

CV.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 5 GIUGNO 1905PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

I N D I C E.

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	Pag. 3713
ABIGNENTE	3713
CAO-PINNA	3723

La seduta comincia alle ore 10.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1905-906.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Abignente.

ABIGNENTE. Il mio discorso non può essere sospetto: perchè ormai (e tutti i colleghi lo sanno) sono vaccinato contro la peggiore delle insinuazioni, che purtroppo snerva molte energie parlamentari: e cioè quella della smodata ambizione, l'ambizione alla cosiddetta croce del potere! Qualcuno dei nostri amici, mi chiama anzi perciò un *malinconico*; ed io, sorridendo, accetto codesta qualifica: perchè risponde, in fondo, un poco alla verità; ma non fino al punto da impedirmi di pensare alle cose e di preoccuparmene forse assai più di molti, i quali potrebbero definirsi invece: *uomini allegri!*

Parlerò dunque delle cose; e prego l'onorevole ministro di non porsi in un atteggiamento che dirò, mi si permetta la parola, *convesso*. La sua intelligenza presti invece

attenzione a me, come ad un amico, il quale voglia fornire buoni consigli, e che voglia discutere di cose, per preoccuparcelo; e non già per fargli trovare facili risposte dilatorie, le quali varrebbero tutt'al più ad eludere me (il che costituirebbe una facilissima vittoria), ma non credo gioverebbero alla pubblica amministrazione.

La discussione di questo bilancio, onorevoli colleghi, riesce un po' stanca e scialba; e lo stesso numero scarso dei colleghi ne è testimonia: Ma riesce forse tale, per uno scarso senso di dovere in noi deputati? A me non pare! Credo, invece, che tale riesca per un'altra ragione: per la crescente convinzione, cioè, della inutilità, constatata da lunga pezza, di qualunque sforzo, da parte dei deputati, diretto al fine di imprimere un qualsiasi impulso nuovo alla dinamica dello Stato.

Questa coscienza della inutilità de' nostri sforzi rende, in genere, la discussione dei bilanci fiacca e scarsa. Già, a proposito di questo bilancio, aleggia qui dentro un pensiero singolare. «Placati i ferrovieri, ormai pare che non s'abbia altro interesse e pel bilancio dei lavori pubblici e per le questioni attinenti al bilancio medesimo». Nè la stessa questione ferroviaria, nella sua parte sostanziale, pare desti in noi un interesse reale.

Io ho detto, in epoca non sospetta, l'ho scritto nella mia contro-relazione del 1903 per gli sgravi, che la questione del personale ferroviario avrebbe travolto non solamente altre cose, ma soprattutto avrebbe travolta la stessa questione ferroviaria; della quale nessuno sul serio si sarebbe occupato. Ed ho anche detto che il peggior nemico di una ottima soluzione del problema ferroviario, obiettiva, indipendente dalla questione ormai trita dell'esercizio privato o di Stato (che non fu mai effettivamente di-

scussa), quella cioè di ottenere *un buon servizio ferroviario* (che è la cosa dinanzi la quale le persone doveano sparire), il peggior nemico di siffatta ottima soluzione era proprio il personale medesimo, che ne vive e ne trae tutto il suo avvenire ed il suo sostentamento! Ma codesti sono inutili rimpianti.

Però io mi domando e domando all'onorevole ministro: placata momentaneamente, o quasi, la questione dei ferrovieri, si ritiene proprio di avere risoluto tutto il problema, di avervi veramente provveduto con le due leggi votate nei giorni scorsi; si ritiene con esse di aver fatto quanto è necessario, non solo definitivamente, ma neppure provvisoriamente? Ecco la domanda che faccio. E poi soggiungo: Il problema ferroviario, che ha investita tutta l'attività del ministro dei lavori pubblici, non è vero che ha certamente fatte passare in seconda linea tutte le altre questioni, che sono vitali nello stesso Ministero dei lavori pubblici?

Io lo debbo constatare con dolore. C'è una questione *stradale* che oggi assume sempre più una importanza vitale. C'è là questione del riordinamento del Ministero; perchè è bene riflettere: che il Ministero dei lavori pubblici assume funzioni nuove, amplia le sue funzioni, ma non si provvede affatto a modernizzarlo.

E poi la questione dei porti e delle bonifiche neppure sono da meno!

Pure tutto passa nell'ombra, placata la questione dei ferrovieri; e passa in quell'ombra che non può essere generatrice se non di danni gravissimi al paese ed alla sua finanza, e che costituisce nuova offesa a quella sincerità, la quale dovrebbe essere il fondamento dei Governi liberi. Quell'ombra dà origine purtroppo ad una serie di arbitrii, fatali, necessari forse, ma sempre arbitrii!

Pure, onorevoli colleghi, il Ministero dei lavori pubblici assume oggi una importanza veramente eccezionale, non pure per i nuovi fini che all'azione sua sono proposti, ma ancora per i nuovi orizzonti che il progresso scientifico dischiude.

Ora i compiti nuovi al Ministero dei lavori pubblici assegnati dal problema ferroviario, e dal progresso continuo e veramente vertiginoso delle scienze applicate all'industria, sono tali che il Ministero non può, come esso è costituito, nella sua compagine, corrispondervi.

E noi continuiamo nella tradizione vecchia della imprevidenza; quella imprevi-

denza fatale i cui tristi effetti abbiamo constatati ai danni di una grande nazione europea, di fronte ad una previdenza, direi quasi, sovrumana di una piccola nazione che si riteneva invece quasi barbara! Noi, gli antesignani della civiltà antica, gli *eredi delle virtù antiche...*, continuiamo nel solito andazzo della imprevidenza di fronte a tutti i problemi nuovi i quali ci sfuggono completamente. E mentre i nostri scienziati lasciano scie luminose delle loro ricerche e delle loro scoperte, i primi ad usufruirne assai spesso non siamo noi. Chi dominerà la vasta materia delle comunicazioni? Chi dominerà il resto della vastissima materia che è obbietto del Ministero dei lavori pubblici?

Io, in verità, sento molte volte una gran pena per i nostri ministri, i quali diventano in fondo, un po' per colpa nostra, un po' per colpa loro, i *gerenti responsabili* di cose che non sono di loro dominio effettivo, vero ed efficace. Manca nel Ministero dei lavori pubblici il concetto della iniziativa e della responsabilità, come manca in tutte le amministrazioni italiane, ma manca sigolarmente nel Ministero dei lavori pubblici. Codesto problema fu intraveduto già dai precedenti ministri, l'onorevole Lacava prima e l'onorevole Branca poi, i quali prepararono un ordinamento speciale, inteso a risolverlo. La burocrazia, che io non ho mai fatta obbietto di parole men che rispettose, perchè costituisce una delle effettive forze dello Stato, noi dobbiamo metterla in condizione di rispondere ai suoi fini. Ora, qual'è la ragione per la quale la burocrazia non può rispondere agli scopi assegnati all'opera sua? Perchè, ripeto, le manca l'iniziativa, a seconda delle funzioni, e, conseguentemente, le manca la responsabilità.

Un regolamento veramente prezioso (che io ho qui dinanzi) e che fu preparato prima dall'onorevole Lacava, non estraneo un mio carissimo e diletto compagno della più bella epoca della vita, della giovinezza, l'onorevole Tedesco, fu portato a discussione dall'onorevole Branca.

Basterebbe leggere un solo articolo, l'articolo 59, per rilevarne l'importanza. In esso è scritto: « Nei limiti delle proprie attribuzioni (che sono definite con precisione matematica negli articoli precedenti) ogni ufficiale del Genio civile è personalmente responsabile degli atti da esso compiuti e dei provvedimenti adottati ».

« Il relatore di un affare al Consiglio supe-

riore risponde del rigoroso esame dei documenti comunicatigli e della precisa e completa esposizione dei fatti ad esso attinenti. Gli ispettori compartimentali danno per iscritto, restandone responsabili, le istruzioni e le disposizioni che nell'interesse del servizio credono necessarie, sia per la regolare compilazione dei progetti, sia per la buona esecuzione delle opere.

« Sono personalmente responsabili gli ingegneri capi della regolare redazione dei progetti ».

Ora chi non sa quanta messe di guailo Stato italiano abbia raccolta dalla mancanza di disposizioni simili a questa ed alle disposizioni precedenti, le quali individuano per ogni funzionario la propria iniziativa e la propria responsabilità? Perchè, onorevole ministro, diciamolo francamente, non può supporre che un ministro sia il vero e solo iniziatore in tutte le questioni del suo Dicastero. Ciò è assurdo; perchè ci vorrebbe non un uomo ma un essere sovrumano! Scendiamo quindi nella pratica della vita: e se ciò non è possibile, bisogna pur scindere e ripartire le iniziative e le relative responsabilità; il che si fa benissimo negli altri paesi del mondo e soprattutto in quelli che ci circondano. In Svizzera, per esempio, un capo di divisione può disporre e risolvere una questione fino a 500 mila lire.

Tuttociò costituisce necessità di buona amministrazione; perchè invece le questioni rimesse sempre alla decisione di chi umanamente non può vedere, esaminare e discutere tutto rapidamente, dopo lungo tempo s'incancreniscono e costano milioni e milioni, dai quali è turbato il bilancio dello Stato.

Ma se questo lato della questione è interessante, altro ve ne ha non meno grave e degno di studio; parlo cioè dell'iniziativa, della soluzione delle questioni che possono costituire il domani. È serio che il Ministero dei lavori pubblici non abbia uno speciale ufficio per tutto quanto riguarda l'elettrotecnica?

