polemica che ella potrà proseguire per mezzo dei suoi organi coi tecnici fuori di qui.

Una sola osservazione farò tuttavia mettendomi dal punto di vista a cui ho detto di voler ricorrere per discutere ciò che ella ha detto combattendo quanto io aveva riferito. Ella dice (ha preteso persino di mettere in scherzo la cosa): che cosa si poteva fare con 30 mila lire? Ora quando il progetto di legge fu portato alla Camera, io lo ricordo, ella era su quel banco, era all'opposizione: anzi abbiamo discusso insieme la legge sulla Basilicata, su cui ella fece un notevole discorso. Ma questo progetto di legge fu presentato dal Capo del Ministero in cui ella siede oggi ministro. Ora che fiducia vuole che la Camera abbia anche in ciò che il ministro viene a dire presentemente, se ella dice che un progetto presentato dal Capo del Gabinetto di cui Ella fa parte, si presenta con dati ed in forme che si prestano persino al riso?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, non è questo. Io ho detto che con 30-mila lire non si potevano fare che gli studi e i progetti.

CICCOTTI. No, onorevole ministro. Dice qui l'articolo 31 della legge 9 luglio 1904: «È autorizzata la spesa di lire trentamila occorrente per i lavori di colmamento del Mandracchio, ecc.». Se questo è italiano e l'italiano si intende, vuol dire che in questo progetto si diceva che trentamila lire occorreivano per colmare il Mandracchio.

Ed allora, onorevole ministro, se ella comincia a discreditar l'opera dell'amministrazione che presiede, e prosegue mostrando la poca attendibilità di leggi presentate dal capo del Governo di cui ella fa parte, che

cosa vuole che dica io? Quando non posso controllare punto per punto tutto ciò che Ella è venuto a dirmi, specialmente nella parte in cui non mi tocca, perchè non sono tecnico, allora comincio con lo scartare in blocco tutto ciò che ella ha detto e ad insistere nella mia attitudine, non di diffidenza, ma di negazione.

E sono alla questione della stazione ferroviaria.

Ella dice, onorevole ministro, che per la stazione ferroviaria si farà quel tanto che ella dice si farà.

Come ricorderà, anche io ho detto che per la stazione ferroviaria di Napoli e per il suo riordinamento sarebbero stati stanziati 36 milioni; ma ha pure detto (e questo risponde a quel tale suo programma dell'andar piano per andare sano e lontano) che, se i 36 milioni dovranno spendersi a 500 mila lire all'anno, prima di trenta anni non avremo l'ampliamento completo della stazione.

E vengo alla deficienza dei carri. Ella, onorevole ministro, vuol coprire questa deficienza col fatto del terremoto. Io intendo tutto il disordine, non temporaneo, ma protratto, che ha portato e seguirà ancora a portare il disastro del terremoto; ma non vorrei che a questo disordine si aggiungesse l'altro che il terremoto serva di schermo per il Gabinetto e per l'amministrazione dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro dice che i carri sono in parte occupati per il fatto del terremoto. Ma in tanti casi, come nella campagna vicinola, come in altri casi simili, si è ricorso sino al nolo dei carri dall'estero. Ma il materiale ferroviario è in continuo aumento.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È questione di ingombro.

CICCOTTI. Anche noi, siamo, difesi così, per modo di dire, dalle armi di cui ci siamo provveduti, secondo parecchi fin con troppo lusso. Ebbene, quando si vuole che non bastino, si chiedono nuovi eppur inutili armamenti. Perchè non provvedersi, nella stessa maniera, di nuovi carri? E che Stato è il nostro, se a tutti i danni del terremoto, così male fronteggiati dal Governo, dobbiamo aggiungere perfino i mali della fame, quando ci mancano i carri per potere avviare le vettovaglie e tutto ciò che è necessario al bisogno del paese?

Ella, onorevole ministro, fa delle riserve sulla competenza portuale del comandante

Witting. Io invece ho una altissima stima del comandante Augusto Witting e con me l'hanno tanti altri i quali meglio di me possono giudicare, non solo dell'uomo, ma anche della sua competenza tecnica. Ma ella, onorevole ministro, nel fare delle riserve sul comandante Witting, non pensa che questo comandante è stato tenuto alla direzione del porto di Napoli per molti e molti anni. Ed allora che sistema è questo per cui i funzionari dell'amministrazione si giustificano quante volte ciò che dicono o fanno, rientra nelle convenienze del Governo ed invece si discreditano, quando dicono cosa che non piace?

