

CCXXXI.

TORNATA DI DOMENICA 24 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI

INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):	
Provvedimenti per i danni dell'eruzione del Vesuvio (GIANTURCO)	Pag. 9015
Magistrato alle acque (Seguito e fine della discussione)	9616
DI BROGLIO	9018-19
DONATI	9017
GALLI	9020
GIANTURCO (ministro)	9019-21
PRESIDENTE	9016
ROMANIN-JACUR (relatore)	9017-18-19-20-21
Personale dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici e del real Corpo del Genio civile (Discussione)	9022
ABIGNENTE	9023
DE SETA	9030-41
FERRARIS CARLO	9043-45
GALLI	7030-35-36
GIANTURCO (ministro)	9022
MERCI	9026-28-32-35-42-43-44-45
PALA	9030-34-36
POZZATO	9022
POZZI (relatore)	9031
ROMANIN-JACUR	99025-31-42-44-45-46
TEDESCO	9022-27-29
VALLE	9042
VALLE	9025
Ferrovie complementari della Sicilia (Discussione)	9046
DE FELICE-GIUFFRIDA	9058
DI RUDINI A.	9058
FILI-ASTOLFONE	9052-58-65
FINOCCHIARO-APRILE	9046
GIANTURCO (ministro)	9060-62
GIUSSO	9059-64
LIBERTINI G.	9048
MAJORANA A. (ministro)	9060
PASQUALINO-VASSALLO	9055
SAPORITO	9055
TASCA DI CUTÒ	9057
VENDRAMINI (relatore)	9064
Esercizio delle ferrovie di Stato (Coordinamento)	9015
GIANTURCO (ministro)	9015
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
ABOZZI	9066
PRESIDENTE	9066
Relazione (Presentazione):	
Servizi antifillosserici (Cocco-ORTU)	9022

La seduta comincia alle ore 14.5.

MORANDO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Presentazione di un disegno di legge.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge contenente provvedimenti per riparare ai danni arrecati dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile 1906 e nelle successive alluvioni.

Domando alla Camera che questo disegno di legge sia dichiarato urgente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di un disegno di legge contenente: Provvedimenti per riparare ai danni arrecati dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile 1906 e nelle successive alluvioni.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato urgente. (Pausa).

Non essendovi osservazioni in contrario, l'urgenza s'intende ammessa.

(È ammessa).

Correzione di errori tipografici.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Prego la Camera di consentire la correzione di errori materiali, avvenuti durante il coordinamento della legge contenente provvedimenti per l'esercizio delle

ferrovie dello Stato. Poichè per errore materiale nell'articolo 2 si parla della disposizione dell'articolo 3 delle condizioni di tariffe, mentre doveva dirsi articolo 8; e nell'articolo 6 si parla della legge sul Consiglio di Stato del 2 giugno 1887, mentre deve dire 1889. Sono correzioni di pura forma.

Voci. Va bene! Va bene!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Aggiungo, se l'onorevole Presidente me lo permette, che, poichè fu soppresso il primo comma dell'articolo 10, nel coordinamento bisognava ripetere le parole « *relativa ai trasporti* »; di guisa che doveva leggersi: « non può essere promossa azione giudiziaria *relativa ai trasporti* ».

PRESIDENTE. Ma questa è una aggiunta!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho creduto mio dovere di avvertirne la Camera, ma, se il Presidente non crede che questo possa essere considerato come errore materiale, mi appago che vengano corretti i primi due errori, poichè la citazione dell'articolo 402 del Codice di commercio spiega già chiaramente il pensiero della legge.

PRESIDENTE. La Camera ha udito le proposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. (*Pausa*).

Non essendovi obiezioni, le due prime modificazioni cui ha accennato l'onorevole ministro, e che non sono altro che correzioni di due numeri, s'intenderanno approvate.

(*Sono approvate*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Roselli, di giorni 2; Campi Emilio, di 8; Giuliani, di 10; Bertolini, di 10; Morpurgo, di 15; Gattoni, di 5. Per motivi di salute, l'onorevole Toaldi, di giorni 15. Per ufficio pubblico, l'onorevole Rava, di giorni 4.

(*Sono concessuti*).

Seguito della discussione sul disegno di legge Istituzione del Magistrato delle acque per il Veneto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Istituzione del Magistrato delle acque per le provincie venete.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 7.

Leggo questo articolo nel nuovo testo concordato tra il Ministero e la Commissione.

Art. 7.

Spettano al Magistrato delle acque nei limiti territoriali stabiliti dalla presente legge:

a) le attribuzioni assegnate al Ministero dei lavori pubblici in materia di opere idrauliche dagli articoli 14, *terzo comma*, 15, 57, 61 e 98 della legge sulle opere idrauliche, testo unico, approvato con regio decreto 25 luglio 1903, n. 523, come pure quelle assegnate al Ministero medesimo per la istruttoria della concessione di bonifiche dagli articoli 8 e 10 della legge 22 marzo 1900, n. 195;

b) le attribuzioni assegnate al Ministero di agricoltura dagli articoli 5, 11 e 12 della legge forestale 20 giugno 1887, n. 3917 e dagli articoli 1, 2, 11, 12 e 18 della legge 1° marzo 1888, n. 5238, sui rimboschimenti;

c) i poteri riservati dalle leggi vigenti ai prefetti in materia di acque pubbliche, di bonificazioni, del regime di spiagge, porti e fari, e del regime forestale, come pure quelli relativi alla costituzione dei consorzi;

d) la facoltà di sollevare i conflitti di attribuzione di cui all'articolo 1 e seguenti della legge 31 marzo 1877, n. 3761;

e) la sorveglianza, *secondo le disposizioni delle leggi vigenti*, sui consorzi di difesa, di bonifica, e forestali nel territorio compreso nel compartimento, e la facoltà di esaminare i bilanci, di controllarne le erogazioni, di annullarne le deliberazioni illegali, di proporre alle rispettive rappresentanze le riduzioni delle spese tecniche, legali e di amministrazione, di coordinare l'azione dei consorzi stessi secondo le necessità della difesa e l'interesse generale del buon regime delle acque, e di promuovere la fusione dei singoli consorzi e delle relative amministrazioni in comprensorii conformi all'indole idraulica ed agricola dei territori, giusta le norme e le cautele che saranno determinate col regolamento di cui all'articolo 14 della presente legge;

f) la facoltà di esperire amichevoli componimenti nei conflitti per materia di acque fra consorzi ed anche, entro il perimetro di uno stesso consorzio, fra la legale rappresentanza del consorzio e taluno fra gli interessati;

g) le proposte motivate per eventuali scioglimenti delle amministrazioni dei con-

sorzisopraddetti, e delle nomine dei commissari straordinari;

h) la gestione tecnica, economica ed amministrativa dei lavori concernenti *opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria*, opere marittime e di bonificazione di prima categoria, riservate però al Ministero dei lavori pubblici le attribuzioni assegnategli in argomento con le leggi 2 aprile 1885, n. 3095; e 22 marzo 1900, n. 195;

i) la facoltà di proporre, secondo il diverso regime e i diversi bisogni dei corsi d'acqua del compartimento le modificazioni, ai regolamenti oggi in vigore sia per la conservazione degli argini e dei manufatti, sia per la difesa loro in tempo di piena, sia per l'esercizio della navigazione e della fluitazione, ed, occorrendo, di proporre nuovi regolamenti;

l) le attribuzioni dei Comitati forestali di cui all'articolo 11 della legge 20 giugno 1877, n. 3917, serie 2ª.

m) la facoltà di provvedere alla esecuzione dei lavori, delle provviste e servizi in genere da esso dipendenti col mezzo delle trattative private o ad economia nei casi nei quali tale facoltà è attribuita al ministro dei lavori pubblici;

n) la iniziativa attribuita al Governo dall'articolo 7 del testo unico della legge sulle opere idrauliche approvato con regio decreto 25 luglio 1904, n. 523.

Nulla è innovato nei riguardi dei diritti di iniziativa e di sorveglianza, e dei poteri spettanti in sede di reclamo ai ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio.

Nulla del pari è innovato alle norme amministrative vigenti in materia di concessioni per derivazioni di acque pubbliche. Il Magistrato alle acque dovrà però essere inteso *prima che le domande per nuove concessioni sieno ammesse all'istruttoria*.

La polizia idraulica nei riguardi delle concessioni già esistenti e di quelle che verranno concesse spetterà al Magistrato.

L'onorevole Roberto Galli aveva presentato il seguente emendamento:

« *Alla lettera c, sopprimere le parole: la facoltà di esaminarne i bilanci, di controllarne le erogazioni, di annullarne le deliberazioni illegali, di proporre alle rispettive rappresentanze le riduzioni delle spese tecniche, legali e di amministrazione* ».

Lo mantiene o lo ritira onorevole Galli?

GALLI. Nella precedente seduta svolsi le ragioni in favore di questo emendamento. Il ministro mi diede delle spiegazioni e,

non potendo avere il meglio, mi contento del buono che è stato introdotto nella nuova dizione dell'articolo e quindi non insisto nel mio emendamento.

Per la stessa ragione, ringraziando il ministro, ritiro gli altri emendamenti che avevo proposto agli articoli 8 e 9.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Mi onoro di informare la Camera che il nuovo testo dell'articolo 7 che è rimasto sospeso, è concordato non solo col Governo ma anche cogli oratori che presero parte alla discussione.

Ringrazio l'onorevole Poggi che rinunciando al suo emendamento di aggiungere agli altri consorzi anche quelli di irrigazione regolati da legge particolare, che si riporta al Codice civile e perciò non avrebbero trovato posto in questo disegno di legge, ha di molto contribuito ad ottenere l'accordo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 7.

(È approvato).

Art. 8.

A deroga dell'articolo 5 del testo unico approvato con regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, e per un periodo di tre anni dalla pubblicazione della presente legge, è data facoltà al ministro dei lavori pubblici, sopra proposta del Magistrato alle acque e sentiti i Consigli provinciali delle provincie interessate, di ordinare nella zona territoriale del Compartimento, la *iscrizione* in seconda categoria delle opere idrauliche in essa non ancora classificate, provvedendo del pari alla *iscrizione* in categorie inferiori di opere, per avventura, classificate nella seconda categoria.

Il concorso dello Stato *nelle spese* per dette opere di seconda categoria non potrà superare l'importo di tre milioni, e la spesa relativa dovrà distribuirsi in dieci esercizi a cominciare dall'anno finanziario 1907-908.

Il ministro dei lavori pubblici, provocherà a' termini di legge i relativi decreti reali per le singole *assegnazioni*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Donati.

DONATI. Desidero semplicemente chiedere all'onorevole ministro una spiegazione. Desidero sapere in base a quali criteri sia stato fissato il limite di tre milioni; non per fare opposizione ma solo per conoscere da quale concetto si è partiti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Il concetto dal quale il Ministero è partito per proporre questo articolo che la Commissione ha accettato è questo: Non si tratta di fare nuove classificazioni di fiumi non ancora classificati, ma solo di correggere classificazioni già esistenti ma non complete.

La legge del 1865 autorizzò il Governo per tre anni a classificare le opere di seconda categoria. Annesso al Regno, fortunatamente il Veneto, a questa classificazione si procedette in fretta prendendo per base della classificazione le arginature che erano mantenute dal Governo austriaco. Erano opere tutte antiche, la cui manutenzione era passata da Governo a Governo, ed accadde che si dimenticò di classificare alcuni tratti di argine la cui classificazione è necessaria per difendere territori che sono oggigiorno difesi da opere idrauliche di seconda categoria ma non completamente.

Saree troppo lungo ricordare tutti i singoli casi; ma, per esempio, mentre il territorio compreso fra il Brenta e l'Adige è difeso da argini di seconda categoria, c'è poi un canale, il canale di Valle, che unisce il Brenta all'Adige, nei riguardi della navigazione, che ha l'argine sinistro che non è classificato in seconda categoria.

Da ciò cosa accade? Accade che, siccome quel canale è in diretta comunicazione col Brenta, quando questo fiume sale in piena, l'acqua che in quel canale raggiunge l'altezza del Brenta, pone l'argine in condizione da offrire una non valida difesa; potrebbe accadere un giorno o l'altro che, mentre lo Stato spende somme ingenti per difendere gli argini del Brenta e dell'Adige, il territorio fosse invaso dalle acque, rendendo per conseguenza inutili tutte le spese fatte per difendere gli argini dei due fiumi.