È serio che il Ministero dei lavori pubblici non abbia un ufficio determinato per l'automobilismo; automobilismo che può essere messo in burletta dagli uomini che non guardano al fondo delle cose, ma che assolutamente costituisce oggi una delle più gravi ed interessanti promesse che interessino l'economia nazionale? Io non ve ne dirò tutte le ragioni, dacchè sarebbe lungo il discorso, sibbene mi permetterò di sotto-

porre al vostro giudizio un lato pratico della cosa.

Onorevoli colleghi, noi siamo affaticati dalla questione delle complementari. Io aspetto per discuterla qui con i colleghi e deliberarla con tutto l'amore per quelle regioni, qualunque esse sieno, le quali hanno bisogno di linee complementari. Ma quando avremo ciò fatto, avremo dato le ferrovie? Tutt'altro! Quattro leggi ebbe la direttissima Roma-Napoli: essa ha una storia direi quasi ultraventennale, e non esiste ancora! La stessa Società Adriatica, che un tempo la vagheggiò e che comprò perfino il palazzo celebre del Re napoletano, già casa dei principi di Caposele, quella Società lo rivendette, col suo piccolo porto, per pochi quattrini, dacchè ebbe a convincersi che la direttissima non ci sarebbe mai stata!

Ripeto, noi voteremo leggi per le complementari, ma codeste ferrovie quando saranno? Per me, onorevole ministro, qualunque riforma o beneficio promesso non ha effetto politico, quando è ritardato; è forse allora meglio non farne e non sprecare i danari dello Stato. I benefici sono veramente efficaci sul paese, quando sono rapidamente conferiti; diversamente il loro effetto è nullo, ed è meglio non prometterli nemmeno.

Passeranno dei decenni prima che le povere popolazioni, le quali aspettano la vaporeiera, la vedano passare; ed intanto continueranno i lamenti, ingrosseranno gli umori, e lo Stato non ne risentirà che danni, perchè, se grandi torbidi dovessero scoppiare, vi si aggiungerebbero questi rivoli tutt'altro che desiderati!

Ora io qui parlo per incidenza dell'automobilismo. Io, nella mia parvità assoluta, mi sentirei, con pochi danari, di risolvere frattanto il problema delle comunicazioni, anche mercè un arbitrio, che verrei poi a denunziare alla Camera per domandarle un *bill d'indennità*.

Nella Basilicata, per esempio, che dichiaro non essere la mia regione natia, e lo dichiaro perchè mi fu fatta accusa di essermene occupato quasi per spirito regionale, mentre me ne occupai perchè è una parte nobile e forte d'Italia; (*Bravo!*) nella Basilicata, dico, si aspettano le ferrovie complementari! Ma io dirò all'onorevole ministro che, avendo studiato un poco da me sulla carta e perchè conosco la regione *de visu*, avendola visitata più volte anche percorrendola per ore ed ore in vettura, potrei affermare che, con poche linee di automobili, io avrei risoluto *intanto* il

problema delle rapide comunicazioni stradali che è sentito in modo gravissimo.

Le linee potrebbero essere queste:

1. Potenza — Irsina — Gravina — Altamura — Matera;

2. Matera — Santeramo — Gioja del Colle — Matera — Ferrandina — Pisticci — Metaponto;

3. Potenza — Laurenzana — Corleto — Stigliano — Craco — Montalbano;

4. Potenza — Laurenzana — Corleto — Montemurro — Moliterno — Montesano — Padula (con diramazione a Lagonegro);

5. Lagonegro — Lauria — Latronico — Chiaromonte — Senise — Rotondella — Novasiri (con diramazione Lauria-Maratea);

6. Lagonegro — Moliterno — Marsiconovo — Brienza — Potenza;

7. Potenza — Avigliano — Muro Lucano — Bella — Pescopagano — Ruvo-Artella — Rionero — Melfi.

(Interruzione del deputato Capaldo).

Sì, esistono le strade e si prestano, onorevole Capaldo. Sarebbero sette linee di automobili richiedenti 14 vetture all'incirca, del costo di 25 mila lire ciascuna, od anche di 40 mila.

Al massimo l'impianto costerebbe lire 560 mila: ecco tutto; ma dovesse costare un milione, codesto lieve sacrificio varrebbe subito ad appagare voti cinquantennali. E preferirei un servizio di Stato, al servizio privato! E così per la Calabria e per talune zone della Sicilia, ecc.

Ora quando voi avete, con pochi quattrini, intanto sodisfatti questi bisogni assoluti delle regioni che mancano di comunicazioni rapide, fino a che le secondarie non saranno eseguite, e senza pregiudicarne assolutamente nè il fine nè il numero, voi avreste raggiunti altresì tre grandi scopi: il primo, di far cessare le agitazioni pel difetto di comunicazioni e di non fare ingrossare gli umori; il secondo, di stimolare il traffico che oggi è assolutamente impossibile; il terzo, di preparare alle future complementari un traffico, affinché le stesse non fossero, fino dal principio e per lunga pezza, passive.

Perciocchè il traffico è una malattia epidemica. Lo si vede per i *tramways*: si costruiscono 10 reti di tramvie e riescono insufficienti; se ne costruiscono venti e pare si sia fatto troppo raddoppiando, e sono tutte occupate!

L'epidemia del viaggiare, epidemia veramente benefica, produrrebbe i suoi effetti

mercè le linee automobilistiche, e le complementari future non costituirebbero più un danno pel popolo che pensa e paga, e una preoccupazione dei finanziari per la compagine del bilancio dello Stato.

Ora, ripeto (e ritorno d'onde ho preso le mosse), al Ministero dei lavori pubblici è lecito non avere un ufficio speciale che si occupi di codesta questione e precorra gli eventi per non essere destinati invece a seguire il carro del trionfatore, dopo molti anni, quando, le cose saranno ormai inchiate?

Dunque io invito il ministro a preoccuparsi dell'ordinamento interno, perchè i nuovi orizzonti dischiusi al Ministero dei lavori pubblici non permettono che esso rimanga quello che è; gli raccomando soprattutto di preoccuparsi di riprendere in esame la questione del regolamento interno, che stabilisca iniziative, attribuzioni e responsabilità, in guisa che l'azione della burocrazia sia cosciente e salda e fruttuosa, in guisa che non sia *inerte*, ridotta cioè all'unica e non bella funzione di impedire delle malefatte!

Poichè codesto può anche essere un nobile ufficio, ma è *passivo*, è la *resistenza al moto ed alla vita*, e non certo codesto può essere il fine per cui un Ministero esista! E poi la si pagherebbe troppo cara codesta funzione; poichè, vista la spesa, non francherebbe certo il conto di tenere tanta gente occupata unicamente ad evitare dei mali e non già a compiere cose le quali accompagnino o precorrano il progresso del paese.

Io lo so, onorevole ministro, mi permetta un po' la franchezza, ella si trova in una condizione non lieta (nessuno più di mese ne penetra); perchè ella ha sulle spalle il grosso pondo della questione ferroviaria, e tutto il resto delle questioni le quali si attendono al Dicastero, cui è preposto, non possono essere *oggi* obbietto della sua attenzione. E poi ella si trova a succedere ad una eredità non facile...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Per un mese ancora.

ABIGNENTE. Parlo di tutt'altro, onorevole ministro.

Perchè questa eredità è non facile, in quanto ella è stata precorsa da un ministro che spiegò una attività assolutamente insolita. Io leggerò talune cifre, perchè ne devo trarre talune conseguenze notevoli.

L'onorevole Carlo Ferraris segue all'amministrazione Tedesco, la quale impresse al Ministero dei lavori pubblici un movimento, ripeto, fuori dell'usato.

Mentre nel periodo 1° luglio 1902-31 marzo 1903, (periodo Balenzano) gli impegni per lavori furono per 74 milioni; nel periodo 1° luglio 1903-31 marzo 1904 (Balenzano-Tedesco) si ebbero impegni di lavori per 86 milioni; e nel periodo susseguente, (Tedesco) 1° luglio 1904-28 marzo 1905, si ebbero impegni per 114 milioni. Ora gli impegni per lavori significano *lavori, progetti, approvazioni e disbrigo di pratiche*. Ed io mi penetro delle condizioni dell'onorevole ministro, il quale si trova a succedere ad un periodo di tanto impulso e nello stesso tempo gli grava le spalle tutto il peso dell'ordinamento ferroviario che lo assorbe. Ma debbo pregarlo di non tralasciare, di non rallentare quello impulso, poichè ne soffrirebbe tutto il paese, il quale ha vivi bisogni; ne soffrirebbe la classe operaia; e ne soffrirebbero quelle provincie, le quali aspettano, non voglio dire la giustizia distributiva, ma i benefici effetti del nostro e del vostro lavoro, dovunque esse siano in Italia! Rallentando le opere pubbliche, onorevole ministro, gli effetti deleterii si sentirebbero più tardi!

È vero che non bisogna aspettarsi la gratitudine: l'onorevole Sonnino, in un bellissimo articolo, diceva che « i Governi non possono fondarsi sulla gratitudine dei popoli » ed aveva ragione. L'onorevole Tedesco ne sa qualche cosa. Egli che ha lavorato tanto, per risolvere molte questioni scottanti, è stato addentato, azzannato proprio da quelli i quali non avrebbero dovuto farlo per non commettere una ingratitudine!

Se si facessero un po' i conti, si vedrebbe come il ministro Tedesco abbia risolto questioni gravissime; ma io non sono qui per sciogliere un inno al mio amico, bensì per rivolgermi al successore onde rafforzi e non affievolisca quello impulso di attività, necessario al paese ed alle affaticate popolazioni.

SANTINI. Succederà a lui la stessa cosa. (*Si ride*).

ABIGNENTE. Passo ora al problema ferroviario. Con le due leggi votate ultimamente si è creduto forse di provvedere definitivamente al problema ferroviario.