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. I capitani di porto non hanno nessuna competenza tecnica!

CICCOTTI. No, onorevole ministro. Si dice da persone bene intendenti, che buona parte dei porti d'Italia sono riusciti male, appunto perchè la redazione dei progetti è stata affidata ad ingegneri del Genio civile, i quali si intenderanno di tante cose, ma non si intenderanno delle conseguenze che possono avere le correnti marine sulle costruzioni. Ora, onorevole ministro, il comandante Augusto Witting che cosa ha detto? Egli ha parlato del servizio portuario e dello sviluppo lineare delle banchine; ha parlato di cose che poteva ben dire e sapere certamente.

L'onorevole ministro ha preteso anche di rettificare ciò che avevo detto, quando ha soggiunto che l'indice dell'importanza di un porto non è dato dalle tonnellate di stazza dei bastimenti che vi approdano, ma dalle tonnellate imbarcate e sbarcate. D'accordo; ma io ho parlato come *per incidens*, della stazza dei battelli che vi approdano, perchè questa può avere una certa influenza nel valutare le condizioni e l'imporranza di un porto: in quanto non si mandano battelli di stazza troppo grande se non in porti dove c'è la possibilità d'adoperarli. Ma io ho portato anche altri dati (e li ho portati riferendoli dal Witting), per dire che le merci caricate e scaricate nel porto di Napoli ascendevano appunto ad un terzo di quelle di Genova; e contemporaneamente ho messo a confronto i mezzi che si hanno nel porto di Genova, per sopperire al traffico delle merci e ho voluto far vedere che questi mezzi, per Napoli, non sono nella proporzione di un terzo, in confronto di quelli di Genova.

L'onorevole ministro ha detto anche che Napoli ha avuto 39 milioni mentre Genova

ne ha avuti 43. Ma, anche qui, la sua risposta è stata molto incompleta. Anzitutto, 39 milioni, per favorire il riscatto, la rendenzione di una città, non sono molti; ben altro avrebbe dovuto e dovrebbe fare il Governo. I 39 milioni non sono che due terzi della somma che costeranno i *Dreadnoughts* nella cui costruzione ci s'imbarca ora, allegramente e a tutto andare.

E bisogna anche dire che Genova e Napoli si trovano in condizioni diverse.

Il porto di Napoli è un porto artificiale; e, per mettere Napoli in condizione di sopperire ai suoi bisogni di porto artificiale, si richiede una spesa maggiore di quella che si richiede per Genova, meglio favorita dalla natura,

I porti tedeschi che sono all'imboccatura di fiumi, il porto di New York, quei porti, con tutto lo sviluppo di sponde adattate a banchine, possono sopperire ad esigenze maggiori con una spesa minore.

E con questo, ho finito.

Dirò solo, concludendo, onorevole ministro, che vi sono due modi d'eseguire una legge: il modo tepido, quasi burocratico di chi vuole assolvere un compito, non dirò ingrato, ma un compito per cui non sente entusiasmo; ed il modo di chi, nell'eseguire mette tutto l'ardore dell'animo, e ritiene di non aver fatto niente se gli resti qualche cosa da fare, se guarda a quel che fu il passato, a quel che è il presente ed a quel che potrebbe essere l'avvenire della bella e povera città di cui trattiamo.

Quando si guardi con quest'animo alle sorti di una città, allora, onorevole ministro, non si ricorre al proverbio che bisogna andar piano o per andar sano ed andar lontano; allora si cerca di fare tutto il possibile, e accelerare e sforzarsi che i disagi in cui si dibatte tutto un popolo finiscano al più presto.

Ma io ho detto abbastanza; il paese ha quanto occorre, per valutare il conto che si fa dei suoi diritti e le responsabilità di ciascuno.

E potrò, se mai, ripetere, come ripeteva Marx, finendo le sue glosse al programma di Gotha: *Dixi et servavi animam meam*.

Vorrei che anch'ella potesse dire altrettanto. (*Approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Essendo esaurite le interpellanze, e l'ora essendo già tarda, continueremo domani nelle materie che sono nell'ordine del giorno.