Altro esempio. Nel fiume Guà ci sono argini classificati, tanto in destra quanto in sinistra in seconda categoria, ma solo in parte, onde rimangono di quando in quando tratti di qualche centinaio di metri a destra ed a sinistra che, non essendo classificati, non sono difesi, e quindi le opere così come oggi sono non rispondono allo scopo per il quale furono classificate.

Di questi esempi ne potrei citare molti altri, ma mi basta il dire che qui non si tratta di procedere a classificazioni nuove; ma si tratta di dare razionale complemento a quelle già esistenti. In parte gli inconvenienti si debbono anche alle condizioni dei fiumi che in quarant'anni si sono mutati.

Questo spiega perchè la somma disposta in questo articolo è relativamente molto modesta. Si è poi stabilito un periodo di dieci anni per distribuire la spesa, perchè gli argini in gran parte esistono ma sono consorziali o privati; bisogna compiere una lunga procedura, udire i Consigli provinciali, gli interessati, procedere a convegni, ecc., e quindi si impiegherà un certo tempo.

Queste sono le spiegazioni che posso dare all'onorevole Donati e che spero lo persuaderanno ad accettare l'articolo così come è proposto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 8 del quale fu data lettura.

(È approvato).

Art. 9.

Contro i provvedimenti del Magistrato alle acque è ammesso il ricorso al ministro dei lavori pubblici a norma dell'articolo 379 della legge sulle opere pubbliche.

Contro i provvedimenti definitivi del Magistrato e del ministro è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato che decide anche in merito.

DI BROGLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI BROGLIO. Parmi che sarebbe opportuno di chiarire un po' meglio ciò che vuoi esprimere con questo articolo: vi si parla di due specie di provvedimenti che saranno nelle attribuzioni del Magistrato alle acque: provvedimenti in genere e provvedimenti definitivi. Ora a me pare che per provvedimenti definitivi il progetto consideri quelli che certe autorità amministrative avevano facoltà di emettere in base alle leggi vigenti e che ora invece sarebbero deferiti al Magistrato alle acque.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente.

DI BROGLIO. Questo concetto non è però espresso chiaramente e non è difficile prevedere che gli avvocati troveranno la maniera di discutere a lungo sulla natura delle due specie di provvedimenti.

Io quindi, se Commissione e Ministero non hanno nulla in contrario, proporrei che il capoverso venisse modificato così:

« Contro i provvedimenti definitivi dalle vigenti leggi attribuiti ad altre autorità ed ora deferiti al Magistrato delle acque a contro i provvedimenti del ministro è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, che decide anche in merito ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Se la Commissione fa proprio l'emendamento dell'onorevole Di Broglio bene, altrimenti non se ne può tener conto non essendo firmato da dieci deputati.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro alla Camera che, poichè il concetto che ci siamo proposti di esprimere è precisamente quello che più chiaramente è espresso nell'emendamento dell'onorevole Di Broglio, per parte mia non ho difficoltà di accettare il suo emendamento. C'era sembrato sufficientemente chiara la formula proposta perchè il Magistrato delle acque non esiste ancora, e quindi non esistono attribuzioni ad esso deferite: e quindi evidente che passano ad esso le attribuzioni oggi spettanti ad altre autorità, fra cui quelle dei prefetti, perchè i prefetti emettono anche provvedimenti definitivi, che non sono suscettibili di ricorso gerarchico, ma bensì di ricorso alla quarta Sezione del Consiglio di Stato.

DI BROGLIO. Ringrazio l'onorevole ministro di aver accettato la mia proposta, che era ispirata solamente al desiderio di maggior chiarezza.

PRESIDENTE. La Commissione accetta l'emendamento, proposto dall'onorevole Di Broglio?

ROMANIN-JACUR, *relatore*. La Commissione non può che confermare quanto ha già detto l'onorevole ministro. Il Magistrato delle acque è una istituzione nuova, ed è bene chiarire l'articolo perchè gli avvocati sanno trovare tante sottigliezze, che la chiarezza nelle disposizioni non deve considerarsi mai troppa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poveri avvocati! Gli ingegneri alle volte sono più sottili degli avvocati! (*Si ride*).

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Talvolta anche può darsi!

PRESIDENTE. La Commissione e il Governo accettano l'emendamento dell'onorevole di Broglio.

L'articolo 9 è quindi in questi termini:

« Contro i provvedimenti del Magistrato delle acque è ammesso il ricorso al ministro dei lavori pubblici a norma dell'articolo 379 della legge sulle opere pubbliche.

« Contro i provvedimenti definitivi dalle vigenti leggi attribuiti ad altre autorità ed

ora deferiti al Magistrato delle acque e contro i provvedimenti del ministro è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato che decide anche in merito ».

Pongo a partito l'articolo 9 così modificato.

(*È approvato*).

Art. 10.

È riservata al Magistrato delle acque, udito il Comitato tecnico di Magistratura, la facoltà di approvare, in casi di urgenza, i progetti di opere relative al compartimento da esso amministrato, nonchè di autorizzarne e disporre la esecuzione quando il loro importo non ecceda la somma di lire 200,000, e le opere medesime sieno state debitamente autorizzate per legge, e comprese in fondi stanziati in bilancio.

Se non vi sia urgenza è riservato al ministro dei lavori pubblici, udito soltanto, ove occorra, il ministro di agricoltura, la facoltà di ordinare la esecuzione dei progetti stati già approvati dal Comitato tecnico di Magistratura, il cui importo non superi le lire 200,000.

Alla esecuzione dei lavori sono applicabili tutte le norme vigenti in materia di appalti di lavori pubblici a Società cooperative di produzione e lavoro.

(*È approvato*).

Art. 11.

Le disposizioni degli articoli 9, 14, 15 del testo unico 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla amministrazione e sulla contabilità dello Stato, e quelle degli articoli 43, 45 e 47 e 71 del relativo regolamento non si applicano ai contratti per lavori approvati dal ministro o dal Magistrato delle acque, quando il loro ammontare non ecceda lire 200,000.

Tali contratti però non potranno avere esecuzione ove essi non riportino l'approvazione a maggioranza assoluta del Comitato tecnico di magistratura, di cui all'articolo 4 di questa legge.

(*È approvato*).

Art. 12.

Per le opere e per le spese contemplate dalla presente legge saranno istituiti appositi titoli e capitoli nella parte ordinaria e straordinaria del bilancio dei lavori pubblici.

Nulla però è derogato alle discipline e

cautele prescritte intorno al controllo sugli impegni ed alle registrazioni dei contratti dalle leggi sulla contabilità di Stato e sull'ordinamento della Corte dei conti.

Alle spese occorrenti per servizi del Magistrato delle acque sarà provveduto con mandati a disposizione e di anticipazione, emessi dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici a favore del capo del compartimento o di chi ne fa le veci.

I mandati a disposizione potranno essere emessi per somma non eccedente le 250,000 lire e quelli di anticipazione in caso di opere da farsi in economia per non oltre 50,000 lire.

I fondi posti a disposizione del capo del compartimento saranno dal medesimo erogati mediante buoni a favore dei creditori, tratti sulla sezione di tesoreria provinciale di Venezia, o mediante aperture sussidiarie di credito a favore dei funzionari residenti nel compartimento, da prenotarsi a cura del locale delegato del tesoro, sul mandato dal quale vengono attinte e da trasferirsi sulle sezioni di tesoreria delle provincie, nelle quali risiedono i detti funzionari.

Di tali aperture sussidiarie di credito verrà dai funzionari delegati reso conto al capo del compartimento, il quale comprenderà le contabilità relative nel proprio rendiconto.

Per i pagamenti superiori alle lire 250 mila sarà provveduto con mandati diretti da emettersi dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

A cura del Ministero del tesoro saranno sottoposte a verifica, almeno una volta all'anno, le scritture e le casse pertinenti alla gestione del Magistrato delle acque.

(*È approvato*).

Art. 13.

Alla stipulazione dei contratti presso il Magistrato delle acque sarà delegato con decreto ministeriale un segretario amministrativo.

(*È approvato*).

Art. 14.

Tutte le disposizioni contrarie alla presente legge sono abrogate.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge con regio decreto, sentito il Consiglio di Stato, sarà approvato il regolamento il quale determinerà le norme per l'esecuzione della presente legge.

Il Governo del Re, udito il Comitato

tecnico di Magistratura ed il Consiglio di Stato, è autorizzato a pubblicare in testo unico tutte le disposizioni di legge tuttora vigenti nelle provincie formanti parte del compartimento amministrato dal Magistrato delle acque e per le materie relative alla sua competenza.

(*È approvato*).

Ora c'è un ordine del giorno proposto dalla Commissione che è il seguente:

«La Camera invita il Governo a disporre perchè nel regolamento per l'applicazione di questa legge sia fatta larga parte al criterio della diretta e reale responsabilità di coloro che saranno, per le disposizioni degli articoli 3 e 4, chiamati ad applicarla».

L'onorevole Galli ha facoltà di parlare.

GALLI. Mi pare che quest'ordine del giorno non abbia mai avuto una reale necessità, e d'altra parte, ne abbia anche perduta di più dopo le modificazioni introdotte nel testo nuovo della legge.

Già il deliberare un ordine del giorno perchè sia assicurata la diretta e reale responsabilità di coloro che saranno, per le disposizioni degli articoli, chiamati ad applicare una legge non mi pare conveniente; inquantochè, tutti coloro che debbono applicare una legge non hanno bisogno di alcun regolamento per conoscere la loro responsabilità.

Ecco perchè, senza dilungarmi di più, credo che la Camera potrebbe fare a meno di quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. La Commissione nel proporre l'ordine del giorno è stata guidata da un sentimento...

DONATI. Di diffidenza. (*Benissimo! — Ilarità*).

ROMANIN-JACUR, *relatore*. ... provocato da un fatto generale e da un fatto particolare. Il fatto generale è questo: che purtroppo nella pratica della nostra vita pubblica abbiamo esempi di regolamenti che risultano talmente complicati e restrittivi da rendere, se non del tutto nulla, certo meno efficace, la legge: si sono introdotte in moltissimi regolamenti disposizioni che assolutamente inceppano il cammino alla legge, diguisachè non dispongono più degli interessi del paese il Parlamento e il Re, come prescrive lo Statuto, ma coloro che preparano i regolamenti. Nè questo è tutto. Criterio della Commissione, chiaramente

esposto nella chiusa della mia relazione, è anche questo: molto spesso i regolamenti sono fatti in modo da sopprimere la responsabilità di coloro che sono chiamati più direttamente ad applicare la legge.

La Commissione ha voluto richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra inconvenienti di cui sono purtroppo, gravi e diuturne — a suo avviso — le conseguenze.

E ciò in tesi generale. Venendo al fatto particolare, dirò che, quando la Commissione scriveva la relazione, purtroppo avveniva che, mentre con la legge 11 luglio 1905 si era disposto che nelle provincie danneggiate dalle inondazioni fossero dati dei prestiti a coloro che si trovavano, per effetto dell'inondazione, nei più stretti bisogni, malgrado le premure di tutte le rappresentanze provinciali e di tutti i deputati del Veneto, il regolamento per poter concedere i prestiti era appena uscito, ma preparato in modo da non essere applicato, tanto che si è dovuto rifarlo ed è poi stato pubblicato solo quattro giorni — dico quattro giorni — or sono nel nuovo testo, ossia a tredici mesi di distanza dal disastro.

E i poveri inondati attendono ancora oggi i prestiti!

Di fronte a questi fatti la Commissione ha creduto, presentando l'ordine del giorno, di compiere il suo dovere. Ma poichè lo scopo dell'ordine del giorno era solo quello di richiamare l'attenzione del Governo sopra questo argomento importantissimo, non ho difficoltà di dichiarare che la Commissione lo ritira.

Anzi, per essere interamente sincero, dirò che lo abbiamo presentato non per farlo votare dalla Camera (avremmo dato prova di una ingenuità che non abbiamo), ma per trarne occasione di scrivere nella relazione ciò che si è scritto e di dire le poche cose che ho avuto l'onore di dire ora e spero non inutilmente! (*Bene! Bravo!*)

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole relatore ha premesso che fino da quando redigeva cotesto ordine del giorno sapeva che esso non sarebbe stato accettato. Ed infatti è troppo grave e complesso il tema della responsabilità dei pubblici funzionari, specialmente quando si tratti di enti collettivi deliberanti, per poter pensare di risolverlo di straforo con un ordine del giorno.