L'onorevole ministro mi risponderà: c'è l'altra legge, la legge grossa che sta innanzi alla Camera, per la quale è stata persino presentata la relazione. Ma parliamo francamente; chi può pensare che questa legge venga in discussione subito? Essa verrà in discussione quando e se gli eventi parlamentari lo permetteranno; perchè la tarda

stagione ed alti gravi eventi nol permettono.

A me piace la verità cruda, così com'è!

Dunque con le leggi votate non avete potuto provvedere alla sostanza del problema, sibbene ad una provvisoria e temporanea soluzione.

Ora io mi permetterò di esporre poche considerazioni su alcuni punti assai gravi; affinchè la mia parola amica possa essere presa in considerazione per tempo dall'onorevole ministro, al fine di evitare errori e provvedere opportunamente a cose di grande importanza.

L'onorevole Pantano (di cui ho seguito l'opera con premura affettuosa, perchè ho visto in lui l'uomo che perseguiva il suo ideale con costanza meravigliosa) scioglieva qui un vero peana, allorquando diceva che lo Stato italiano aveva mostrato la sua forza quando aveva deciso di assumere e trasformare il debito ferroviario.

In verità io mi permisi in quel momento di sorridere! Lo avevamo scritto nella nostra relazione per gli sgravi del 1902-903, che codesto non era il lato grave del problema ferroviario; un po' uomo di numeri, mi pareva che trasformare un debito ferroviario che fruttava il 5 per cento al 3 e mezzo od al 3,66 non potesse poi considerarsi una fatica d'Ercole, nè la soluzione di una difficoltà finanziaria, e diceva fra me: proprio per questo vogliamo sciogliere inni di gloria? Ci sono ben altre cose più e veramente gravi, le quali non sono state ancora abbordate: e di una piccola parte di queste io voglio trattare rapidamente.

Voglio accennare a quattro questioni: *stazioni ferroviarie, materiale mobile, furti ferroviarii, e difesa legale*.

Stazioni. Le stazioni sono diventate stozzatrici del traffico; e chi non lo sa? La stazione di Genova, per quanto gli onorevoli Lacava e Tedesco abbiano fatto molto per i nuovi impianti, è sempre insufficiente. Un poco dipende dalla natura, che ha messo Genova a ridosso di una montagna, tutt'altro che aprica; ed un poco perchè la maggior parte del traffico si riversa là e purtroppo le difficoltà si rinnovano e ingigantiscono giornalmente.

Bisogna pur guardarci a codesta questione e risolverla. Anche a Milano si è arrivati a non liete condizioni. Abbiamo sino a dodici giorni di sosta delle merci, evidentemente pel fatto che quella stazione non risponde più all'importanza del traffico che ivi è diretto. È possibile mantenerla in tali

condizioni, per le quali la sola Mediterranea fu costretta, due anni or sono, a pagare due milioni per danni di ritardate consegne? I nostri amici dell'Italia settentrionale tengono gli occhi aperti e guardano ai loro interessi e pensano a farsi rimborsare i danni dei ritardi. Io li lodo ed ammiro; noi, meridionali, invece, non ci pensiamo, a cominciare da me. Ho subito spesso dei gravi guai e non ho mai mosso lamento, anzi ho ancora le bollette o ricevute in tasca! A Genova solamente nel 1903 si fecero 50 mila cause per ritardi nelle rese; ma se anche nel mezzogiorno la gente reclamasse e litigasse, a quali cifre salirebbero i rimborsi e le condanne!

È vero che sinora questi danni li hanno pagati le Società; ma quando dovranno ricadere sullo Stato esclusivamente, e sarà fra poco, allora... povero bilancio!...

Prego quindi l'onorevole ministro di preoccuparsi di ciò.

Non parlo poi delle altre stazioni minori; e vengo a quella di Napoli, la quale è semplicemente ridicola...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. C'è già il progetto.

ABIGNENTE. ...ma io debbo mostrarle appunto la scarsa utilità attuale di questo progetto, il quale serve per un avvenire parecchio lontano.

Le farò anzitutto un po' di storia, che forse, benchè ella sia al corrente di tutte le questioni del suo Dicastero, non conoscerà. Il decreto di Garibaldi, che provvide alla stazione di Napoli, espropriò i fondi necessari alla stazione e per i futuri ampliamenti. Un bel giorno si fece il piano di risanamento ed il Ministero dei lavori pubblici dimenticò questo dato di fatto, ed incluse nel piano di risanamento anche i terreni destinati a futuri ampliamenti della stazione! Questo piano venne pubblicato, nessuno se ne occupò e passò in cosa giudicata. Così quei terreni furono espropriati. Io suppongo che l'Ente (che pur troppo assunse quella triste croce del risanamento di Napoli, croce che ha amaramente scontata perdendo quasi tutto il suo capitale) avrebbe con piacere riceduti quei terreni allo Stato senza alcun utile, per la semplice ragione che l'edificazione cui fu obbligato fu disastrosa, non rispondendo economicamente, dacchè costituì un reinvestimento del 2 per cento appena. Ma lo Stato non se ne occupò, non volle nemmeno riprendersi in sede di espropriazione. Così ora si sono edificati dei grandi palazzi che rendono assai poco!...

Onorevole ministro, oggi va a succedere su per giù lo stesso per i terreni sui quali ella vuole impiantare l'altra stazione. Sono passato l'altro giorno per Napoli ed ho veduto che si stanno già occupando le zone che contornano il punto ove vorrebbe impiantarsi l'altra stazione.

Inibisca tutti quei terreni perchè ella non potrà impiantare un servizio ferroviario sul serio nè provvedere al successivo ampliamento, senza larghe zone a disposizione; e se dovrà un giorno espropriare, invece di terreni, case ed opificii ella dovrà pagare l'osso del collo!

Ella, rappresenta lo Stato, lo Stato rappresenta i contribuenti e i contribuenti sono quelli che finiscono col pagare!

E c'è un altro lato pericoloso del problema.

Quando il Municipio si troverà in condizioni di aver permessa l'estensione delle edificazioni sulla zona del Vasto, e la città si fosse perciò avvicinata di troppo al cimitero, (cosa che non è consentita dalla legge sanitaria) si renderebbe forse necessario il trasloco del cimitero di Napoli, uno dei più insigni e ricchi monumenti della specie! Ma, in tal caso, significherebbe spendere decine e decine di milioni, un vero spavento per il bilancio dello Stato; poichè, diciamo le cose chiaramente quali sono, finirebbe sempre col pagare lo Stato questa nuova imprevidenza sua.

Per carità non ripetiamo gli errori del passato; ci guardi subito, onorevole ministro, e inibisca quella zona, per quanto è ragionevole.

Ma non basta. Ella mi dice: abbiamo preparato il progetto per la nuova stazione sulla base delle proposte dell'onorevole Tedesco portanti l'impegno dei 20 milioni per i nuovi servizi ferroviarii di Napoli. Altro merito dell'amico Tedesco compensato così come si usa da noi!

E sta bene: io approvo pienamente, ella farà quella nuova stazione, ma quando si vedrà compiuta, ed in esercizio?

Io penso: prima di 10 anni non sarà possibile vedere eseguita ed esercitata una nuova grande stazione a Napoli; ma intanto il traffico soffre e tutto l'incaglio, che si produce nel movimento commerciale, è a danno del bilancio dello Stato, perchè ormai la ferrovia sono carne della nostra carne. Bisogna dunque pensarci e con amore. E che cosa vorreste si facesse, dirà l'onorevole ministro? Io espongo un'idea, che non è mia un'idea antica, che, come tutte le cose

buone in Italia, è stata messa a dormire. È questa, a parer mio, un'idea buona messa a dormire soprattutto perchè occorrerebbero pochi quattrini a metterla in pratica.

La stazione di Napoli è la cosa più illogica, che si sia potuta ideare. Essa ha un bel prospetto architettonico, ciò che si verifica in molte stazioni italiane; perchè in Italia le stazioni ferroviarie debbono essere monumenti e non grandi officine di lavoro, grandi tettoie e molti binari e molti impianti utili.

A Napoli dunque vedete un bel monumento e dinanzi una graziosa sirena mollemente cullantesi sull'acqua di una fontana; ma la sirena non può allettare i viaggiatori e le merci a' rapidi viaggi, tanta è la ostruzione ferroviaria, tanto è meschina quella stazione che possiede in tutto *sei binari!*

Ora, onorevole ministro, la immagina lei una città di 600 mila abitanti servita da una stazione, che ha soltanto sei binari? A me un capo stazione diceva, che egli viveva continuamente in ansie, perchè temeva, ad ogni istante, potesse accadere qualche disastro. Ora copiamo invece un po' l'America e l'Inghilterra!

Le stazioni in America ed in Inghilterra non sono monumenti, ma tettoie e binari, ecc., e, d'ordinario, hanno i locali di ricezione non ai lati, come da noi, ma sul fronte. Ebbene non ce ne occupiamo dei giardini, e, tanto meno, della Sirena, tanto più che essa volge il dorso alla stazione! Aboliamo i giardini e sui lati costruiamo due piccole ali con poca spesa, da servire per le linee d'indole locale e per la spedizione delle merci. Quei due piazzali laterali, oggi occupati impropriamente pel transito dei passeggeri (entrata e uscita) copriamoli di quattro o sei binari ciascuno.

In tal modo avremo triplicato, con una piccola spesa, la potenzialità della stazione di Napoli e non vedremo più strozzato il traffico di quella grande città, che muore di inedia, e che non trova soccorso altro che in progetti molto grandiosi, i quali non approdano mai a nulla o per lo meno serviranno a' posteri più lontani.

