

degli interessi di quel comune. Se viceversa la parte maggiore degli interessi si concentra nel capoluogo, e se questo è allacciato, in tal caso è obbligo unicamente del comune di allacciare il capoluogo alle varie frazioni; nè in questo caso sarebbe dovuto il sussidio delle leggi del 1906 e del 1903.

Questo è l'ultimo stadio della giurisprudenza, che ha fatto un passo innanzi a favore dei comuni, mentre la precedente giurisprudenza stabiliva che quando un comune fosse in qualsiasi modo allacciato, sia pure a mezzo del solo capoluogo, le frazioni non avessero alcun diritto a sussidio. E questa maggior larghezza di giurisprudenza permette d'ora innanzi la possibilità di allacciare le frazioni col capoluogo, oltrechè il capoluogo con la stazione o la rete stradale, quando esse abbiano tale importanza da costituire una somma d'interessi maggiore di quelli che si accentrano nel capoluogo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Coffari per dichiararsi soddisfatto.

**COFFARI.** Ringrazio l'onorevole amico Dari della spiegazione favoritami; però non posso dichiararmi completamente soddisfatto poichè vi sono frazioni che, per quanto non di importanza superiore al capoluogo, pure hanno una importanza rilevante.

Lo spirito della legge e lo scopo del legislatore furono certo di dare il beneficio delle comunicazioni a tutti i cittadini del regno.

Ora, se si dovesse interpretare la legge in senso restrittivo, in pro dei capoluoghi o delle frazioni che hanno la maggiore importanza, ne nascerebbe che quasi quasi la legge avrebbe voluto giovare più all'abitato che agli abitanti, più ai luoghi che ai cittadini. E questo non è ammissibile.

Prego quindi di considerar meglio la cosa, e di volere cercar modo di venire in aiuto a tutte le frazioni per dotare i cittadini che sono isolati del beneficio delle comunicazioni.

**PRESIDENTE.** Così è esaurita questa interrogazione.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono decadute le seguenti interrogazioni:

Giunti, ai ministri dell'interno e delle finanze, « per sapere in qual modo intendano venire in soccorso dei comuni della provincia di Cosenza, fortemente danneggiati dalle recenti alluvioni, e segnatamente per i comuni di Mormanno e di Lungro ».

De Gennaro Emilio, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quanto vi sia di vero nelle voci diffuse tra i ferrovieri che nella liquidazione degli arretrati delle competenze accessorie si voglia assegnare loro una somma derisoria, e inferiore al quinto di quanto spetterebbe loro per legge. »

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cavagnari al ministro dei lavori pubblici « per sapere se ed in qual modo gli annunciati provvedimenti abbiano influito sul movimento del porto di Genova, e se intenda ripristinare la pubblicazione nei locali di Montecitorio del bollettino giornaliero del numero dei carri distribuiti al commercio. »

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici.

**DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** La prima parte di questa interrogazione può avere una risposta affermativa, vale a dire che i vari espedienti escogitati per lo sgombrò delle stazioni sono riusciti in gran parte utili; in gran parte e non totalmente, perchè i premi stabiliti a vantaggio dell'industria privata per renderla cooperatrice della speditezza delle operazioni di carico e di scarico, non hanno influito che per un decimo appena dei carri: i premi invece stabiliti a favore del personale hanno avuto un esito anche maggiore di quello che si attendeva dall'amministrazione, perchè il personale vi ha corrisposto con solerte energia, agevolando di molto lo sgombrò degli scali.

La specializzazione dei carri era il terzo espediente adottato per il miglior servizio dei porti. Anche questo, per quanto fosse difficile e molesto alle stazioni interne, ha portato notevoli vantaggi agli scali portuari. Attualmente però, a diminuire la durezza del provvedimento, a favore delle stazioni interne, si è creduto di stabilire che i carri speciali di sponda alta e di oltre 12 tonnellate, i quali dai porti saliscono alle stazioni interne, possano da queste ritornare carichi ai porti medesimi; non solo, ma si è stabilito ancora che questi carri speciali possano prendere la via dell'estero, non tutti i carri essendo ammessi alla circolazione internazionale. Si può dunque concludere che la massima parte dei provvedimenti ebbe buoni risultati.

In secondo luogo l'onorevole Cavagnari chiede se si intende ripristinare la pubblicazione nei locali di Montecitorio del Bollettino giornaliero sul numero dei carri di-