Non posso quindi accettare quest'ordine

del giorno se non come una raccomandazione. Accogliendo però il pensiero della Commissione, dichiaro che, trattandosi di disciplinare la responsabilità morale ed amministrativa (della civile non è il caso di parlare perchè ci porterebbe a tutt'altro ordine di idee) dei membri del Comitato di magistratura, e di coloro che nel Comitato medesimo rappresenteranno le provincie, cercherò di contemplare espressamente i due casi, che più spesso danno luogo a discussioni, cioè il caso dei membri assenti, i quali devono ritenersi responsabili, se nell'adunanza successiva non abbiano protestato, ed il caso di quelli, che, essendo presenti, si siano opposti alla deliberazione.

Ma, ripeto, non potrei prendere impegni precisi su un argomento, che non concerne soltanto il Magistrato alle acque, ma tutta la pubblica amministrazione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Io ringrazio e moltissimo l'onorevole ministro di aver accettato l'ordine del giorno come una raccomandazione; e fido pienamente che, con la sua alta intelligenza, egli ne terrà conto, in modo utile e vantaggioso per l'applicazione della legge.

Ora, se l'onorevole Presidente me lo permette, darò conto del coordinamento.

PRESIDENTE. Parli, onorevole Romanin-Jacur.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Il coordinamento è di una semplicità grandissima, onorevole Presidente.

L'articolo 4-bis prende il numero 5; l'articolo 5 prende il numero 6; l'articolo 5-bis, il numero 7; l'articolo 5-ter, il numero 8; l'articolo 5-quater, il numero 9; l'articolo 6 diventa numero 10; l'articolo 7 diventa 11; e nel 5° capoverso in fondo alla pagina dove dice: « giusta le cautele e le norme ecc., di cui all'articolo 18 », deve dirsi, invece, dell'articolo 14, come sta scritto.

L'articolo 8 diventa articolo 12; l'articolo 9, 13; l'articolo 10, 14; l'articolo 11, 15; l'articolo 12, 16; l'articolo 13, 17; l'articolo 14, 18.

Non c'è altro, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Quanto all'ordine del giorno non è il caso che lo metta ai voti, perchè il ministro lo ha accettato come raccomandazione.

Propongo alla Camera che la votazione segreta di questo disegno di legge avvenga nella seduta di martedì.

(*La Camera approva.*)

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del direttore generale sull'amministrazione e sui servizi antifillosserici nel 1905.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge sul personale dei lavori pubblici e del Genio civile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e per il reale Corpo del Genio civile.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

MORANDO, *segretario, legge. (V. Stampato n. 423-A).*

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* La Giunta generale del bilancio ha proposto di aggiungere un capoverso, il quale direbbe così:

« A far tempo dal 1° luglio 1907 l'aumento di un decimo dello stipendio ai funzionari del ruolo transitorio di cui agli articoli 9 e 10 della legge 3 marzo 1904, n. 66, sarà fatto per tutti ad ogni quadriennio ».

Pregherei la Giunta generale del bilancio di non insistere su queste parole del terzo comma: « A far tempo dal 1° luglio 1907 » perchè la legge del 3 marzo 1904 andò in vigore il 1° gennaio 1904; ed è dal 1° gennaio 1904 che deve cominciare a decorrere il termine. Proporrei di dire semplicemente: « L'aumento di un decimo ecc. ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Io non m'intratterrò del disegno di legge altro che per incidente.

Ho chiesto di parlare per dire che mi auguro che con questo disegno di legge saranno mantenute le promesse antiche fatte perchè gli uffici della Sardegna abbiano il personale necessario per il disbrigo dei molti lavori d'interesse pubblico, che sono a quegli uffici affidati e attendono ancora di essere portati a compimento.

Ricorderò all'onorevole ministro che sotto il Governo dei suoi predecessori fu presentato qualche disegno di legge col quale si prometteva di porre riparo alla mancanza di personale specialmente nell'ufficio del Genio civile di Sassari, dove attendono di essere eseguiti lavori normali non soltanto, ma altresì una serie di opere d'interesse generale portate da leggi speciali. Ora è da 2, da 3, anzi da 4 anni che nell'ufficio del Genio civile di Sassari mancano non solo gli ingegneri ed aiutanti che sono il braccio destro dell'ufficio e che sono indispensabili per condurre avanti i lavori; ma manca altresì il personale d'ordine. Le richieste e le promesse furono parecchie, ma i fatti non seguirono alle promesse.

Ricordo anzi che, quando fu presentato due anni or sono un disegno di legge inteso a provvedere alla mancanza del personale di concetto e d'ordine negli uffici provinciali del Genio civile, si promisero mari e monti, e si promise anche che si sarebbe provveduto ai bisogni dell'ufficio del Genio civile di Sassari.

Non solo nulla si è fatto, ma gli impiegati, che là erano, hanno avuto altra destinazione; inutile aggiungere altri particolari.

Richiamo, onorevole ministro, l'attenzione sua su questo fatto tanto dannoso per quella provincia, nella speranza che, almeno nell'occasione dell'approvazione di questo disegno di legge, sarà convenientemente provveduto agli urgenti bisogni dell'ufficio del Genio civile di Sassari.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Romanin-Jacur.

ROMANIN-JACUR. Io non prendo la parola che per fare una semplice dichiarazione. E la mia dichiarazione è questa, che accetto di gran cuore le proposte contenute in questo disegno di legge per l'aumento del personale del Genio civile, perchè assolutamente allo stato di oggi il personale del Genio civile non è nel numero sufficiente per poter rispondere ai bisogni dello Stato, il quale (come ho ricordato nella seduta del 2 dicembre 1904) avendo mutato indirizzo, addossa agli ufficiali del Genio civile una gran massa di lavoro che nel decennio precedente era stato loro, per diverse disposizioni di legge, sottratto.

E siccome in quella seduta ho dimostrato che l'aumento allora proposto non era sufficiente, mi allieto di vedere che non errai perchè la mia asserzione di allora è confermata dai fatti e do lode ai ministri

Carmine e Gianturco i quali dimostrano di voler oggi provvedere.

Io ho sempre unito la mia voce a quella dei tanti colleghi che in ripetute occasioni hanno fatto rilevare alla Camera che una delle ragioni per cui si accumulano nel bilancio del tesoro tanti residui e le opere decretate per legge non si fanno, deriva appunto da ciò, che manca il personale per preparare i progetti e per mandarli ad esecuzione.

Ma, lodando questa proposta per aumento di personale, io debbo anche, per coerenza, richiamare l'onorevole ministro a ciò che costituisce uno dei fondamenti della mia coscienza tecnica, lieto anche qui che i miei sentimenti siano condivisi dall'attuale onorevole ministro dei lavori pubblici, come risulta, se bene ho capito, dalle sue dichiarazioni di pochi giorni or sono.

Da molti anni io ho sostenuto nella Camera che uno dei motivi per cui il servizio del Genio civile non procedeva come doveva procedere e per cui anche si sono lamentati inconvenienti, e tra gli altri anche differenze di spesa tra i preventivi e i consuntivi dei lavori, consisteva e proveniva da questo: dalla frequenza con cui si mutava il personale da luogo a luogo. E mi piace ripetere anche oggi che, senza provvedere ad una lunga permanenza del personale sui luoghi e sopra determinati lavori, noi non potremo rimuovere gli inconvenienti lamentati malgrado l'aumento del personale.

Perchè, o signori, non è possibile formarsi una cognizione sufficiente dei luoghi e delle cose restando soltanto per qualche anno, e peggio per pochi mesi, in una regione, per essere poi strabalzati a distanza di centinaia e centinaia di chilometri in altra regione che spesso presenta condizioni affatto diverse, e servizi affatto differenti.

A questo gravissimo inconveniente intendiamo provvedere, limitatamente alla regione veneta, col disegno di legge di cui abbiamo testè ultimata la discussione, precisando precisamente che il personale debba permanere sul luogo per acquistare le cognizioni necessarie, indispensabili, per disimpegnare il servizio con vera utilità tanto per l'interesse particolare dei luoghi che per l'interesse dell'erario nazionale che assegna i quattrini.

Orbene, quello che abbiamo dimostrato di voler fare per il Magistrato alle acque bisogna che il ministro dei lavori pubblici si proponga di fare, rispetto al Genio civile,

per tutte le regioni d'Italia. Non è possibile, onorevole ministro, che gli ingegneri continuino la loro carriera così: allievo in Sicilia; ingegnere di terza classe in Toscana; ingegnere di seconda classe in Piemonte e via via; oggi ai porti, domani alle strade, il terzo giorno ai fiumi, il quarto alle bonifiche.

Bisogna procurare ad esso la cognizione esatta dei luoghi e della specialità delle opere, e questa cognizione non si ottiene che con la permanenza; ed anche bisognerà stabilire un ordinamento per il quale gli ispettori cessino di essere corrieri che occupano buona parte dell'anno viaggiando in ferrovia, senza permanere nè negli uffici, nè sui luoghi dove la loro permanenza pure occorrerebbe.

Fatta questa dichiarazione, dette queste poche parole io voterò *toto corde* il disegno di legge, con la speranza che l'onorevole ministro vorrà tenere in qualche conto le cose che mi sono permesso di esporre e che corrispondono, lo ripeto, al sentimento della mia coscienza. ((*Bene! Bravo!*)).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abignente.

ABIGNENTE. Io rivolgerò un piccolo discorso come in famiglia, un vero discorsetto estivo al mio illustre amico l'onorevole Gianturco, un discorsetto che potrà servirgli per l'epoca posteriore alla chiusura dei lavori parlamentari. Egli non ha bisogno di alcun nostro suggerimento; perchè egli è un ministro di alto intelletto ed ha perfettamente il desiderio e la energia per fare; ma può la nostra povera parola essere qualche volta come una specie di incitamento ad additare vie che possono parere chiuse.

Che degli aumenti di personale nel Genio civile siano indispensabili, nessun dubbio. Noi abbiamo avuto uno sviluppo di lavori ed un incremento tale di bisogni e di multiformi manifestazioni nella vita del paese che ci troviamo quasi come un uomo diventato adulto, ma che ha ancora gli abiti da bambino, e conseguentemente ci troviamo in un disagio assolutamente intollerabile; ed è pur necessario che ci adattiamo alla nuova e vera situazione delle cose.

Gli impiegati ci vogliono. In materia ferroviaria sappiamo che nelle direzioni compartimentali mancano circa 600 ingegneri! Ed anche nel Genio civile, e soprattutto in alcune direzioni, manca assolutamente il personale per potere adempiere alle funzioni loro delegate, per quelle opere le quali

costituiscono, secondo me, forse, lo spiraglio di luce dell'avvenire del nostro paese.

Per esempio, io richiamo all'attenzione dell'onorevole ministro il problema delle opere idrauliche, il problema delle bonifiche. Abbiamo la legge delle bonifiche, abbiamo dotazioni assegnate alle bonifiche stesse, ma che non si possono spendere perchè non si trova modo di apprestare i progetti e mancano gli ingegneri e funzionari indispensabili a compiere questi lavori.

La Direzione già è divenuta acefala; perchè il direttore generale si è da poco ritirato ed altri funzionari pregevoli hanno preso altra via, nella quale noi li accompagniamo de' nostri migliori auguri; ma la Direzione è divenuta così anemica e, come oggi è, e lo dico con molta franchezza, non può più funzionare, e bisogna provvedere in modo assoluto, perchè ne soffrono i servizi utili, e soprattutto quello che è la speranza vera del paese. Perchè, secondo il mio debole avviso, l'Italia, e soprattutto l'Italia che è al di qua della catena appenninica, ha bisogno di sistemazione del suo regime delle acque ed ha bisogno d'acqua.

Là è il profondo del problema. Dovunque vanno i precursori, a dir così, della civilizzazione moderna, e che sono niente altro che gli eredi degli antichi romani, essi ripetono quello che facevano i romani: acqua dappertutto, e l'acqua riproduce, a dir così, la ricchezza, centuplica le forze di quei paesi ed il benessere e l'agiatazza si diffonde in tutti gli strati sociali. E questa è la vera opera da compiere, soprattutto nell'Italia che va dal Bolognese in giù.