Codesto progetto, onorevole ministro, non è mio; io non sono ingegnere, sono tecnicamente un asino e lo dico francamente.

Voci. No! no!

ABIGNENTE. Sì, in questa materia! Il progetto è della Adriatica. Disseppellitelo, onorevole ministro, prendete voi la respon-

sabilità e provvedete al servizio ferroviario attuale; poi penserete pure alla nuova stazione. In tal modo Napoli, intanto, non morrà di atrofia ferroviaria.

Parlerò ora del materiale mobile.

Ultimamente si votarono 95 milioni in fretta e furia, senza neppure avere il tempo di discutere la legge. Ricordo, anzi, che io, allora giunto dall'estero a discussione chiusa, toccai una sorpresa ingrata quel giorno. Siano quali si vogliano i calcoli dei finanzieri italiani, da quelli che fanno ascendere a 330 milioni la spesa occorrente per la fornitura del materiale mobile allo stato del traffico attuale, a quelli, come l'onorevole Rubini, sempre cauto, che parlano di una cifra molto minore; sia come si voglia, alle deficienze bisogna provvedere. Ma non basta.

RUBINI. Sono le linee, non tanto il materiale, che mancano.

ABIGNENTE. D'accordo: ma mi permetta di esporre le mie idee al riguardo. Quanto al materiale ferroviario è da provvedere non solo a ciò che riguarda il materiale rispondente al traffico attuale, che chiamerò l'arretrato, ma al materiale rispondente ai bisogni nuovi, che sopraggiungono in virtù dell'aumento progressivo del traffico. Si tratterà, quindi, di 16 a 20 milioni annui di nuovo materiale mobile.

Certo se l'Italia possedesse stabilimenti i quali avessero una potenzialità produttiva per cento milioni l'anno, potrebbe dirsi che in tre anni noi potremmo provvedere al fabbisogno per l'arretrato e per gli annuali incrementi; ma i nostri stabilimenti hanno sempre favorita, alla prova de' fatti, l'idea dell'onorevole Tedesco, quella del cosiddetto *tempo tecnico*, ed hanno sempre, in tutti i modi, dimostrato che non possono produrre oltre i 30 milioni l'anno, non ostante ogni loro sforzo. Ora io sottopongo alla Camera ed all'onorevole ministro che lo scaglionare la provvista in 30 milioni all'anno come proponeva l'onorevole Luzzatti, lungo 10 anni...

RUBINI. L'ho fatto io.

ABIGNENTE. Tanto meglio! ...non ci troveremo mai ad ottenere un assetto completo. Il bisogno che ogni anno sopraggiunge per l'aumento del traffico funziona ad accrescere l'arretrato. Ora, domando io, non vi accorgete che così noi poniamo fin da bel principio l'esercizio di Stato in una condizione di impotenza, di insufficienza, poichè noi non lo dotiamo subito di tutto il materiale necessario, che alcuni dicono im-

porti 150 milioni, altri dicono 300 milioni? E noi lo poniamo in siffatta condizione per un pregiudizio, cioè a dire quello di una protezione *a tutti i costi* dell'industria nazionale. Io dicevo poc'anzi che ero rimasto molto mortificato in quel giorno in cui, arrivato dall'estero, vidi chiusa la discussione e vidi passare la legge quasi tumultuosamente al voto; e più meravigliato del fatto che mentre il Governo chiedeva libertà d'azione per le provviste urgenti in 95 milioni, nè perciò desiderava quel tale articolo che la Commissione, secondo me, pretese inopportuna-mente di inserire...

RUBINI. Così non aveva fatto la prima Commissione nè il Ministero.

TEDESCO. Nè il Ministero precedente.

ABIGNENTE. ...quell'articolo fu poi anch'esso votato ed oggi è lì, come un nodo alla gola; e sta lì per volontà di questa parte della Camera e cioè dell'estrema sinistra. Ma io mi domandavo: chi sono coloro i quali, con parola poco pulita, si chiamano *Ternaiuoli*? Dove sono? Sono proprio fra i critici dell'industria nazionale. E domandavo a me stesso quali salti faranno stasera o domani le azioni dell'industria siderurgica? Quello che fecero si sa; ma quel che è capitato al Governo dello Stato oggi, un vero cappio al collo, onorevole ministro, per conto mio, non desidero che continui per il resto del materiale ferroviario da provvedere; e qui alla Camera farò il mio dovere con tutte le forze; e poi pazienza, avrò fatto il mio dovere! Per cui rivolgo al Governo, ed invoco dall'onorevole ministro maggiore tenacia, affinché non si ripeta l'errore. Da questo errore derivano gravi danni: il primo è che noi paghiamo il materiale carissimo all'interno; ed il secondo, che non ci è lecito profittare di quei benefici derivanti dall'eccesso di produzione ultra oceanica, di cui la stessa Inghilterra ricchissima, ha creduto di dover godere. Narrerò alla Camera un piccolo aneddoto. L'Inghilterra doveva rifare il materiale mobile della Metropolitana ed indicava l'asta pubblica. Sapete, onorevoli colleghi, chi ha preso il lavoro, nel cuore di quella capitale? L'America. E sapete con che ribasso? col 24 per cento di ribasso. Proprio il popolo italiano è così ricco dunque da disprezzare ciò che l'Inghilterra non disprezza, da poter buttar via il quarto del prezzo? Ma siamo così ricchi noi ed anche così audaci da metterci al disopra dell'Inghilterra?

Onorevole ministro, il quarto del prezzo significa quei tali 10 anni d'interesse per il cui peso l'onorevole Rubini era giustamente costretto a scaglionare la provvista nei 10 anni.

Or dunque, mercè le gare internazionali, noi potremmo, forse allo stesso prezzo, fornirci subito di tutto il necessario per porre i servizi in assetto ed ottenere materiale ferroviario migliore e più moderno.

Intanto « *factum infectum fieri nequit* »: è inutile parlare dei 95 milioni: sono andati e pazienza! Ma per il futuro debbo ricordare che le ferrovie sono dello Stato, come diceva l'onorevole Spaventa, nel suo memorabile discorso con queste parole:

« La tendenza è manifestamente quella, di far rientrare questa strada perfezionata nella libera disponibilità della nazione, comprendendola nelle cose di dominio pubblico; di trasformare il concetto industriale, che abbondante in esse predomina, in quello di un pubblico servizio, compiuto per necessità sociale, da chi rappresenta i generali bisogni dell'umana convivenza ».

Ma se questa tendenza oggi si viene esplicando in Italia, urge non dimenticare che, perchè non fallisca la prova, è uopo evitare che il bilancio dello Stato ne risenta danno. E lo risentirà di certo se nelle provviste ferroviarie, come nel resto, si proseguirà nel sistema barbino da me deplorato...

(Interruzione del deputato Guerci).

Non c'ero, onorevole Guerci, ero appena arrivato dall'estero...

GUERCI. Mi spiace!

ABIGNENTE. Spiacque anche a me.

Dirò ancora qualcosa sulle locomotive. Onorevole ministro, le locomotive sono quasi tutte in stato disastroso: soprattutto nel Mezzogiorno non ci sono buone locomotive. Noi assistiamo tutti i giorni alle fermate di treni in piena campagna, perchè le macchine non hanno più fiato! E bisogna assolutamente pensarci: il deposito di Napoli è in istato assolutamente ridicolo, e ricordo che quel tale ingegnere, che fu mandato altrove a causa di un certo sciopero ferroviario, disse: ve ne accorgete a novembre, nessuna macchina camminerà più. E si verificò a capello la sua previsione. Sfido io: era lui il responsabile e sapeva bene quale era il materiale che gli era stato affidato e quale il personale che avrebbe dovuto prenderne cura. Dunque pensateci bene, perchè è assolutamente necessario.

Furti ferroviari. È un argomento doloroso!

Se alle lodi non solo, ma all'appoggio continuo dato dall'estrema sinistra, e soprattutto dai socialisti, al personale ferroviario, questi nostri colleghi avessero unito anche il più profondo biasimo per codesta piaga terribile e cancerosa sarebbe stato un bene. Poichè, nel loro interesse medesimo, la lode isolata poteva parere e parve, agli uomini che pensano, troppo partigiana: ma se accompagnata a questo giusto biasimo, che assolutamente vale a paralizzare ogni fiducia nel personale ferroviario, allora la lode e l'appoggio sarebbero apparsi equanimi e sereni.

Onorevole ministro, questo è un argomento troppo grave: io stesso (sono, ripeto, un nulla) ne subisco tutti i giorni di furti ferroviari, e sto zitto; perchè poi chi ha la non lieta veste di deputato deve essere anche molto tollerante. Ma la massa dei cittadini non soffre affatto in pace codesto vizio turpe. Ed i furti ferroviari sono gravissima cosa; perchè, anzi tutto, costituiscono un motivo di discredito del personale, che dovrebbe invece essere tenuto in gran pregio dal paese.

E lo discreditano anche più per questo, che il ladro non si trova mai; ed allora, poichè non si rinviene il ladro e il furto c'è, ne deriva la conseguenza gravissima che la responsabilità si riflette anche sugli onesti e sui buoni, che saranno la maggior parte. Per conseguenza, di codesto lato del problema bisogna assolutamente occuparsi...

Bisogna occuparsene anche per un'altra ragione, onorevole ministro; perchè finora erano le Società private le esercenti, ed alle Società si poteva impunemente dire son ladre, dacchè, tanto, è un'abitudine del nostro paese! Ma che da oggi in poi si dica e si possa dire: è lo Stato italiano il ladro, questo poi sarebbe troppo...

PINCHIA. C'è anche questa abitudine.

ABIGNENTE. Purtroppo, onorevole Pinchia, e non è bene!