Interrogazioni ed Interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'istruzione pubblica e dell'interno, per sapere se convengano nell'opinione che qualunque aumento agli stipendi minimi fissati dalla legge per maestri elementari rappresenti una spesa facoltativa; anche quando, come nella provincia di Bologna, è votato dai comuni per assicurare il servizio scolastico obbligatorio, gravemente compromesso dall'attuale crisi magistrale.

« Podrecca ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere a qual punto si trovino i lavori della Commissione incaricata di redigere il testo unico delle leggi che regolano la istruzione elementare.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri per sapere se e quando sarà presentato al Parlamento il progetto di riordinamento delle scuole italiane all'estero.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia sulla condotta spiegata dai giudici Vono e Conidi in circoscrizioni nelle quali hanno giurisdizione e precipuamente nei collegi di Rossano e Chiaravalle Centrale.

« Staglianò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio sui frequenti avvelenamenti che accadono nel consumo del tonno, ed in specie sull'avvelenamento del 15 maggio corrente di molti ricoverati nell'Istituto dei derelitti di via Settembrini in Milano.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio sulla frequenza e gravità degli infortuni sul lavoro in genere, ed in specie sul gravissimo infortunio

avvenuto l'11 maggio corrente sulla linea elettrica dell'Impresa Conti, nella tratta Novara-Gravellona-Toce.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se come si fece per Mantova si intenda sollecitare parere favorevole per l'esonero delle servitù militari di Pizzighettone che impediscono qualsiasi espansione del paese.

« Pavia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici per sapere se, a tutela dell'incolumità della popolazione di San Lorenzo Bellizzi, sempre più gravemente minacciata dall'enorme frana, che ne insidia l'intero abitato, intendano affrettare i lavori della costruzione del nuovo abitato nelle località già prescelte dal Genio civile.

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda, in adempimento delle disposizioni di legge, provvedere a che si incominci la esecuzione delle opere portuali nella rada di Trebisacce.

« Turco ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra, se intenda provvedere perchè sia protratto a 68 anni il limite di età del tenente generale medico, in armonia a quanto venne esplicitamente espresso, dalla relazione della Commissione dei dodici, sul disegno di legge n. 654-A: Modificazioni all'organico degli ufficiali del corpo sanitario militare; presentata il 9 giugno 1907.

« Pistoia, Dal Verme, Di Saluzzo, Libertini Gesualdo, Pais ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere se non creda necessario istituire anche in Sardegna una scuola pedagogica.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se e quando intenda provvedere alla sistemazione del personale catastale.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per sapere, se, assecondando l'orientamento della pubblica opinione, non creda opportuno di presentare senza indugio una proposta di legge diretta ad ammettere la rappresentanza della minoranza nella costituzione della Giunta provinciale amministrativa.

« Pini ».

« Chiediamo interpellare il ministro dei lavori pubblici sulle pessime condizioni del servizio diretto Roma-Napoli-porto, non che sulla necessità di rendere più rapido e meglio organizzato tale servizio per agevolare le comunicazioni tra la capitale e la Sicilia.

« Di Stefano, Finocchiaro-Aprile, Muratori, Pecoraro, Rienzi, Di Lorenzo, Eugenio Rossi, Gaetano Mosca, Aguglia, Paratore ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, sull'indirizzo politico ed amministrativo della provincia di Catanzaro nei rapporti di Vallelonga, Olivadi e Staletti.

« Staglianò ».

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mezzanotte e Comandini hanno presentato rispettivamente due proposte di legge.

Saranno trasmesse agli uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

La seduta termina alle 19.35.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Mazza sulla indennità ai deputati;
del deputato Rizzone per una tombola a favore dell'ospedale di Modica.

Discussione dei disegni di legge:

3. Frazionamento del comune di Bernareggio (116).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (20).

5. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (22).

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (25).

7. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (24).

8. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1905-906. (6).

9. Sui consorzi di cooperative per appalti di lavori pubblici (1).

10. Maggiori assegnazioni per lire 57,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1908-909 (33).

11. Maggiori assegnazioni per lire 102,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-909 (34).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909. — Tip. della Camera dei Deputati