Ora come è possibile, con una direzione divenuta anemica, senza impiegati, senza funzionari, senza mezzi, e semplicemente con le cifre inquadrate in bilancio che vanno continuamente ad accumularsi ed a formare quei tali residui che non si spendono mai, come si fa a camminare, non dico sopra codesto arduo sentiero, ma nemmeno per più modeste vie? E come d'altronde pretendere, dai pochi funzionari che al servizio delle bonifiche e dell'idraulica ogni tanto vengono addetti senza vera e profonda pratica, la conoscenza dei difficili problemi?

L'onorevole Gianturco, che è nobile parte della terra alla quale appartengo, ricorda tutti i fasti della ingegneria idraulica meridionale; la quale è stata, a dir così, l'antesignana del movimento scientifico e pratico in materia di ingegneria idraulica. Le opere più grandiose sono state fatte da quegli ingegneri.

Ebbene, bisogna formare un corpo che non sia distratto nè in ferrovie nè in altri rami dell'amministrazione, che sia addetto specialmente a quelle opere, e si specializzi in esse.

Ora io addito alla mente così alta dell'onorevole Gianturco questo problema, e son sicuro che egli si metterà a risolverlo e lo risolverà.

Ciò detto, vengo alla parte sostanziale del disegno di legge. Io approvo perfettamente che i funzionari siano pagati, e pagati meglio di quanto non siano ora. Noi abbiamo un sistema di concepire le cose in Italia molto sbagliato. Noi pretendiamo che i funzionari stiano quasi a digiuno, maneggino centinaia di milioni e siano continuamente degli eroi.

Ora io all'eroismo, alla bontà umana, e soprattutto italiana, credo, in essa ho grandissima fiducia: ma il fare assegnamento sistematico su questo consuetudinario eroismo, ritengo diventi una crudeltà.

Io ammetto che bisogna pagarli bene gli impiegati, ma che ora si fa un piccolo passo su questa via e vedo non è il passo che si dovrà fare decisamente. Però debbo fare osservare all'onorevole ministro che c'è una qualche incongruenza, o meglio sorgerà qualche incongruenza da questo organico del Genio civile di fronte ad altri organici di altre amministrazioni, e persino nella stessa amministrazione dei lavori pubblici. Perchè io convengo che i membri del Consiglio superiore sieno pagati come si propone di pagarli: anzi, ripeto che è poco, vorrei di più, ma non posso certamente io dire al Governo: fate di più: ma rilevo che ci sarà una qualche incongruenza.

I presidenti di sezione saranno pagati con 10 mila lire, ed il presidente del Consiglio superiore con 12 mila lire; è una mite, una meschina misura di stipendio; ma guardiamo di non provocare gelosie e dissidii interni. Nella stessa amministrazione i direttori generali, che sono poi i responsabili del servizio, che hanno conoscenza dell'amministrazione, che posseggono la tradizione dell'amministrazione, e non sono certo da meno dei membri e dei vice presidenti del Consiglio superiore, hanno 9 e non 10 mila lire. Il sottosegretario di Stato, per esempio, per parlare anche di quelli che escono da questa aula, ha 10 mila lire; meno del presidente del Consiglio superiore, che è poi un suo subordinato.

Siffatte incongruenze le accenno, non perchè il ministro modifichi la legge, ma

perchè si tenga presente questo concetto generale.

In materia di organici (purtroppo noi della Giunta del bilancio siamo afflitti da una fiumana di organici) sarebbe necessaria l'uniformità di criteri. Invece colle difformità noi creiamo una quantità di gelosie tra amministrazione ed amministrazione fra funzionari e funzionari. Questa unicità, questa organicità degli organici, mi perdonerete il pleonasma, è indispensabile che l'applichiamo subito; poichè si sono già in parecchie amministrazioni creati movimenti, un po' convulsionali e perciò inammissibili, secondo me; ma si sono creati, ed è vano dissimularceli.

Io, ripeto, mi son fatto un dovere di segnalare queste idee al ministro dei lavori pubblici; poichè sono sicuro che egli le studierà e le patrocinerà al fine di dare un aspetto normale ed armonico a tutti gli organici dello Stato, anche per evitare le disparità le quali non possono che riuscire a detrimento della bontà e della efficacia di ogni azione dell'amministrazione pubblica.

E con queste che sono semplici preghiere, dichiaro non avere altro a dire. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, *relatore*. I tre colleghi, che hanno parlato sul disegno di legge in esame, non hanno avuto eccezioni al disegno di legge stesso. Soltanto hanno accennato a quello che dal progetto si ripromettono, ed il collega Abignente anche a quello che il progetto debba prestare occasione per studi e raccomandazioni future.

La Giunta del bilancio si è fatto carico *a priori* di tutte queste osservazioni, a cominciare da quella del collega Pala relativa alla possibilità che con l'aumento del personale si possa soddisfare ai bisogni urgenti di parecchie regioni e località nelle quali il Genio civile non ha personale sufficiente per disimpegnare in tempo le sue funzioni.

Quanto alla osservazione del collega Romanin-Jacur, la Giunta del bilancio non ha mancato di preoccuparsi anche del quesito se per avventura l'aumento presente valesse a soddisfare tutti i bisogni. E, pure accennando a qualche esitanza e dubbiezza al riguardo, la Giunta generale del bilancio si è affrettata a proporre l'approvazione del progetto, perchè intanto il vantaggio che la approvazione importa immediatamente è notevolissima, e se il futuro ci apprenderà che altri bisogni occorre appagare, sarà com-

pito del Governo presentare i relativi disegni di legge.

Ma non vuolsi indugiare ad approvare il bene per desiderio del meglio.

Così nel tema, accennato anche dal collega Abignente, della specializzazione dei servizi, la Giunta del bilancio ebbe, nella relazione, ad avvertire appunto come la tendenza del disegno di legge in fatto di specializzazione dei servizi fosse meritevole di approvazione.

E finalmente, per ciò che concerne la necessità pria ancora che l'opportunità di portare armonia fra gli organici dei diversi Ministeri, anche in relazione agli stipendi, la Giunta generale del bilancio non ha ommesso di segnalare al ministro l'opportunità che sia oggetto di studio, da parte del Governo, codesta armonizzazione, codesto riordinamento e coordinamento degli organici tutti, affinchè fra le diverse amministrazioni dello Stato non vi siano disuguaglianze ingiustificabili e dannose.

Però la Giunta del bilancio, di fronte alle osservazioni dei tre colleghi che hanno parlato nella discussione generale, non ha che a felicitarsi di vedere accettate le considerazioni in vista delle quali essa l'ha a mio mezzo raccomandato all'approvazione della Camera il disegno di legge del quale si tratta.

VALLE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

VALLE. Siccome il presente disegno di legge ammette un aumento di personale nel Genio civile delle provincie (e ce lo ha assicurato anche il relatore), così io mi permetto di fare una viva raccomandazione al ministro a proposito dell'ufficio del Genio civile di Udine che ha un'estesissima provincia da sorvegliare e che deve provvedere a molteplici e svariati suoi bisogni: una provincia che percorre tutta la catena delle Alpi orientali Carniche fino al Cadore per poi estendersi e prolungarsi sino alle sponde dell'Adriatico, e perciò come ognuno comprende, soggetta alle più svariate e disastrose conseguenze date dalla sua posizione topografica.

Prego dunque l'onorevole ministro di voler tenere presente questo ufficio, per un aumento di personale; ed anche, se fosse possibile, di istituire, per la parte montana friulana, una sezione staccata che studi e provveda esclusivamente ai bisogni di detta regione, la quale merita la benevola cura

e l'interessamento del Governo e in modo particolare quello del ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, vuol parlare?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pala ha pienamente ragione, quando si duole dell'insufficienza del personale addetto agli uffici di Sardegna. Questa insufficienza è tale che, quando, recentemente, mi sono pervenute istanze per promuovere nell'isola di Sardegna la colonizzazione interna, proponendosi alcune cooperative emiliane di assumere i lavori di bonifica decretati con la legge del 1897, mi sono trovato nel più grave imbarazzo; perchè mancano molti dei progetti necessari per l'esecuzione delle opere, appunto per difetto del personale, che avrebbe dovuto prepararli. Siffatta insufficienza, però, non è da deplorare soltanto nell'isola di Sardegna, ma in generale, in tutte le regioni italiane. Ed una prova l'abbiamo avuta nelle parole dell'onorevole Gregorio Valle, il quale ha lamentato che anche l'ufficio di Udine sia sprovvisto di personale.

D'altra parte come meravigliarsi della insufficienza del personale, quando si consideri che, per l'incremento economico del paese, i lavori pubblici hanno preso un immenso sviluppo, ed uno maggiore ne avranno, sia per la legge delle Calabrie, sia per quella della Basilicata, di cui da molti si deplora, e giustamente, la troppo tarda esecuzione, sia per la legge che abbiamo votato testè, sul Magistrato alle acque del Veneto, sia per le tante opere, che debbono compiersi per le ferrovie dello Stato, allo scopo di metterle in condizione di rispondere ai bisogni del traffico? Il personale è purtroppo insufficiente, così per le ferrovie dello Stato come per il Ministero dei lavori pubblici.

In questa condizione di cose, mancando al ministro gli strumenti per adempiere all'ufficio suo, è urgente l'approvazione del disegno di legge presentato dal mio predecessore. È difficile affermare che l'aumento di 281 funzionari nel personale del Genio civile, a cui corrisponde un aumento di 67 funzionari nell'amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici, possa bastare a tutti i bisogni.

E, poichè molti sono i debiti che lo Stato italiano deve pagare verso l'isola di Sardegna, dichiaro all'onorevole Pala, che, per parte mia, cercherò di essere buon debitore, e di pagare alla sua isola quanto più presto e quanto più mi sarà possibile. (*ilarità*).

L'onorevole Romanin, che ha approvato con faccnde parole il disegno di legge, ha espresso il desiderio che pel rimanente personale del Genio civile si faccia quel lavoro di specializzazione, che abbiamo iniziato con la istituzione del Magistrato alle acque; ed a questo stesso concetto accennava anche l'onorevole Abignente, al quale rendo grazie delle fraterne parole che ha voluto dirmi.

Ma su questo tema della specializzazione dobbiamo procedere con cautela. Impeccchè vi sono senza dubbio lavori, soprattutto in materia idraulica, che richiedono speciale cultura e competenza; ed in questi la specializzazione non solo è possibile, ma è lodevole; ed io stesso, nella tornata precedente, ho lamentato quell'enciclopedismo, che perturba tutte le nostre pubbliche amministrazioni.

Ma d'altra parte non bisogna dimenticare che, quando il personale sia tutto specializzato, e non abbia attitudini, e non abbia dato prova della sua capacità che in determinati lavori, se questi lavori diminuissero o altri lavori aumentassero di numero ed importanza l'amministrazione verrebbe a trovarsi in grandissime difficoltà. Come principio e come raccomandazione generica, posso dunque accettare il concetto dei due illustri colleghi; ma non posso consentire a dividere il corpo del Genio civile, secondo le attribuzioni, perchè andrei oltre il giusto segno, e metterei l'amministrazione in condizione di non poter più funzionare in qualche momento difficile.

Vengo alla osservazione fatta dal mio amico Abignente. Egli ha sciolto un inno alle grandi opere che i romani antichi e i romani moderni (che, purtroppo, non siamo noi, ma sono gli inglesi) hanno costruito in tanta parte del mondo; perchè le acque sono il mezzo più efficace dello sviluppo dei traffici, e soprattutto dell'agricoltura; ed ha accennato alle opere compiute in Egitto da Lord Kramer, sulle quali fondansi la gloria dell'ingegneria inglese e l'avvenire dell'Egitto.

Certamente vorrei che noi potessimo in qualche parte emulare quelle grandi opere. Ma, purtroppo l'onorevole Abignente sa che i mezzi di cui disponiamo sono molto modesti. Ciò non ostante, qualche cosa potremo fare, soprattutto in materia di navigazione fluviale. L'Italia ha avuto il torto di dimenticare le sue tradizioni in questa materia, e non solo non ha fatto quello che hanno fatto il Belgio, la Francia, la Ger-

mania in materia di navigazione interna, molto importante principalmente per le merci povere, che non possono pagare quei noli, che le ferrovie debbono esigere, date le spese di esercizio: ma non abbiamo neppure procurato di conservare quello che avevamo; perchè i canali della Lombardia in parecchi punti sono interrati, e nel Mezzogiorno non si è provveduto neppure a tentare mediante qualche facile escavazione la navigazione dei pochi fiumi navigabili.