E vengo all'ultima parte del problema ferroviario, *la difesa legale*. Poi mi riservo di parlare sui capitoli per non tediare la Camera, intorno alla questione delle bonifiche. Vengo dunque alla *difesa legale*.

Onorevole ministro, la difesa legale è affidata alle Avvocature erariali. La storia di questo istituto è gravissima. Siccome io ho appartenuto a questo nobile istituto, e ne parlo ora per la quarta volta, posso parlarne liberamente. Esso nacque male, anzi malissimo; nacque per un equivoco, se non

si vuol dire per una specie di inganno parlamentare.

La legge 3 novembre 1875 ha un articolo 3 il quale, in succinto, dice: « Sono soppresse le funzioni del pubblico Ministero nelle cause civili, e col personale sovrabbondante, il Governo del Re può riordinare gli uffici del contenzioso finanziario ». E con questa parola riordinare si concessero i pieni poteri; o meglio si credeva di aver dato pieni poteri, ma non si davano affatto, perchè, quando le cose sono fondate sull'equivoco, l'equivoco rampolla da tutte le parti come le cattive gemme degli alberi. È chiarissimo; venne fuori un decreto, quello del gennaio 1876, e con esso si credette di aver legiferato su tutta la materia; ma lo Stato oggi è in mutazione continua e si rileva anche per ciò che non si è legiferato con precisione. Infatti le Avvocature sono tistiche oggi; esse furono elevate dallo spirito del Mantellini, attraverso anche ad una quantità di ingiustizie, ma lo scopo altissimo investì l'istituto e lo vivificò. Poi esso lentamente si snervò; e non dirò di più perchè l'onorevole ministro mi ha compreso. (*Siride*).

Troppi interessi gravi sono affidati a questo istituto di cui si ammette da tutti l'insufficienza; e codesta insufficienza risulta ancor più grave di fronte alle crescenti ramificazioni dell'attività dello Stato, producenti nuovi oneri e nuovo lavoro per le Avvocature erariali, senza che vi corrispondano nè il loro attuale ruolo, nè le garanzie di entrata e di ascensione nella carriera.

A questa insufficienza si tentò di provvedere mercè un nuovo arbitrio ed una nuova illegalità; e si fece un progetto di regolamento, che ho qui sott'occhio, e che fu inviato pel parere al Consiglio di Stato; ed il Consiglio di Stato emise il suo parere, e fu assai grave e significativo. Mi permetta l'onorevole presidente della Camera di leggere qualche brano del giudizio che l'Alto Consesso formò su quest'altro tentativo di illegalità che si voleva consumare.

Dice il Consiglio di Stato, tra le altre cose, « che le disposizioni del 1875 e del 1876 e specialmente quella dell'articolo 3 del decreto che istituiva le Avvocature, costituiscono la base del presente ordinamento delle Avvocature erariali; che però non è stata determinata una completa serie di norme per il funzionamento e per il conferimento dei posti in questa carriera, per il buon avviamento presente e per l'avvenire dell'importante istituto ». Il Consiglio di

Stato aggiunge poi qualche cosa di più grave e così scrive:

« Considerato in via preliminare, che non è affatto privo di fondamento il dubbio se la legge del 1890 (per la carriera giudiziaria) possa essere applicata alle Avvocature erariali, od occorra all'uopo e quindi a qualsiasi nuovo regolamento, uno speciale fondamento legislativo! »

E di seguito:

« Più gravi sono le lacune dell'articolo 10, specie dove si pensi ai lamenti di varia natura a cui ha dato luogo il servizio dei delegati »; e poi aggiunge: « che l'Avvocatura è una difettosa istituzione » e continua: « Considerato che è assolutamente inaccettabile l'ultimo articolo, e basterebbe esso solo a dimostrare come debba essere tutto intero riesaminato un regolamento che si fece attendere per un quarto di secolo. Avrebbero infatti vigore e diventerebbero articoli di regolamento, si noti, norme riprodotte nel testo, « le istruzioni 31 gennaio 1876 per le regie avvocature erariali e ogni altra disposizione emanata a regola di questo servizio ». Non solo dunque il regolamento del 1876, ma istruzioni, circolari, note, richiami senza limite, senza specificazione e senza determinazione alcuna, verrebbero ad avere un valore di regolamento ed il Consiglio dovrebbe dare parere su ciò, che nessuno conosce od immagina, e la Sovrana potestà dovrebbe porre la sua firma a ciò che non le viene sottoposto. E che queste sieno le lacune del proposto regolamento lo si è rilevato, ma che possano essere a questo modo colmate non ammettono i principii dell'ermeneutica legislativa. E per tali motivi il Consiglio, pur riconoscendo la urgente necessità del riordinamento delle Avvocature erariali, è di parere che il proposto regolamento non possa venire approvato ».

Io ne parlai alla Camera; e l'onorevole Zanardelli mi disse che se ne sarebbe parlato quando fosse venuta in discussione la riforma giudiziaria. Dunque il regolare codesta materia costituì un impegno preciso preso dal Governo. La famosa riforma giudiziaria venne, e c'era tutto in essa meno che il riordinamento delle Avvocature erariali; quella riforma naufragò. Ed io ripresi altra volta la questione...

PRESIDENTE. Ma che cosa c'entra questo col bilancio dei lavori pubblici?

ABIGNENTE. Onorevole Presidente, vedrà poi come c'entri.

PRESIDENTE. Oh! per entrare, con

qualche sforzo non è difficile di fare entrar tutto a qualsiasi argomento; ma l'articolo 94 del regolamento parla chiaro.

ABIGNENTE. Abbia pazienza, onorevole Presidente, c'è un fondo gravissimo in questa questione. Il ministro Di Broglio aveva promesso di fare qualche cosa; ma poi fece niente. Tale era lo stato di fatto quando ci è venuta addosso la questione ferroviaria, ed ecco come rientriamo nel vivo dell'argomento. E allora Governo e Commissione si sono proposto il quesito: chi difenderà lo Stato ferroviario? Perchè codesto era bene un quesito grave! Io dirò che non se lo sono proposto, con vera profondità di intenti, nè il Governo, nè la Commissione; e mi spiace di non veder presente alcuno dei membri della Commissione, perchè se la sono cavata con un articoletto che si limitava a dire: « Salve le attribuzioni della regia Avvocatura erariale per le controversie d'indole patrimoniale, la difesa delle cause e le consultazioni legali su tutte le controversie che riguardano l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 sono affidate in via provvisoria all'ufficio legale dell'amministrazione.

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. Ma no; c'è un ufficio legale nella nuova direzione.

ABIGNENTE. Perfettamente, ma un ufficio legale che ha ereditato, questo è il concetto della legge. (Commenti).

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. L'ufficio si costituirà.

ABIGNENTE. Ed è intorno a ciò che oi richiamo l'attenzione della Camera; perchè io sono nemico della costituzione di nuovi uffici e della proliferazione degli impieghi. (Interruzione del deputato Rubini). E neppure, onorevole Rubini, si è fatto nulla di serio e di efficace nei rapporti con le Avvocature erariali, perchè se è vero che la Commissione ha poi soppresso le parole: *in via provvisoria*, non si è poi pensato a regolare davvero, nella sostanza, questo importante servizio, con quella disposizione inserita nell'articolo 23 del progettino d'urgenza con cui si delegano gli avvocati erariali a dare il loro parere in tutte le questioni patrimoniali, nelle questioni di competenza e in quelle nelle quali sorgano conflitti tra l'Amministrazione ferroviaria e le altre Amministrazioni dello Stato.

Ora, onorevole ministro, veda, io le sottopongo qualche osservazione soltanto su due punti, per dimostrarle quanto e come sia difettoso lo istituto che si vuole istituire.

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. Sarà difettosa la legge, ma non

l'ordinamento che daremo al nuovo ufficio legale.

ABIGNENTE. Ma se il Governo non ha i poteri dalla legge! Io le faccio due ipotesi: una di questioni tra Società esercenti linee proprie e lo Stato pure esercente. Ebbene, siccome nella legge non si è provveduto, io dubito assai della legalità di rappresentanza in giudizio dello Stato, che potrebbe persino essere dichiarato contumace, perchè questa ipotesi non fu prevista nella legge. Seconda ipotesi: questioni fra Società proprietarie ed esercenti di linee proprie e terzi, questioni tra Società e terzi, nelle quali possano comprometersi gli interessi dello Stato futuro proprietario delle linee, a concessione finita.

Anche qui, io mi sento dubbioso come la competenza della difesa e rappresentanza dello Stato.

Questioni serie dunque, e grandemente interessanti, queste, inerenti alla difesa dello Stato. (*Commenti*).

Io non parlo che per consigliare, per pregare il Governo di provvedere nel migliore interesse pubblico. Perchè se, di fronte a queste due ipotesi come ad altre, che per brevità ometto, il Governo non ha provveduto e non provvede, figuriamoci in quale ammasso di liti potrà essere coinvolto! perchè potete star certi che la Camera non discuterà per ora una *legge ferroviaria definitiva*. E se il Governo vuol provvedere deve farlo fuori legge. Il Governo non può avere un decreto approvato, perchè manca del suo fondamento, manca della facoltà per provocarlo, perchè, fra le altre cose, nella legge 22 aprile ultimo non c'è delegazione di poteri. (*Commenti*).

Nè vale dire, onorevole De Luca, che c'è la legge generale; perchè io potrei, se volessi dilungare il mio discorso, dimostrare che non è il caso d'invocare la legge generale. Infatti, se voi guardate gli articoli 15, 16, 16-bis e 17 della leggina ultima, voi rileverete come siano trattati gli impiegati e quali siano i poteri che lo Stato ha assunti a sè: rimangono gli organici tali e quali; si conferiscono poteri latissimi (ed è giusto) al direttore generale, ma naturalmente non sono queste le delegazioni legislative: e infatti si dice che il Governo provvederà con altra legge.

