

interrogazione dell'onorevole Codacci-Pisanelli, e il Consiglio ha ritenuto doversi trasmettere l'esame di tutte queste questioni al Ministero dei lavori pubblici, dal quale stiamo aspettando i provvedimenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Codacci-Pisanelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CODACCI-PISANELLI. Ringrazio gli onorevoli sottosegretari di Stato delle cortesie risposte che mi hanno voluto favorire.

L'onorevole Dari ha giustamente rilevato che questa interrogazione non è che la integrazione della precedente. Essa afferma, infatti, la opportunità di riformare, nell'interesse della difesa e della economia nazionale, il riparto della spesa per i piccoli porti. E il bisogno di questa riforma non potrà certamente essere eliminato dal disegno di legge per spesa straordinaria richiesta da alcune opere portuali. Per larga che sia la parte fatta in tale disegno di legge ai piccoli porti, rimarrà sempre la necessità di eliminare gli ostacoli permanenti che derivano dalla nostra legislazione allo svolgimento della nostra attività marinara.

La legge sui porti, del 18 luglio 1884, per quanto concerne il riparto delle spese destinate ad opere portuali, è ancora informata a criteri che non rispondono menomamente alle condizioni ed ai bisogni odierni. Si comprende che agli inizi del Regno d'Italia si concedessero quasi esclusivamente i pochi mezzi che le condizioni disagiate della finanza di allora consentivano ai bisogni della grande navigazione, limitando ad esigua misura il concorso dello Stato nella spesa per gli scali di minore importanza.

Ma oggi che ad una gran parte dei maggiori bisogni abbiamo provveduto, oggi che le condizioni della finanza generale sono molto migliorate, mentre pur troppo le finanze locali si trovano addirittura esauste, oggi non è più possibile per i porti minori che sono i più numerosi imporre agli enti locali un concorso che arriva al 70 per cento della spesa, il 10 a carico delle provincie e il 60 per cento a carico dei comuni. Ove questo sistema perduri, lo Stato italiano non vedrà mai cancellata sulle sue carte la traccia che v'hanno lasciato le male signorie. E il nuovo Stato, su questo punto, verrà meno ad un suo alto dovere, se non muterà radicalmente sistema.

L'onorevole Dari ha rilevato che questo problema eccede i limiti di una interrogazione, e sta bene. Io non mi pento però di avervi accennato. Mi propongo di tornarvi su

quando giungerà al nostro esame il disegno di legge per la spesa straordinaria da dedicarsi ai nostri porti. L'occasione sarà propizia per insistere su di una richiesta alla quale non può mancare, in questa Camera, largo e cordiale assenso. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Gaudenzi al ministro di grazia e giustizia « per sapere se intenda rimuovere i gravi inconvenienti cui dà luogo la scarsità di personale nella magistratura e nella cancelleria del tribunale di Forlì »; ma, l'onorevole Gaudenzi non essendo presente, questa interrogazione s'intende ritirata.

L'onorevole Gallino interroga il ministro dei lavori pubblici « per sapere se, date le leggi 22 aprile e 25 giugno 1905, non creda dover sottoporre all'approvazione del Parlamento il decreto 25 giugno 1905, n. 275, che costituiva un ufficio speciale per le ferrovie ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È una questione puramente giuridica: a risolvere la quale io credo che basti il richiamo di due leggi precise, e cioè l'articolo 2 della legge 25 giugno 1905, ricordata dall'onorevole interrogante, e l'articolo 2 della legge 11 luglio 1904, n. 372. Questi due articoli chiariscono come e perchè il Governo non abbia creduto e non creda di sottoporre alla Camera un provvedimento per tramutare in legge il decreto di cui è oggetto l'interrogazione.

Il primo articolo dice così: « Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dai capitoli, ecc., ecc., le somme corrispondenti agli stipendi, assegni ed indennità ai funzionari, i quali, *non trovando collocamento nell'amministrazione delle ferrovie di Stato per l'unificazione di cui all'articolo 22, saranno iscritti nei ruoli dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici e nel corpo reale del Genio civile, nei limiti della spesa già iscritta in bilancio e della esigenza dei servizi che saranno riordinati, restando soppresso il regio Ispettorato delle strade ferrate* ».

Dunque, per questo articolo secondo della legge 25 giugno 1905 restava soppresso quel regio Ispettorato delle strade ferrate, che presiedeva anche ai servizi di trasporto a trazione meccanica affidati a imprese private: e, per tale soppressione, è evidente che bisognava riordinare il servizio, affin-