Gli studi compiuti da una Commissione autorevole ci mettono ora in condizione di fare qualche cosa; e spero e credo che al più presto potremo fare il nostro dovere promovendo questa navigazione non solo nelle provincie più largamente dotate di fiumi, ma anche nelle meridionali, dove pure qualche cosa si può fare. E assicuro l'onorevole Abignente, che farò del mio meglio per rispondere al suo giusto desiderio.

L'onorevole Abignente, poi, discendendo dalle grandi altezze nelle quali, con eloquente parola si era librato, veniva ad un argomento più modesto lamentando, che le retribuzioni dei nostri funzionari non fossero bene fra loro coordinate. E notava come il vicepresidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici sia retribuito con dieci mila lire, ed il direttore generale con 9 mila, come il sottosegretario di Stato abbia 10 mila lire, ed il presidente del Consiglio dei lavori pubblici 12 mila, e 10 mila ancora un presidente di sezione. Egli ha ragione; ma la spiegazione è storica: nella formazione degli organici si è dovuto procedere per via di successive sovrapposizioni, di coordinamenti, di adattamenti; e così si è venuto formando uno stato di cose che non risponde sempre alle ragioni del servizio nè a quelle della giustizia. Così si spiega perchè il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici percepisca dodici mila lire all'anno, mentre il sottosegretario di Stato ne percepisce dieci mila; e si spiega come sovente nei Ministeri i direttori generali, che hanno molti anni di servizio, e quindi più sessenni, abbiano stipendio superiore a quello del sottosegretario di Stato.

Ma non credo che sia questo il momento, di proporre aumento di stipendi. Bisognerebbe procedere alla revisione generale degli stipendi degli impiegati di tutta l'amministrazione.

D'altra parte il disegno di legge, che ora è sottoposto alla Camera, non tratta di riforma di organici nè di aumenti di stipendi per questa o per quella classe di im-

piegati. Lo scopo del disegno di legge è quello di proporzionare e di aumentare l'organico secondo le necessità dell'Amministrazione.

Questa, lo ripeto, non è una riforma destinata ad aumentare gli stipendi; è semplicemente una legge che tende a dare all'Amministrazione i mezzi che le sono necessari.

E perciò prego la Camera di volerla approvare senza indugio per mettermi in condizione di assumere le responsabilità del Governo. (*Approvazioni*).

ROMANIN-JACUR. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANIN-JACUR. Ringrazio l'onorevole ministro e carissimo amico Gianturco della risposta cortese che ha voluto dare alle mie poche osservazioni, però mi preme di fargli osservare, a mia volta, che io non ho parlato di specializzazione, ma ho parlato, dirò così, di localizzazione.

Io ho detto che uno degli inconvenienti più gravi a parer mio, sta nel sistema di mutare continuamente da posto a posto gli ingegneri, perchè così si rende loro impossibile l'acquistare le cognizioni necessarie per corrispondere bene agli incarichi che sono loro affidati.

Credo che questo sistema sia assolutamente errato e produca perdite di tempo e danni gravissimi anche all'erario.

Ne esposi lungamente in altre occasioni le ragioni, e non le ripeterò oggi. Ma è precisamente intorno a questo punto che io rivolgo all'onorevole ministro la preghiera di voler portare il suo alto intelletto perchè proprio questo è convincimento radicato nella mia coscienza, nè sento di poter rinunciarvi nell'interesse dell'erario dello Stato e per la più sollecita esecuzione di quei lavori che le popolazioni hanno diritto di vedere compiuti al più presto.

L'onorevole ministro ha detto una santa parola; ha detto che la non esecuzione di lavori stabiliti da anni ed anni nelle leggi, rappresenta debiti che il Governo ha contratto e che ancora non ha soddisfatti; ed io non ho, al proposito, che ad associarmi alle parole pronunciate dall'onorevole Abignente che non sono diverse da quelle che io ho avuto occasione di pronunciare pochi giorni or sono al Congresso generale degli agricoltori italiani in Milano parlando della applicazione della legge per le bonifiche nel Mezzogiorno.

Quanto agli stipendi io consento nel parere dell'onorevole ministro, che cioè non

sia questa l'occasione di parlarne; credo però che sia necessario assolutamente pensare ad aumentare lo stipendio degli ingegneri del Genio civile.

Ed esporrò alla Camera un fatto il quale dimostra che sono nel vero. Poche settimane or sono il Ministero dei lavori pubblici ha aperto un concorso per 40 posti di ingegneri, ma non è stato possibile coprirne che soltanto 22 o 23 per mancanza di concorrenti. Le paghe che noi diamo agli ingegneri del Genio civile sono tali che assolutamente non possono invogliare un giovane che senta un poco di forza in se stesso.

Non c'è ingegnere mediocre, appena laureato, che non guadagni il doppio o il triplo di quello che riceve un ingegnere del Genio civile in servizio dello Stato per i primi gradi, o come ingegnere allievo, o ingegnere di terza classe. Come volete che con mille o due mila lire un povero giovane, anche nell'inizio della sua carriera, possa vivere in città come Napoli, Milano, Roma, mentre male vivrebbe anche nel più piccolo villaggio?

Ora io con vengo interamente nell'opinione dell'onorevole Abignente che si può fare assegnamento, si deve fare assegnamento, sulla buona volontà e sul patriottismo degli uomini, ma che non si deve fare soltanto assegnamento sopra queste virtù.

E passo ad altro argomento.

Non trovo parole adatte per ringraziare e lodare l'onorevole Gianturco per quello che ha detto a proposito della navigazione interna. Egli ha detto parole, non solo vere, ma sacrosantamente vere, ed a me, che ho dovuto studiare, per ragioni d'ufficio, il poderoso problema, non resta che a sottolineare le parole dell'onorevole ministro, perchè io non saprei meglio esporre lo stato delle cose di come ha fatto l'onorevole Gianturco.

Ma una cosa mi preme di aggiungere a quello che egli ha detto: nel mio convincimento la sistemazione delle vie navigabili nel Mezzogiorno e nella Toscana, per quel tanto che si potrà fare, e nella valle del Po per quel molto che si potrà e si dovrà fare, sarà utilissima all'economia nazionale e all'erario e contribuirà a liberare lo Stato in parte di spese gravissime che esso sarebbe diversamente chiamato, in un avvenire assai prossimo, a sostenere per il buon ordinamento delle ferrovie.

Le spese che esso destina ora al miglioramento delle ferrovie dell'Alta Italia diverranno ben poco, di fronte allo sviluppo

che in quelle regioni i traffici sono destinati ad avere ed alle spese che in avvenire assai prossimo dovrebbe fare. Provvedendo alle vie navigabili dell'Alta Italia, potrà più agevolmente lo Stato rivolgere, come occorre, nel Mezzogiorno d'Italia, maggiori mezzi per regolare quelle ferrovie le quali pure domandano già ora molti dispendi e più ne richiederanno in breve tempo.

Nè sarà questo piccolo vantaggio. Ma coloro che parlano delle vie navigabili della valle del Po, dimenticano spesso che il loro buon riordinamento gioverà non solo all'Alta Italia ma a tutte le regioni del Mezzogiorno che si distendono lungo le coste dell'Adriatico e della Sicilia.

Gli esperimenti fatti, anche con le vie trascurate, mal disposte, come bene ha ricordato l'onorevole ministro, oggi esistenti, hanno già dimostrato che gli agrumi, i vini, ed altri prodotti del Mezzogiorno possono essere trasportati in tutta la valle Padana con una grande economia di spesa di fronte ai trasporti ferroviari. E poichè, per quanto si voglia fare, le tariffe ferroviarie dovranno inesorabilmente rimanere elevate, nè possiamo accorciare le percorrenze, data la forma dell'Italia che si distende così lungamente come tutti sappiamo, anche una differenza di qualche lira per tonnellata sui trasporti di merci ingombranti e di poco valore, rappresenta qualche cosa che può essere di grandissimo vantaggio per le regioni del Mezzogiorno. (*Segni affermativi del deputato De Bellis*).

L'onorevole De Bellis sa che il vino delle sue Puglie potrà essere trasportato per barca anche sul Lago Maggiore senza d'uopo di spese di trasbordi, una volta che per il mare e per i fiumi e canali sieno disposte le cose come possono e, oserei dire, come debbono essere disposte.

Io finisco dichiarando che ringrazio l'onorevole ministro della cortese risposta, che mi ha dato, e che solamente limito la mia preghiera a che egli tenga presenti le raccomandazioni, che mi son permesso di fargli. (*Bene!*)

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il mio amico Romanin-Jacur ha deplorato che gli stipendi dei funzionari del Genio civile siano bassi. Ma, purtroppo, bassi sono gli stipendi di molti altri pubblici funzionari...

ROMANIN-JACUR. D'accordo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*...bassi, meschini (dirò forse una parola troppo forte) non degni di un paese civile, sono gli stipendi dei magistrati...

Voci. È vero! è vero!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*...bassi e non degni di un paese colto e civile sono gli stipendi dei professori di Università, che dal 1864 non hanno avuto un soldo di aumento di stipendio! (*Bravo!*). Ed io sono lieto di rendere lode anche agli ufficiali del Genio civile, che dando prova di grande abnegazione e di alto sentimento del loro dovere, hanno servito il paese con amore e con zelo. Questo stato di cose, ha detto l'onorevole Romanin-Jacur, fa sì che, quando si indicano i concorsi, coloro, che si presentano, sono talvolta in numero così scarso, che non si riesce a colmare i vuoti. Ma questo torna ad onore dell'amministrazione, perchè essa non si appiglia al cattivo partito, pur di riempire i vuoti, di prendere un personale incapace, ma vuole avere un personale che risponda ai bisogni dello Stato. D'altra parte cotesta mancanza d'ingegneri deriva da ragioni meramente transitorie. Abbiamo avuto un periodo di sosta nella esplicazione delle opere pubbliche: in questo periodo il numero dei giovani, che seguivano il corso di ingegneria, è venuto man mano diminuendo.

Quando poi la ripresa è venuta, le industrie private, con stipendi molto elevati, hanno attirato i migliori giovani i quali hanno rinunciato ai vantaggi che poteva offrire loro la pubblica amministrazione, poichè essi sono a scadenza più lunga. Ma, come in tutte le cose umane, accadrà che, cessato il periodo di sosta nelle opere pubbliche e private, il numero dei giovani che accorrono alle scuole di applicazione, crescerà, mentre giova sperare che diminuirà il numero di coloro, che accorrono alle scuole di giurisprudenza e di medicina. (*Si ride*).

Debbo poi dichiarare all'onorevole Romanin-Jacur che non posso consentire nel suo concetto, che, cioè, sia opportuno non già di specializzare, ma di localizzare il corpo del Genio civile.

Sarebbe tendenza pericolosa quella di creare un corpo di ingegneri regionali.

No, onorevole Romanin-Jacur! Comprendo un corpo di ingegneri specializzato per le sue cognizioni tecniche, che possa più specialmente servire in lavori idraulici, o ferroviari; ma non comprendo un corpo di ingegneri napoletano, da contrapporre

ad un corpo di ingegneri veneto, o piemontese.

Evidentemente la pubblica amministrazione non farebbe opera saggia se, senza gravi considerazioni, prendesse gli ingegneri dalla Sicilia e li mandasse in Lombardia o in Piemonte, o viceversa: ciò non si deve fare, che a ragion veduta e per considerazioni, che riguardino il servizio, non il personale. Ma ammettere in via di massima che sia opportuno localizzare anche il corpo del Genio civile, non sarebbe consiglio prudente.

Di guisa che, mentre ho dato all'onorevole Romanin-Jacur il più leale e caldo appoggio per condurre a termine la legge sul Magistrato delle acque, che mira a specializzare il nostro corpo degli ingegneri, non lo potrei secondare nella tendenza a regionalizzare, per così dire, il corpo del Genio civile.

ROMANIN-JACUR. Spero che l'onorevole ministro, resterà tanto tempo al Ministero dei lavori pubblici da persuadersi che ho ragione nell'interesse dello Stato.

PRESIDENTE. Sta bene. Lasciamo gli auguri e veniamo agli articoli.