Dunque per la nomina e carriera dei funzionari il Governo non può esorbitare dai vincoli stabiliti con gli articoli 15 e 16; e come ordinamento del servizio ho dimostrato quali siano le pecche. E soggiungo

che la legge 22 aprile statuisce che si deve chiedere il parere dell'avvocato generale erariale nelle ipotesi precise innanzi indicate.

Ebbene, io sottopongo un altro dubbio: quando si tratti di questioni di proprietà le quali interessino una linea che è di proprietà ed è esercitata da una Società privata, la quale fra 50 anni diventerà dello Stato, interessa o no allo Stato di avere il parere dell'Avvocatura generale erariale? Certamente sì. E non interessa allo Stato di essere presente ad un eventuale giudizio? Sfido io a potermi dimostrare il contrario. Ma come può farlo se non ha i poteri?

DE LUCA PAOLO, *relatore*. Con la elezione della difesa.

ABIGNENTE. Dubito possa farlo, legittimamente...

DE LUCA PAOLO, *relatore*. Non è esatto.

ABIGNENTE. È una questione gravissima, onorevole De Luca, e non bisogna prenderla alla leggera. Se si provvede al nuovo ordinamento e si provvede con decreto reale (e già se ne vedono i segni nei giornali...) sarà altro male, perchè si provvederà in modo insufficiente ed incostituzionalmente...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Le notizie non provennero dal Ministero: lo garantisco.

ABIGNENTE. Io quindi propongo un mezzo il quale, oltre che tranquillare la mia coscienza (che vale poco), servirà a tranquillare il paese ed a legittimare le cose, il che importa moltissimo. Questo mezzo è indicato nel mio ordine del giorno, col quale io riconosco la necessità del riordinamento dell'Avvocatura erariale, e la necessità di presentare al Parlamento i decreti reali (che si rendessero necessari) per essere convertiti in legge.

Questa è la mia proposta, che io credo onesta e spero sarà accolta dal Governo; perchè in Governo libero un istituto allora è forte quando è legittimo, ed è tale quando ha avuto il battesimo del Parlamento.

Questo noi dobbiamo fare nell'interesse del paese; il quale deve essere edotto delle iniziative, delle responsabilità ed anche del modo onde i funzionari dello Stato adempiono al proprio dovere. (*Bene! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna.

CAO-PINNA. Dopo l'importante discorso

dell'onorevole Abignente in un campo molto elevato circa le funzioni attinenti al Ministero dei lavori pubblici, il mio compito, molto più modesto, si limiterà, stando appunto nel campo delle cose, a trattare di un altro problema, pure assai importante, che concerne le provincie ed i comuni. L'onorevole Abignente accennava alla questione della viabilità che rappresenta in Italia uno dei problemi più gravi, tenuto conto specialmente delle grandi innovazioni che in essa si compiono per lo sviluppo dell'automobilismo e ne traeva argomento per mostrare come, di fronte alle lungaggini delle costruzioni delle linee complementari, nonostante le molte leggi votate, fosse opportuno istituire nel Ministero un'apposita divisione per studiare questo importante servizio. Ora io, senza trattare del servizio automobilistico, mi fermerò precisamente alla viabilità ordinaria, non tanto per ciò che ha tratto alla costruzione quanto per la parte che concerne la manutenzione, che tanto interessa le provincie ed i comuni, come altrettanto deve preoccupare lo Stato.

Infatti un'agitazione si è manifestata, alla quale hanno preso parte molte provincie, e si è tenuta anche una riunione nell'aula della Deputazione provinciale di Roma per discutere l'importante argomento.

In quella riunione preparatoria fu in riassunto affermato il principio che lo Stato non possa disinteressarsi dal concorrere alle spese di manutenzione delle strade comunali acciò possa salvaguardarsi dalla dispersione inevitabile un importante patrimonio nazionale.

Le nostre strade sono classificate in nazionali, provinciali, e comunali. Le strade nazionali, in tutta Italia, sono oggi ridotte a 6715 chilometri; quelle provinciali, a 42,643 chilometri, e quelle comunali, così valutate dal Ministero, in 90,015 chilometri; alle quali, però, bisogna aggiungere altri 58,350 chilometri, perchè quest'ultima cifra comprende le strade che erano prima state costruite come consorziali o come comunali od anche, talune, come strade semplicemente mulattiere.

In questo largo sviluppo di strade, che rappresenta, solamente per la parte comunale, 148,365 chilometri, mi domando in qual modo oggi si provveda onde il transito possa svolgersi regolarmente, mentre la maggior parte dei comuni del regno non hanno mezzi per sopportare le spese della manutenzione.

Lo Stato, per la manutenzione delle sue

linee, spende una media di 65 centesimi al metro corrente; le provincie spendono una media di 47 centesimi al metro corrente, ed i comuni spenderebbero una media di 16 centesimi, ove però tutti provvedessero a questa manutenzione e se vi fossero compresi tutti i 148,365 chilometri, ciò che non è, poichè la spesa di 14,943,000 lire si riferisce solamente a una parte, cioè, chilometri 90,015.

Come la Camera vede, la questione è di una grave portata se, come tutti i colleghi sanno, si pone a raffronto colla compressione tributaria che ha talmente oberato i bilanci delle nostre provincie, con tutte le spese che successivamente abbiamo ad esse addossato con leggi recenti, che le provincie stesse malamente possono sopperire al servizio di manutenzione delle reti stradali provinciali, ed assai più seria è divenuta poi per i comuni i quali si trovano in condizioni di assoluta impotenza a provvedere anche con pochi centesimi a codesto servizio.

Vorrei qui esporre un concetto nuovo, dirò: poichè, sebbene, da 8 o 10 anni, parecchi colleghi della Camera abbiano sempre sollevato questa questione, essi non l'hanno tuttavia posta mai nel campo in cui voglio esaminarla io, quest'oggi.

Intendo di vedere se vi sia modo di togliere completamente questo servizio dalle funzioni di Stato, per attribuirlo, tanto per le strade nazionali, quanto per quelle provinciali e comunali, a ciascuna provincia, entro la circoscrizione del proprio territorio.

La questione della viabilità, lo comprendo, è d'interesse generale, e quindi involge un servizio che dovrebbe farsi esclusivamente dallo Stato; ma qui rinnovo la dichiarazione che già feci, discutendosi il bilancio dell'interno: sono d'accordo con l'onorevole Rubini, il quale crede che in tutti questi servizi di carattere generale lo Stato debba concorrere con proporzionale contributo, ma che in equa misura debbono altresì intervenire gli enti interessati comuni e provincie nelle cui giurisdizioni si ha da svolgere tale pubblico servizio, dal quale più diretto ne sentono il beneficio al quale si collega l'utile generale nazionale.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono enti pubblici.

CAO-PINNA. Sono enti pubblici d'accordo, ma con essi deve intervenire il massimo ente, lo Stato.

Orbene, se noi teniamo conto che attualmente fra Governo, provincie e comuni

si spendono 39,578,000 lire per le manutenzioni, e che, non ostante questa spesa, non si riesce ad avere nelle singole provincie strade in condizione di viabilità possibile, ed in talune si arriva fino al punto che moltissime strade sono quasi in stato di completa distruzione, io credo che sia necessità assoluta provvedere alla soluzione di questo importante problema nella forma di consorzio, compiendo così un vero decentramento di tale servizio dello Stato per attribuirlo alle provincie.

Oggi lo Stato spende per la manutenzione delle sue strade, valutando tutto, 5,989,350 lire, come è l'impostamento nell'attuale bilancio. Però in questa cifra non è compresa la direzione ed assistenza tecnica, che è fatta dalle diverse sezioni del Genio civile; non sono comprese tutte le spese straordinarie che di solito, ed oggi possiamo dire troppo di frequente, si verificano, tanto da apportare al bilancio dello Stato spese ragguardevolissime. Io ho voluto fare una media, della quale naturalmente non posso garantire l'assoluta esattezza; ma con i pochi dati che ho potuto raccogliere e con l'esperienza professionale, ho notato che la spesa di assistenza tecnica può al massimo arrivare al 10 per cento della spesa di manutenzione, e che la spesa di riparazioni straordinarie può ragguagliarsi al 25 per cento della spesa ordinaria di manutenzione come media normale, sebbene, se si considerasse ora, segnerebbe ben più elevata percentuale.

E non crediate, onorevoli colleghi, esagerata questa aliquota di spesa straordinaria, perchè, se si tien conto dei danni che continuamente avvengono nelle strade provinciali, nella cui riparazione straordinaria concorre lo Stato, e alle strade nazionali, che sono a totale carico dello Stato, nei ponti ed altri manufatti che sono spesso distrutti da piene di torrenti, e per questo, onorevole ministro, non mi fermo a ripetere quanto ha detto l'altro giorno l'onorevole Pala, perchè dovrei lamentare che per manufatti di grande importanza si sono aspettati 5 o 6 anni per studiare ed appaltare non solo, ma dopo l'appalto, non si sa per qual ragione, non si siano ancora iniziate le costruzioni, questo 25 per cento che io valuto non è certamente esagerato, ed è per ciò che la cifra di spesa che lo Stato sopporta per le manutenzioni delle sue strade più esattamente valutata ascende a lire 8,085,622.

Il capitale speso per le strade, se consi-

deriamo l'accennata distesa di strade comunali, nelle quali intervenne il concorso dello Stato, specialmente per quelle costruite in forza della legge del maggio 1868, alle quali lo Stato concesse un quarto della spesa, se valutiamo le strade nazionali costruite dallo Stato e quelle altre che in forza dell'ultima legge Balenzano (legge benefica, della quale gli do lode) per le strade che fanno capo alle stazioni, nelle quali concorre altresì col 50 per cento, e tutte le strade provinciali, abbiamo un patrimonio nazionale complessivo, fra Stato, provincie e comuni, che supera i 5 miliardi. E badi, onorevole ministro, che ho tenuto una media molto bassa, perchè in generale ho preso quasi la media di costo delle provincie sarde, sulle quali le difficoltà tecniche e quindi le spese non furono delle più elevate.

Ora, è possibile lasciar deperire un patrimonio di 5 miliardi, solamente perchè non si vuole costituire, dirò, un consorzio tra Stato, provincia e comuni, per una regolare manutenzione? Io assolutamente non lo credo, e vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici studiasse questo grave problema per trovar modo di risolverlo convenientemente. Già l'onorevole Tedesco se ne era occupato durante il suo Ministero; ma forse fu impressionato dalla cifra di carico che avrebbe gravato sul bilancio dello Stato, qualora avesse assunto di concorrere alla manutenzione delle strade comunali. E difatti, non ostante i suoi larghi studi, non volle affrontare, con un disegno di legge speciale, questo grave problema. Io vorrei che l'onorevole ministro, ripigliando gli studi dell'onorevole Tedesco, cercasse il modo di coordinarli diversamente: perchè, dai calcoli che io ho fatto, mi risulta che, se lo Stato, decentrando tutto il servizio stradale alle Provincie, passasse ad esse le strade nazionali concedendo proporzionalmente la spesa che ora sopporta per le medesime, con lieve aggiunta costituirebbe il suo concorso alla manutenzione della complessiva rete stradale con una cifra di quindici centesimi od anche di dieci centesimi, che, unito al concorso provinciale e comunale potrebbe, affidando alle singole provincie tutta la distesa delle strade comunali, provinciali e nazionali, risolvere convenientemente il problema con lieve aggravio. Ed in questo modo il Ministero dei lavori pubblici si libererebbe di questo importante pubblico servizio, il quale, affidato alle provincie che hanno maggiore interesse a regolare la viabilità nei loro territori, procederebbe molto bene, senza

pericolo di vedere disperso tanto patrimonio nazionale.

Quindi per ora non aggiungo altro, confidando che l'onorevole ministro si interesserà di questa questione.

Passo ora ad accennare brevemente ad alcune questioni che interessano il servizio ferroviario in Sardegna, dove noi abbiamo, come sa bene l'onorevole ministro, due Società esercenti, le quali sono sovvenzionate, per 9950 lire al chilometro la Società delle complementari, e per 14,500 lire al chilometro la Società Reale. Ma poichè la convenzione della Società Reale tiene a base il prodotto lordo, quando raggiunga 7 mila lire al chilometro, così, non avendo lo sviluppo del movimento in Sardegna ragguagliato questa cifra, la Società reale percepisce effettivamente dallo Stato 16,800 lire al chilometro.

I colleghi comprenderanno come, con una sovvenzione di questa forma e di così elevata somma, la Società Reale in Sardegna sia la prima Società italiana, e come a questa condizione di fatto di essere la prima Società italiana, risponde l'altra di un servizio assolutamente non rispondente alle giuste e generali aspirazioni.

PALA. È il peggiore d'Italia!

CAO-PINNA. No, scusi, onorevole Pala, un servizio che assolutamente non rende, nè all'isola, nè alla nazione, i benefici che se ne potrebbe ripromettere, perchè il servizio, onorevole Pala, come servizio è ottimo, o, meglio, l'esercizio si esplica benissimo perchè buono è il materiale mobile e le linee bene tenute; ma soltanto il beneficio che rende alla Sardegna ed allo Stato non è pari alla spesa che sopporta.

Gli onorevoli colleghi che sono venuti in Sardegna (e sono lieto che sia presente l'onorevole Tedesco) hanno veduto che la velocità dei nostri treni assomiglia al passo delle tartarughe.

GUERCI. Chi va piano va sano.

CAO-PINNA. È vero che chi va piano va sano, come dice l'onorevole Guerci, ma per noi non vi sarebbero difficoltà da superare per ottenere anche un importante acceleramento, perchè non v'è che un treno che passa, e quindi non v'è pericolo di scontro. *(Si ride)*.

ZELLA-MELILLO. Ma può deviare.

CAO-PINNA. Non v'è neanche pericolo di deviazione, onorevole Zella-Melillo, perchè la linea ferroviaria della Società Reale è costruita bene e in tali condizioni di viabilità da poter anche con sicurezza ammet-

tere la velocità a 60 ed 80 chilometri l'ora, avendo anche l'armamento buonissimo. Ora, se la linea è in queste condizioni, e se il Governo ha interesse che si svolga più che sia possibile il servizio ferroviario in Sardegna, perchè quanto più aumenterà il reddito lordo di questa linea, tanto meno pagherà lo Stato; io domando, perchè non si trova modo di indurre la Società a mettere almeno un treno accelerato?

È noto che l'esportazione dall'isola fornisce per due terzi il mercato di Roma; così pesci, caccia, ortaglia, le ricotte, gli asparagi, il bestiame, il formaggio, tutto sarebbe facilitato solo adottando un treno accelerato. Ora, come volete che certi generi agricoli possano arrivare per tempo sul mercato di Roma, se devono viaggiare nell'isola a 33 chilometri all'ora, se devono percorrere oltre i 300 chilometri della linea di Sardegna, 120 miglia marittime e poi gli 80 chilometri da Civitavecchia a Roma? La velocità di 33 chilometri all'ora mette la merce in condizione di arrivare sul mercato di Roma in 27 ore, anzichè in 14, e solo per questo fatto sopporta un forte deprezzamento.

Una voce. E avariata.

CAO-PINNA. È avariata spesso, specialmente se il mare non è buono, perchè allora impiega anche 40 e 50 ore.

Quindi, onorevole ministro, ella vede la necessità urgente di trovare una soluzione a questo problema che interessa l'isola di rettamente per la sua esportazione, e per il movimento dei passeggeri, ma interessa altresì il mercato italiano, perchè l'importazione dalla Sardegna sul mercato di Roma può render meno cari i viveri in questa città, e facilitare in questo grande centro di consumo la vita a buon mercato, che tanto preoccupa ed affligge le classi meno agiate.

Ma di fronte a queste condizioni delle ferrovie Reali sorge un altro quesito, e l'onorevole ministro mi conceda che io ponga netta questa questione la prima volta, perchè se da tanti anni perdura e si dibatte occorre che venga definitivamente ed urgentemente risolta. E vorrei che l'onorevole Pala non se l'avesse a male.

Parlo della questione dell'approdo a golfo Aranci o a Terranova. Ed affronto qualunque impopolarità nell'isola purchè si possa finalmente ottenere una risoluzione sollecita e definitiva. Ma bisogna che il ministro si decida a risolverla, perchè nei dibattiti e negli attriti che possono sorgere fra regione e regione non è bene ne risenta

pregiudizio il pubblico servizio, il commercio, e che il Governo resti indifferente.

Lo Stato è disposto a fare i lavori necessari perchè si possa stabilire l'approdo sicuro e l'attracco dei piroscafi alla banchina del porto di Terranova? Ed allora tutti accettiamo l'approdo a Terranova.

In questo caso lo Stato è disposto a corrispondere alla Società delle ferrovie la indennità per 22 chilometri che più non servono al movimento?

Quando lo Stato sia disposto a spendere quanto occorre per rendere il canale di Terranova effettivamente in qualunque tempo navigabile, con sicurezza per i passeggeri e per il traffico, con attracco sicuro dei piroscafi in qualunque tempo ed in qualunque ora, anche di notte, io, e credo tutti, in Sardegna accetteremo l'approdo a Terranova. Se questo lo Stato non può fare, allora mantenga la linea Golfo Aranci, ma stabilisca l'approdo in modo che si possa aver il beneficio che giustamente la Sardegna attende e che il movimento commerciale richiede.

La Società delle Reali da parecchi anni, forse prima che l'onorevole Tedesco assumesse il Ministero dei lavori pubblici, aveva preparato un progetto col quale, coordinando la linea ferroviaria alle banchine del porto, si avrebbero avuti tutti i servizi disposti lungo quella banchina e regolato tanto il trasbordo delle merci, quanto il servizio dei passeggeri: si proponeva di allungare il pennello del porto, di costruire la doppia banchina, di rifare la stazione ferroviaria, di stabilire tutti gli edifici necessari per uno svolgimento regolare del servizio. Per questo la Società non domandava che un concorso dello Stato di 50 mila lire annue, che io credo non le spettino. Lo Stato può obbligare la Società delle Reali a compiere il coordinamento e fare tutto quanto richiede il servizio ferroviario, compreso l'acceleramento del treno, senza compenso. Un compenso dovrà darlo soltanto per l'allungamento del pennello e per la costruzione della doppia banchina, compenso che credo possa concretarsi in una somma minore delle 50 mila lire domandate dalla Società la quale, non dubito, accetterà le proposte che l'onorevole ministro si proponesse di indicare.

Posta così la questione, io faccio appello all'onorevole Ferraris perchè voglia con la massima sollecitudine risolvere la questione ferroviaria della Sardegna. Poichè e le Società ferroviarie e quanti hanno con la Sar-

degna rapporti di interesse, lamentano questo servizio tanto tardo, e per il quale non possono nè impiegare capitali a svolgimento di industrie agrarie, che sarebbero tanto necessarie nell'isola, nè attivare il movimento commerciale, sola sorgente di sviluppo economico.