Do lettera dell'articolo 1°:

« Al ruolo organico dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, approvato, in virtù dell'art. 2 della legge 25 giugno 1905, n. 270, con regio decreto 22 ottobre 1905, n. 532, sono aggiunti, dal 1° luglio 1906, i posti indicati nella tabella A, annessa alla presente legge.

Con la stessa decorrenza il ruolo organico del personale del Corpo reale del Genio civile è stabilito in conformità alla tabella B, pure annessa alla presente legge.

A far tempo dal 1° luglio 1907 l'aumento di un decimo dello stipendio ai funzionari del ruolo transitorio di cui agli articoli 9 e 10 della legge 3 marzo 1904, n. 66, sarà fatto per tutti ad ogni quadriennio ».

L'onorevole ministro ha proposto di modificare l'articolo 1 sopprimendo le parole: « a far tempo dal 1° luglio 1907 ».

L'onorevole De Seta propone di sostituire al 3° comma il seguente:

« Il secondo capoverso dell'articolo 10 della legge 3 marzo 1904, n. 66 resta così modificato: Dopo ogni periodo di quattro anni di servizio effettivo, a partire dal 1° gennaio 1904, lo stipendio di ciascun impiegato sarà aumentato di un decimo, fino a raggiungere il massimo stabilito nelle tabelle D, E, F per la categoria nella quale è iscritto ».

L'onorevole De Seta ha facoltà di parlare.

DE SETA. La modificazione, che l'onorevole ministro, d'accordo col relatore, ha proposto al 3° capoverso dell'articolo 1, corrisponde completamente, se non nella forma, nella sostanza, all'emendamento da me proposto.

Quindi non mi resta che ringraziare l'onorevole ministro e il relatore di avere tacitamente accettato il mio emendamento. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene ora un'aggiunta proposta dall'onorevole Mercè insieme con gli onorevoli Torrigiani e Morelli-Gualtierotti:

« È data facoltà al ministro dei lavori pubblici di collocare in ruolo quelli dei venti ingegneri assunti in servizio per un anno in tale qualità e per concorso in esecuzione dell'articolo 5 della legge 28 dicembre 1902, n. 547, che trovansi tuttora in servizio straordinario di ingegneri addetti al Genio civile e non abbiano oltrepassata l'età di anni quaranta; computando però il servizio straordinario dal 1° aprile 1903 all'attuazione della presente legge come se l'avessero prestato in qualità di ingegneri allievi.

« Quelli di essi che avessero una retribuzione superiore al nuovo stipendio conserveranno la differenza come assegno personale che cesserà in proporzione degli aumenti di stipendio che otterranno per effetto di promozione ».

L'onorevole Mercè ha facoltà di parlare.

MERCÈ. Dirò brevissime parole, perchè l'emendamento, che ho presentato anche a nome degli onorevoli colleghi Torrigiani, Morelli-Gualtierotti e Galli, non ha bisogno di una lunga dimostrazione. Col presente disegno di legge si propone di provvedere alla deficienza numerica del personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Corpo reale del Genio civile, e di riparare a quegli inconvenienti, dei quali ha parlato il relatore e con parola molto colorita anche l'onorevole Abignente. La deficienza numerica del personale non è stata sentita ora, nè alla medesima si è cercato di provvedere con questo disegno di legge; fu sentita già da diverso tempo e si cercò di rimediare con la legge del 28 dicembre 1902, con la quale fu autorizzata l'assunzione in servizio per un anno, ed al seguito di regolare concorso per titoli, di 20 ingegneri, che furono adibiti ai lavori del Genio civile. Decorso l'anno, per il quale erano stati presi in servizio, al-

cuni di questi ingegneri furono tratti e si trovano tutt'ora in ufficio, avendo sempre dato prova di zelo ed abilità nel disimpegno delle difficili attribuzioni che furono loro affidate. Ora, con questo disegno di legge, gli ingegneri di cui parlo e che non superano il numero di sei, dovrebbero essere licenziati, perchè per ragioni di età non potrebbero prendere parte al concorso.

Ciò non mi sembra giusto, poichè lo Stato, dopo essersi servito di questi funzionari, quando ne aveva bisogno, oggi li vorrebbe licenziare non comprendendoli nel nuovo organico.

La questione è piccola in sè, ma è di alta moralità e giustizia. Il numero di questi ingegneri che dovrebbero essere compresi nel ruolo si limita, come ho detto, a sei e, per dar modo a tutti di entrare nel ruolo stesso, io vorrei modificare la mia proposta togliendo l'inciso: « e non abbiano oltrepassata l'età di anni quaranta ».

Questi ingegneri che furono assunti in ufficio in virtù della legge del 1902 con uno stipendio di lire 3500, corrispondente al grado di ingegneri di seconda classe, dovrebbero, per non pregiudicare i nuovi ingegneri che entrerebbero con la nuova legge, essere assunti effettivi col grado di ingegneri allievi, ossia come appartenenti all'ultimo grado della categoria del personale superiore. Però con l'ultima parte dell'articolo aggiuntivo proporrei, che la differenza in più fra lo stipendio di detto grado e lo stipendio che ora percepiscono venisse loro assegnato *ad personam*.

Questa proposta mi sembra giusta e del rimanente non produce onere per l'erario, mentre dà modo di mantenere in servizio ingegneri che hanno dato ottima prova di sè.

Confido nell'alto sentimento di giustizia dell'onorevole ministro e della Giunta del bilancio e spero che vorranno fare buona accoglienza alla proposta che mi sono onorato di presentare. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli per isvolgere il seguente emendamento:

« All'articolo 1, tabella A, propongo che sia portato lo stipendio degli archivisti capi a 4,000 lire e quello degli archivisti di prima classe a lire 3,500 ».

GALLI. I colleghi che mi hanno preceduto, già lodarono come dovevano la mente dell'onorevole ministro; io mi rivolgerò al suo animo. Infatti, se la mente può avere dei pregiudizi, l'animo suo certo non ne ha. Così la mente può determinare una regola,

ma l'animo sa tener conto delle eccezioni raccomandate dall'equità.

Tale è la domanda che gli rivolgo in pro' degli archivisti, dei quali è perfettamente superfluo che io esponga le benemeritenze.

Dico solo che in tutti i Ministeri i capi archivisti godono uno stipendio di 4 mila lire, anzi al Ministero dell'interno si è costituito un ispettore archivista con 5 mila lire. In tutti i Ministeri gli archivisti di prima classe godono uno stipendio di 3500 lire; invece, nella tabella A di questo disegno di legge vediamo che per il Ministero dei lavori pubblici ai capi archivisti si assegna uno stipendio di 3500 lire, e agli archivisti di prima classe se ne assegna uno di 3200. Perchè?

Si è studiato il modo di far sì che l'aumento da me proposto coll'annunciato emendamento non aumenti di un centesimo la spesa complessiva importata dalla tabella.

Si potrebbe infatti concedere agli archivisti capo 4,000 lire e 3,500 agli archivisti di prima classe, qualora si sopprimessero i due ultimi posti di ufficiale d'ordine di terza classe. E siccome tutto il complesso dei posti non sarebbe che di 90, su 90 si sopprimerebbero due posti che sono evidentemente i meno necessari all'amministrazione.

Si è rilevato che si tratta oggi di una legge la quale non tende a migliorare le condizioni degli impiegati, ma ad aumentare il numero del personale per provvedere ad un migliore andamento del servizio.

Io mi permetto di osservare che i due concetti non si possono disgiungere, onorevole ministro; e nell'animo suo, poichè a questo mi affido, non si può disgiungere che impiegati i quali si vedono, per la misura del compenso, diminuiti di fronte agli altri colleghi, saranno impiegati i quali adempiranno scrupolosamente, come fecero sinora, al loro dovere, ma non saranno impiegati soddisfatti, non saranno impiegati contenti.

D'altronde un'altra considerazione debbo fare: quattro volte fu formulato un organico per il personale del Ministero e del Genio civile; e in tutte le quattro volte la benemerita classe degli archivisti venne assolutamente dimenticata. Fu un errore e non posso tacere che fu una ingiustizia evidente. Io credo che sarebbe degno del ministro e della Commissione di accogliere la mia proposta, mentre non domando altro che gli archivisti del Ministero dei lavori pubblici siano equiparati ai colleghi archivisti degli altri Ministeri. Se il ministro ha voluto fare

opera buona col progetto in discussione, desidererei che la facesse buonissima e, accettando quello che io spero sia stato nel suo sentimento, accettando la mia proposta farà opera di riparazione completa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, relatore. Io rispondo alle due proposte dell'onorevole Galli e dell'onorevole Merzi, perchè non mi occupo più di quella del collega De Seta, essendo stato concordato con l'onorevole ministro e la Giunta il testo del suo emendamento.

Dichiaro quindi, quanto alla proposta del collega Merzi, che veramente la Giunta generale del bilancio, ricordando l'intendimento espresso nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge, che, cioè, non si tratta di una legge per miglioramenti di carriera, trova che l'emendamento proposto dal collega Merzi non urta con questo proposito, in quantochè non si tratta di miglioramento di carriera, ma semplicemente di applicare a quel nuovo personale, della cui assunzione è accertato il bisogno, un personale che già è stato assunto, comunque in via provvisoria, e perciò già conosciuto e fra il quale il ministro potrebbe sapere scegliere chi si è dimostrato meritevole. D'altra parte si tratta semplicemente di una facoltà da darsi al ministro, e la Giunta generale del bilancio non è aliena affatto e crede anzi opportuno di attribuire all'onorevole ministro questa facoltà. Ecco per quali considerazioni la Giunta del bilancio non si oppone all'emendamento dell'onorevole collega Merzi.

Ma invece sulla proposta del collega Galli la Giunta generale del bilancio, quali che possano essere le opinioni personali di chi ha l'onore di parlare, la Giunta del bilancio non ha ammesso che questo disegno di legge importi spostamenti di organico con oneri maggiori o minori all'Erario e che qualsivoglia intendimento di miglioramento di carriera fosse, se non contrario alla legge, certamente estraneo agli intenti della legge della quale ci occupiamo. Ecco perchè la Giunta del bilancio non può fare dichiarazioni sfavorevoli all'accettazione della proposta dell'onorevole collega Galli.

PRESIDENTE. L'onorevole Pozzato ha facoltà di parlare.

POZZATO. Nella tabella B allegata al disegno di legge che modifica l'organico del Genio civile, si parla del personale superiore, del personale subalterno, del personale d'ordine, e del personale di servizio.

In sostanza il Governo pensa che, per il maggiore sviluppo dei servizi pubblici, e per l'aumento soprattutto che hanno avuto in questi ultimi anni i lavori, sia necessario aumentare il numero dei funzionari del Genio civile.

Ma io domando al ministro dei lavori pubblici (che, sebbene non sia un tecnico, tuttavia in questi pochi giorni di governo ha dimostrato di saperne anche più di un tecnico) che cosa intenda di fare il Governo a beneficio del personale subalterno, di cui non è cenno in questa tabella B; e cioè per i custodi e i guardiani idraulici, che disimpegnando mansioni importanti e delicate esercitano funzioni indispensabili alla esecuzione dei lavori idraulici. Che cosa pensa il Governo delle condizioni fatte attualmente a questi miseri funzionari, i quali percepiscono salari che sono addirittura salari di fame?

Ricorderò all'onorevole Gianturco che da anni ed anni i guardiani e i custodi idraulici si agitano per ottenere un miglioramento della loro sorte. E non si tratta di quelle consuete agitazioni dirette ad ottenere miglioramenti di condizioni già buone o discrete; perchè purtroppo si assiste oggigiorno a questo avvicinarsi di petizioni, di domande, di istanze da parte anche di funzionari dello Stato, i quali non versano in assoluto bisogno: qui invece si tratta proprio di funzionari che, ripeto, percepiscono stipendi di fame.

I guardiani idraulici, per esempio, hanno un salario mensile di lire 50, non godono pensione governativa, non hanno diritto all'alloggio, hanno anzi obbligo di dimorare là dove essi debbono disimpegnare le loro funzioni.

I guardiani idraulici non hanno che un solo diritto; ed è quello di percepire una lira al giorno quando i fiumi sono in piena. Ma, disgraziatamente per questi funzionari, i fiumi raramente sono in piena: (*Si ride*) per cui essi non possono fare assegnamento che sopra un salario di 50 lire mensili.