E riguardo alle ferrovie debbo anche notare un altro fatto abbastanza grave, perchè mentre tutti sanno che il solo mezzo di agevolare la produzione agraria ed il movimento ferroviario sono le tariffe, da noi queste tariffe disgraziatamente sono non solo elevate, ma anche più elevate di quelle del continente, tenuto conto del modo con cui si svolge il servizio.

L'onorevole Tedesco nel 19 gennaio 1905, mi pare, con decreto reale applicava le proposte dell'Ispettorato rispetto alle modificazioni delle tariffe delle Complementari, affinché le due Società avessero potuto fare il servizio cumulativo interno.

Il modo di risolvere questa questione veramente a me non pare nè logico, nè giusto, perchè le ferrovie complementari costruite a scartamento ridotto hanno una velocità di 20 o 22 chilometri, e però, nelle convenzioni con queste ferrovie, è stabilita una tariffa limitata per il prezzo di tonnellate e chilometro, mentre nelle Reali, costruite a scartamento ordinario, la tariffa per tonnellata di merci-chilometro e la tariffa per passeggeri-chilometro è alquanto più elevata.

Ora per poter fare questo servizio cumulativo interno, la Società delle complementari chiese, ed il Governo con decreto 19 gennaio accettò, di applicare alle ferrovie complementari la stessa tariffa delle reali.

Così si ottenne questo splendido risultato, che gli agrumi, che i quali per una tonnellata pagavano lire 4.28 per 50 chilometri, ora pagano lire 7.14; per 200 chilometri da lire 13.46 ora pagano 21.42. Le castagne, da lire 4.28 per 50 chilometri, ora pagano 4.79; e per 200 chilometri lire 14.48 invece di 13.46. I vini ed i mosti, che sono i generi più importanti per la Sardegna, per 50 chilometri pagavano lire 4.28 oggi 6.12; per 200 chilometri pagavano prima lire 13.46 per tonnellata, oggi pagano 17.34. Formaggi, ortaggi, nocciole, ecc., che prima pagavano lire 19.99, ora pagano lire 21.42.

Io non voglio leggere tutta questa tariffa, e mi basta di averla accennata, perchè il ministro comprenderà che io non mi fermo su questa questione, riservandomi di risol-

levarla tutta intera in apposita sede, ove dal Ministero, come non voglio ammettere, non venga tutta questa questione riveduta e corretta convenientemente, perchè lo stesso Ministero riscontrò che, tra le tariffe nuove e le vecchie della Società delle ferrovie, vi era un aggravio per l'isola di 6 mila lire, il quale giacchè era stato riconosciuto dallo stesso Ministero, rappresentando un danno non un beneficio, non poteva sanzionarlo per l'isola la quale aveva bisogno piuttosto di diminuzione di tariffe, poichè l'onorevole ministro sa che unico mezzo di agevolare in regioni povere lo sviluppo delle ricchezze agrarie latenti, è solamente la facilitazione nei mezzi e prezzi dei trasporti.

Ma la Società volle difendere il fatto suo e mise in vista i benefici che dava in compenso, coll'introdurre il biglietto di andata e ritorno tra le stazioni intermedie, onde perdeva la differenza delle 6 mila lire, e coll'accordare ai passeggeri la facoltà di portare nel vagone sino a 50 chilogrammi di ricotta e di attrezzi o di altri piccoli generi, facoltà che non ha alcun valore perchè in Sardegna gli operai non si trasferiscono da un comune ad altro che in limitatissimo numero e raramente, e nulla poi hanno da trasportare; non ricotta o formaggio ma neanche pane per una o due giornate.

Prego quindi l'onorevole ministro di occuparsi anche di questa questione con quell'equità che è imposta non solo da ragioni di giustizia ma anche da considerazioni economiche che non possono sfuggire al Governo quando si tratta della Sardegna.

Un'ultima breve parola sulle opere idrauliche per le quali la Sardegna è regolata dalla legge del 1897, modificata nel 1902. Ne ho già parlato privatamente all'onorevole ministro che ha riconosciuto la necessità di provvedere.

Con la legge del 1902 con cui si aumentò il fondo di tre milioni per tutte le opere idrauliche della Sardegna, si stabilì che l'aumento non decorresse che dal 1907. Se qualche lavoro si è iniziato ciò non si deve a quella legge, ma al fatto che nella legge dei 25 milioni, presentata dal ministro Balenzano, io con i colleghi potemmo ottenere che si anticipasse un milione per provincia, compensando con le annualità determinate nella legge, pur d'iniziare qualcuno di quei lavori. Infatti nella provincia di Sassari furono appaltate le due bonifiche di Salinedda, di Santa Lucia, ed in provincia di Cagliari furono appaltate la sistemazione di Rio

Mannu e la bonifica di Sanluri col canale collettore affluente allo stesso Rio Mannu. Ma non si potranno completare se il Governo non provvederà i mezzi che nella legge risultano indiscutibilmente insufficienti.

Io credo che il Governo faccia male: fare larghe promesse: quando si fanno tutte queste leggi incomplete, inadeguate ai bisogni, meglio sarebbe limitarle ad una sola opera, assegnando i mezzi per sollecitarla e seguirla.

In materia idraulica non si può iniziare un'opera per poi sospenderla. Io non mi preoccupo che stanziata la somma per sistemare il Rio Mannu od il Tirso, mi basta che iniziate l'opera perchè vi domanderò: se sia serietà di Governo iniziare opere di sistemazione di torrenti senza provvedere i fondi necessari a compierle in termine brevissimo, e vi chiederò se e dove volete sciupare i milioni?

Si tratta di torrenti che richiedono arginature, di torrenti che possono rovinare un'intera provincia: or bene si comincia un lavoro con uno stanziamento di 100 o 200 mila lire e si deve compierlo in quattro campagne, come se si avesse una società di assicurazione che garantisse in questi quattro anni da inondazioni, cicloni, per modo che i torrenti mantengano la massima magra affinchè il Governo non sciupi il pubblico denaro. Masi è fatto di peggio. Si è appaltato un piccolo tronco d'argine sulla sinistra. E l'argine destro? Si è rimandato al quarto anno. Da ciò avverrà che le acque, che non potranno scaricarsi da una parte perchè vi sarà l'argine sinistro, si scaricheranno su terreni a destra, danneggiando tutti quei proprietari in maggiore estensione e porzione perchè le acque raccolte ed in grande massa convogliate.

Onorevole ministro, diceva bene l'onorevole Abignente, si tratta di cose gravi e serie, perchè dopo queste leggi si accalcano i danni e il paese paga, come tra breve pagheremo per i danni, che non si possono ancora valutare esattamente, avvenuti nel Veneto, per i quali abbiamo già annunciata una legge di 10 milioni.

È mai possibile che le opere idrauliche si facciano a spizzico? Io non lo intendo e non lo credo! Non basta contentare la Camera e i deputati, quando uno di noi chiede un lavoro per la provincia di Cagliari, per la provincia di Napoli, per la provincia di Udine, o per la provincia di Basilicata

facciamo un'opera per ciascuna delle provincie, piccola o grande, a seconda dei mezzi inanziari, ma completiamola, perchè se no gitteremo via i denari dei contribuenti, senza beneficio di quelle provincie alle quali si crea una illusione, che a breve distanza è seguita da una amara delusione. Onorevole ministro, per la questione idraulica in Sardegna si era promesso un ufficio apposito. Sorsero questioni (me lo disse l'onorevole Tedesco) sulla sede dove istituirlo e non se ne fece nulla. Lo metta dove vuole e non si curi di quello, che potrò venire a dire io od altri. Non se ne curi. Io dico: facciamo le cose, ma facciamole bene. Se non si crede che quest'ufficio possa essere impiantato in Sardegna, lo impianti a Roma ma che sia destinato alle opere idrauliche della Sardegna. Per la legge sulla Basilicata si è stabilito l'impianto di un ufficio apposito. Anche di quella legge, in materia di esecuzione, io credo che verranno molto tardi i benefizi, che abbiamo sperato; se debbo giudicarlo dalla legge per le complementari, che ho visto segnata per quattro milioni. Onorevole ministro, io la prego di interessarsi vivamente della questione idraulica della Sardegna, disponendo anche, che, in mancanza di personale, si possa servirsi del personale paesano, senza aumentare neppure di un soldo il bilancio dello Stato avvalendosi delle economie dei ribassi ottenuti negli appalti per pagare quel numero che si riconosce necessario.

Noi non vogliamo, lo ripeto, aggravare il bilancio, ma chiediamo ci sia dato modo che il progetto del Tirso, progetto che è ancora in gestazione, venga approvato. Io

dubito assai, nonostante che niuna lettera, inviata dall'onorevole ministro all'onorevole Carboni-Boj, si assicurasse che il progetto sarebbe venuto nel giugno di quest'anno alla Commissione, che ciò si verifichi. Le posso dire, perchè ne faccio parte, che la Commissione non solo non si è riunita, ma da un anno e più non abbiamo avuto alcun progetto da esaminare, perchè non c'è personale nell'ufficio del Genio civile, e un solo ingegnere attende alle due bonifiche di Sanluri e di Rio Mannu, dove non si sono ancora pagate ai proprietari le espropriazioni delle zone espropriate. Non dico altro! (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora la facoltà di parlare all'onorevole Fera; ma mi sembra però che mancando soli cinque minuti a mezzogiorno, sia bene rimandare il seguito di questa discussione alla seduta pomeridiana d'oggi.

Una voce a sinistra. Come, alla seduta d'oggi?

PRESIDENTE. Sì, alla seduta pomeridiana di oggi, se vi sarà tempo di discutere, dopo lo svolgimento delle interpellanze.

La seduta termina alle 11,55.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 10 giugno 1905.

Roma, 1905 — Tip. della Camera dei Deputati.