Poi abbiamo i custodi idraulici, dei quali si interessa anche il mio amico e collega onorevole Solimbergo, e che non hanno nulla da invidiare ai guardiani. Ed infatti i custodi idraulici, che per solito sono assunti dopo disimpegnato il servizio militare, all'età di 24 anni, godono fino al 34° anno uno stipendio di lire 2.20 e solo dopo una lunga carriera trentennale arrivano ad un massimo di 3.45 al giorno. Ora mi permetto osservare all'onorevole ministro dei

lavori pubblici che tanto per i guardiani quanto per i custodi si potrebbe, senza eccessivo sacrificio del bilancio, rimediare alla loro disastrosa condizione.

Qui non si tratta di aumentare il numero dei funzionari; anzi sarebbe opportuno diminuirlo. Veda, onorevole ministro: oggi i custodi idraulici nel Regno ammontano a circa 450 e devono custodire ciascuno un tronco di fiume. Date le migliorate condizioni della difesa e della sistemazione dei nostri fiumi, il numero dei custodi idraulici potrebbe essere ridotto (anche secondo il parere dei tecnici) a 350, e con questa riduzione del personale il Governo potrebbe aver modo di migliorare le condizioni dei custodi, assegnando ad ognuno di essi, anzichè la sorveglianza di un tronco, la sorveglianza di due tronchi. Creda pure il ministro che l'ufficio potrebbe essere disimpegnato bene egualmente, con eguale diligenza, con egual risultato.

Non intendo proporre in occasione di questa legge alcun emendamento, nè faccio ora alcuna proposta concreta. Spero però che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà dire una parola di affidamento a questa numerosa classe di benemeriti funzionari, i quali disimpegnano un ufficio assai utile per il nostro Paese.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente desidererei di possedere così larghi mezzi nel mio bilancio, o di ottenere tali concessioni dal mio collega del tesoro, da poter rispondere agli onorevoli colleghi con la voce del cuore e non con quella della ragione. Ma purtroppo non posso seguire i colleghi nei loro desideri, che sarebbero anche i miei; e ne dirò le ragioni brevemente.

Quando l'onorevole mio predecessore, il ministro Carmine, presentò questo disegno di legge, ebbe a dichiarare in modo esplicito nella sua relazione che gli aumenti, complessivamente proposti di 281 funzionari per il Genio civile e 67 per l'Amministrazione centrale, erano stati contenuti nei più ristretti limiti, escludendo qualsiasi intendimento di miglioramenti di carriera, ma col solo scopo di rinforzare la falange dei funzionari con elementi giovani ammaestrati alle moderne discipline. Il mio predecessore stimò anche suo dovere di giustificare la creazione nel ruolo di un posto di presidente e di due di presidenti di sezione del Consiglio superiore dei lavori pub-

blici, che poteva parere in contraddizione con la dichiarazione che il disegno di legge non mirasse a migliorare la carriera dei funzionari del Genio civile, ma unicamente ad aumentarne il numero. E fu molto opportuna quella dichiarazione dell'onorevole Carmine; perchè la odierna discussione dimostra appunto come sia pericoloso il mettersi per la via di ritoccare in qualsiasi modo gli organici con intendimento di giovare alle condizioni di carriera di determinate classi di funzionari. Oltre a coloro, di cui abbiamo inteso parlare oggi, molte altre istanze sono pervenute al Ministero perchè migliori le condizioni di carriera di questa o di quell'altra classe; e aggiungo subito che non trovo tutte ingiustificate le domande; alcune anzi le trovo giuste, e mi propongo di esaminarle in tempo non molto lontano, tenendo conto anche delle odierne raccomandazioni. Ma non è questa la sede per una simile indagine.

Si è sempre ritenuto in questa Camera, ed è saggio criterio legislativo, che non si possano improvvisare modificazioni di organici in occasione della discussione di una legge, senza tener conto e dei criteri di proporzione fra le condizioni di un certo ordine di funzionari e le condizioni delle altre classi e senza tener conto delle generali necessità della pubblica Amministrazione.

Oggi abbiamo udito l'onorevole Pozzato parlare dei guardiani e dei custodi idraulici. A questi custodi idraulici nel 1904 fu dato un nuovo organico, ma già non pare sufficiente; alla distanza di soli due anni costoro dicono irrisori i loro stipendi e reclamano un miglioramento.

D'altra parte il collega Galli ha fatto sue le proposte formulate dagli archivisti, i quali chiedono la creazione di una classe di sei archivisti capi a 4 mila lire e la soppressione di sei posti di archivisti di prima categoria a 3,500 lire e quella della classe degli ufficiali d'ordine a 1,500.

Ora è vero che con queste proposte la spesa rimane immutata; ma è pur vero che in questo modo si diminuirebbe il personale di due funzionari, mentre lo scopo della legge è quello di accrescerlo e non di diminuirlo.

La condizione degli archivisti dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici è peggiore di quella fatta agli altri archivisti delle altre Amministrazioni centrali. È vero. Ma, onorevole Galli, è anche vero che se Sparta piange, Messina non ride. Gli archivisti del Genio civile non possono arrivare

(poichè non c'è che una sola classe) che allo stipendio di 2,500 lire annue.

E non è giustizia che si venga a chiedere alla Camera di migliorare le condizioni degli archivisti dell'Amministrazione centrale, portandoli a 4000 lire, senza che contemporaneamente si faccia qualche cosa per gli archivisti, che sono nelle provincie, addetti agli uffici del Genio civile, il cui stipendio è di tanto minore.

GALLI. Ma una cosa non ha a che fare con l'altra!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Una cosa ha a che fare con l'altra; perchè in questi problemi non si può non procedere con criteri di proporzione e di giustizia distributiva. Non si tratta di un problema di carattere assoluto; si tratta di proporzionare per tutti i funzionari quel poco che si può fare nella misura dei mezzi disponibili.

Dunque, mentre desidero e spero che mi sia dato in tempo non lontano di rivedere e migliorare questi stipendi, che riconosco non sono proporzionati al lavoro e distorti da quelli di altri Ministeri, non posso in questo momento dare all'amico Galli la risposta, che pure il mio cuore gli vorrebbe dare, e quindi debbo pregare la Camera di non accettare il suo emendamento.

Vengo al terzo punto. E qui l'amico Merci chiede perchè mai io voglia respingere una facoltà, che egli intende darmi. Ora io dico che qui è proprio il caso di dire: *timeo Danaos et dona ferentes*; perchè la facoltà che egli vorrebbe darmi non farebbe che crearci difficoltà inestricabili...

MERCI. Là si parrà la sua nobilitate! (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'entra la nobiltà, è questione di quattrini! (*Si ride*). La condizione delle cose è questa, ed è bene che la Camera lo sappia. Con la legge Balenzano del 28 dicembre del 1902, articolo 5, la legge conosciuta col nome di legge dei 25 milioni, perchè anche allora era deficiente il personale del Genio civile, si stabilì che nella somma dei 25 milioni fossero comprese 100 mila lire per l'assunzione di 20 ingegneri con lo stipendio di 3,500 lire annue, di 10 disegnatori e di 10 assistenti con lo stipendio di 1,500 lire all'anno. La loro nomina era limitata ad un solo anno, e vi si doveva provvedere in seguito a concorso per titoli, preferendo a parità di condizioni quelli, che, avendo servito lo Stato, fossero stati licenziati.

Ora la condizione delle cose è questa; che vi sono, per essere stati assunti in seguito alla legge dei 25 milioni, 4 ingegneri, 8 disegnatori, ed 8 assistenti, tutti straordinari. Consideri l'onorevole Mercè se vi sia senso di giustizia nel dare al ministro facoltà di collocare in pianta stabile gli ingegneri e non dargli contemporaneamente la facoltà di regolarizzare anche la condizione dei disegnatori e degli assistenti straordinari, tutti entrati in virtù dello stesso articolo di legge.

A tutti io dovrei fare una condizione uguale. (*Interruzione del deputato Aguglia*). La odierna proposta, onorevole Aguglia, non contiene e non potrebbe contenere, poichè sono problemi che non si improvvisano, la soluzione anche di quest'altra questione: come, cioè, si possa regolarizzare la condizione dei disegnatori e degli assistenti straordinari. L'odierna proposta si riduce oggi agli ingegneri straordinari. Ora degli ingegneri straordinari, che rispondano alle condizioni volute dall'onorevole Mercè, che non abbiano oltrepassato i quarant'anni, non ce ne è che uno.

MERCÈ. Non insisto su questo inciso dei quarant'anni d'età.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se non ci insiste lei, ci devo insistere io; altrimenti ci insisterebbe il ministro del tesoro, che a ragione non intende derogare dalla legge sulle pensioni. Del resto molti straordinari sono nelle stesse condizioni, e dovrebbero egualmente essere regolarizzati. Quello, che posso dichiarare, è che la questione degli straordinari, che purtroppo rinasce sempre, bisognerà affrontarla in tutte le sue difficoltà e risolverla una volta per tutte.

Poichè io desidero di avere un personale che sia pago della sua posizione e metta tutto il suo zelo a servizio dello Stato, dichiaro all'onorevole Mercè, ed agli altri che hanno firmato il suo articolo aggiuntivo, che prendo impegno di ristudiare la questione con tutto il desiderio di risolverla in modo soddisfacente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mercè.

Ne ha facoltà.

MERCÈ. Mi rincresce che l'onorevole ministro abbia creato difficoltà che non esistono ed attribuito alla mia proposta, fatta a nome di egregi colleghi le parole molto conosciute: *Timeo Danaos et dona ferentes*. La mia proposta non ha niente d'insidioso; è leale, è semplice, è di giustizia.

Ed io non avrei mai creduto che l'onorevole Gianturco avrebbe potuto opporsi a quella proposta. Egli ha ricordato la legge del 28 dicembre 1902, con la quale si autorizzava l'assunzione in servizio per un anno, in seguito a concorso per titoli, di venti ingegneri, ma ha ommesso di rammentare che quell'anno veniva a spirare al 31 marzo del 1904, e che dei venti ingegneri che erano stati presi in servizio quando l'Amministrazione ne aveva estremo bisogno, ne furono tratti per comodo dell'Amministrazione stessa sei che sono tuttora alla dipendenza dello Stato.

Io domando all'onorevole ministro: ma ella, che ha così profondo e sincero il sentimento della giustizia, crede giusto ed equo che dal momento che si provvede al personale del Genio civile e dell'Amministrazione generale dei lavori pubblici col collocare in pianta nuovi ingegneri e nuovi impiegati, si debba trascurare assolutamente la sorte di coloro che hanno prestato servizio non interrotto ed utile allo Stato per circa tre anni? Le pare giusto che, mentre si provvede a nuovi impiegati, e si allargano i ruoli, si debbano gettare come limoni spremuti questi sei ingegneri, che hanno avuto l'ingenuità di servire lo Stato per un tempo superiore a quello per il quale si sarebbero impegnati? (*Commenti*).

Qui il cuore e la ragione, onorevole ministro, possono andare d'accordo perchè la mia proposta non porta alcun aggravio al bilancio; perchè non si tratta di miglioramento di stipendi, si tratta soltanto di comprendere nel numero dei nuovi ingegneri quei sei che hanno già prestato e prestano servizio.

L'onorevole ministro ha ricordato anche i disegnatori ed altri funzionari amministrativi. Ebbene, comprenda anche questi nel ruolo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dove li metto?

MERCÈ. Dal momento che l'articolo aggiuntivo dà facoltà al ministro di assumerli o no in servizio, il ministro potrà spendere questa facoltà come crederà prudente, ed opportuno.

Quindi mi pare che le difficoltà che l'onorevole Gianturco ha trovato per l'accettazione di questo articolo non sussistano, e che, se egli vi pensa bene, troverà giusto di accettarlo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Galli. Ne ha facoltà.

GALLI. È naturale che non possa dichiararmi soddisfatto. L'onorevole mio amico Merzi ha rilevato che al ministro piacquero di esagerare le difficoltà...

MERZI. Con quell'abilità che ha e che supererebbe tutte le altre.

GALLI. Debbo ripetere il medesimo lamento, a proposito degli archivisti. Il ministro ha richiamato la mia attenzione sul confronto fra archivisti dell'amministrazione centrale e quelli dell'amministrazione provinciale. Ma le stesse cifre che egli ha lette dimostrano che altro è il compito degli archivisti dell'amministrazione provinciale, ed altro quello degli archivisti dell'amministrazione centrale. E gli archivisti dell'amministrazione centrale hanno una responsabilità uguale a quella degli archivisti dell'amministrazione provinciale, ma una mole molto minore di lavoro.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chi l'ha detto?

GALLI. Dove egli deve fermare la sua attenzione, è su questo punto: che non si capisce come, dopo quattro organici votati dalla Camera, qui, in Roma stessa, gli archivisti degli altri Ministeri abbiano uno stipendio, e quelli del Ministero dei lavori pubblici ne abbiano un altro. Questa è la questione.

Mi consenta poi di dire che egli ha concesso un po' troppo al sentimento di solidarietà verso l'egregio collega che l'ha preceduto. L'onorevole Carmine è una distintissima, carissima persona; ma certamente egli ha avuto il suo quarto d'ora d'Onero, quando ha stampato nella sua relazione (forse non l'avrà scritta lui) che si deve pensare ad aumentare il personale e non a renderne migliori le condizioni. Onorevole ministro, è mai possibile questo?

Ad un uomo, dite di lavorare di più ed egli lavorerà; ma non ditegli di compensarlo di meno, quando vede, ogni giorno, i suoi colleghi collocati in una condizione migliore.

Del resto, che questo non dovesse essere il sentimento suo, onorevole ministro, Ella stessa, permetta, l'ha confessato, ed io ho preso nota della sua confessione. Ella ha detto che tutto ciò che turba l'amministrazione rende impossibile al ministro di governare con efficacia. Queste sono le sue precise parole.

Or bene, crede lei che un ministro possa veder condotti egregiamente i servizi cui è preposto, quando non rende nemmeno quella giustizia povera, che tanto insistentemente,

se vuole, ma anche tanto umilmente, gli impiegati, fidando nel suo animo, vengono a chiedere?

Vorrei dal ministro una risposta molto migliore di quella che ha data; ed ancora vorrei che fosse, non dico commosso, ma persuaso della bontà delle ragioni che ho avuto l'onore di esporre.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Galli osserva che si tratta d'un'opera di giustizia. Onorevole Galli, ci sono molte opere di giustizia da fare.

GALLI. Fate questa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma la giustizia diviene ingiustizia, quando la si pratica per alcuni soltanto e non per gli altri, che si trovano in uguali condizioni.

GALLI. Chi ben comincia, è alla metà dell'opera!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il vero è che vi sono molti e gravi inconvenienti, derivanti dalla superstruttura di questi organici.

Ciascuna classe di quelle che si trovano lese nei loro interessi, ha i suoi avvocati, i quali, certo per ragioni di cuore e di simpatia, portano qui le sue querele. Ma io ho il dovere di tutelare l'interesse dell'amministrazione pubblica, e soprattutto la giustizia distributiva fra tutti gli impiegati. Avverto poi l'onorevole Galli che non è esatto che le funzioni degli archivisti siano molto più importanti, difficili e penose presso l'amministrazione centrale che non nelle provincie: tutte sono uguali. Ad ogni modo ho già dichiarato che non mi rifiuto di esaminare le condizioni degli uni e degli altri, ma con quei criteri di giustizia, che ho il dovere di applicare.

All'onorevole Merzi dirò che non ho cercato di mutare il tema della discussione. Riconosco perfettamente che nessuna insidia vi era nelle sue parole. Ho citato l'antico verso, per dire che di certe facoltà è bene che il ministro si spogli, se le ha, e non le accetti se non le ha.

Non si tratta di licenziare gli ingegneri, che sono stati assunti in servizio in forza dell'articolo 5 della legge Balzano. Sia sicuro l'onorevole Merzi che nessun ministro prenderà un provvedimento così draconiano. La questione è un'altra. Si tratta di sapere se costoro, la cui opera può essere ancora utile, debbono ora, con un provvedimento,

improvvisato, passare nel ruolo organico, come vorrebbero l'onorevole Merzi ed i suoi colleghi, con effetto retroattivo dal 1903, cioè con danno di tutti gli altri venuti dopo.

MERZI. Ma come ingegneri allievi!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Merzi riposi tranquillo, allontani ogni sospetto che io sia mai per licenziare questi benemeriti funzionari; ed abbia fede nella promessa, che le faccio, di riesaminare con coscienza le condizioni di tutti cotesti funzionari.

PRESIDENTE. Onorevole Merzi, mantiene o ritira la sua proposta?

MERZI. Confido nelle assicurazioni del

ministro e ne prendo atto, certo che questi ingegneri, che hanno prestato opera utile allo Stato, non siano licenziati.

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo emendamento.

Onorevole Galli?

GALLI. Io non posso dichiararmi soddisfatto, ma ritiro l'emendamento, perchè tanto, dopo la contrarietà del ministro e della Commissione, non sarebbe approvato.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che con l'approvazione dell'articolo primo restano approvate le tabelle A e B, che formano parte integrante di questo articolo, e delle quali do lettura:

Tabella A.

Posti da aggiungere al ruolo organico del personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici,
approvato con regio decreto 22 ottobre 1905, n. 532.

GRADO E CLASSE	Stipendio individuale	Numero dei posti	Spesa totale
Personale di amministrazione.			
Segretari di 2ª classe	3,500	2	7,000
Id. 3ª id.	3,000	3	9,000
Vice-segretari di 1ª classe	2,500	5	12,500
Id. 2ª id.	2,500	5	10,000
Volontari	»	2	»
Carriera di ragioneria			
Capi Sezione di ragioneria di 1ª classe	5,000	1	5,000
Segretari di ragioneria di 1ª classe	4,000	4	16,000
Id. id. 2ª id.	3,500	1	3,500
Id. id. 3ª id.	3,000	2	6,000
Vice-segretari di ragioneria di 1ª classe	2,500	2	5,000
Id. id. 2ª id.	2,000	2	4,000
Volontari	»	1	»
Carriera d'ordine.			
Archivisti di 1ª classe	3,500	2	7,000
Id. 2ª id.	3,200	2	6,400
Id. 3ª id.	2,700	3	8,100
Ufficiali d'ordine di 1ª classe	2,200	1	2,200
Id. 2ª id.	1,800	3	5,400
Id. 3ª id.	1,500	1	1,500
Personale di servizio.			
Uscieri	1,400	3	4,200
Id.	1,300	1	1,300
Id.	1,200	3	3,600
Id.	1,100	1	1,100
Id.	1,000	1	1,000
Inservienti	800	16	12,800
		67	132,600

Tabella B.

Ruolo organico del personale del Corpo reale del Genio civile.

Grado	Classe	Numero	Stipendio	
			individuale	per classe
Personale superiore.				
Presidente del Consiglio superiore	»	1	12,000	12,000
Presidenti di Sezione del Consiglio superiore . . .	»	3	10,000	30,000
Ispettori superiori	1ª	13	9,000	117,000
Ispettori superiori	2ª	14	8,000	112,000
Ingegneri capi	1ª	42	6,000	252,000
Ingegneri capi	2ª	36	5,000	180,000
Ingegneri	1ª	125	4,000	500,000
Ingegneri	2ª	110	3,500	385,000
Ingegneri	3ª	95	3,000	285,000
Ingegneri allievi	»	45	2,000	90,000
Personale subalterno.				
Aiutanti principali	»	80	3,500	280,000
Aiutanti	1ª	196	3,000	588,000
Aiutanti	2ª	170	2,400	408,000
Aiutanti	3ª	140	1,800	252,000
Personale d'ordine.				
Archivisti	»	50	2,500	125,000
Ufficiali d'ordine	1ª	90	2,000	180,000
Ufficiali d'ordine	2ª	60	1,500	90,000
Ufficiali d'ordine	3ª	40	1,200	48,000
Personale di servizio.				
Inservienti	»	70	1,200	84,000
Inservienti	»	60	1,000	60,000
Inservienti	»	30	900	27,000
		1470		4,105,000

Avverto poi che nell'ultimo capoverso dell'articolo debbono sopprimersi le parole « a far tempo dal primo luglio 1907 ».

Pongo a partito questo articolo primo unitamente alle tabelle *A* e *B* che ne fanno parte integrante.

(È approvato).

Art. 2.

La maggiore spesa annua di lire 871,200 sarà, per l'esercizio finanziario 1906-907, e per gli esercizi successivi prelevata dai fondi autorizzati: 1° dalle varie leggi per opere pubbliche straordinarie ed assegnati per imprevisti e per riserva delle opere stradali, di bonifica e portuali; 2° dalla

legge per i provvedimenti a favore delle Calabrie; 3° dalla legge per aumento della spesa straordinaria consolidata del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1905-906 al 1920-921.

(È approvato).

Art. 3.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 saranno portate le variazioni stabilite dalla tabella *C*, annessa alla presente legge.

Do lettura della tabella *C*:

Tabella C.

**Variazioni da portarsi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario 1906-907.**

Capitolo	DENOMINAZIONE	Somma
Aumenti.		
1	Ministero — Personale di ruolo (<i>Spese fisse</i>)	+ 132,600
20	Genio civile — Personale di ruolo (<i>Spese fisse</i>)	+ 738,600
	Totale degli aumenti . . . L.	+ 871,200
Diminuzioni.		
74	Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (<i>Spese fisse</i>) — Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse	— 14,700
213	Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	— 200,000
306	Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere <i>a</i>), <i>b</i>), <i>c</i>), <i>d</i>), dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dell'articolo 69 secondo comma della legge stessa	— 345,000
400	Maggiori spese impreviste per le opere portuali autorizzate dalla legge 18 marzo 1904, n. 102, e per quelle autorizzate dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 25 febbraio 1900, n. 56; 20 giugno 1901, n. 292 e 10 gennaio 1902, n. 275	— 6,600
<i>(Fondi delle Calabrie).</i>		
342 <i>D'</i>	Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 L. 158,400	
342 <i>P'</i>	Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere <i>a</i>), <i>b</i>), <i>c</i>), <i>d</i>), <i>e</i>), dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195 e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica nelle provincie calabresi, in base al disposto dell'articolo 69 secondo comma della legge stessa » 20,000	— 178,400
<i>(Fondi delle opere idrauliche).</i>		
227 <i>bis</i>	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 ^a categoria (art. 2, lett. <i>a</i>) della legge L. 36,500	
228 <i>bis</i>	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2 ^a categoria (art. 2, lett. <i>a</i>) della legge » 90,000	— 124,500
	Totale delle diminuzioni . . . L.	— 871,200

Pongo a partito l'articolo 3 con la tabella che ne fa parte integrante.

(È approvato).

Art. 4.

Agli articoli 10, 11, 20, 22, 33, della legge 5 luglio 1882, n. 864 (Serie 3ª), sono sostituiti i seguenti:

Art. 10. — A rendere valide le adunanze è necessaria la presenza della metà almeno del numero dei componenti il Consiglio o la Sezione, che hanno voto deliberativo.

Le deliberazioni si prendono a maggioranza dei votanti; decide il voto del presidente in caso di parità.

Art. 11. — Il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed i presidenti di sezione sono scelti fra gli ispettori superiori di 1ª classe, e vengono nominati per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 20. — Gli ufficiali del Genio civile provvisti di stipendio non superiore a 8000 lire hanno diritto all'aumento di un decimo del loro stipendio dopo ogni periodo sessennale di servizio attivo, durante il quale lo stipendio stesso non sia stato aumentato, o lo sia stato in misura inferiore al decimo. L'aumento dello stipendio per altra causa, interrompe il sessennio in corso, e costituisce il punto di partenza dei nuovi aumenti sessennali, i quali però non potranno mai eccedere lo stipendio del grado o della classe superiore.

Lo stipendio degli aiutanti principali con gli aumenti sessennali, può arrivare sino a lire 4200, e quello degli archivisti a lire 3000.

Art. 22. — Agli ingegneri capi aggregati alle sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici o preposti ai Compartimenti d'ispezione è corrisposto per il primo mese l'indennità di cui all'articolo 21, e per il tempo successivo la metà di quella stabilita dall'articolo 23, ed hanno diritto alle diarie, indennità, rimborsi di viaggio e spese di ufficio corrispondenti al grado d'ispettore superiore.

Gli ingegneri ordinari, pel tempo in cui sono destinati con decreto ministeriale alla reggenza di un ufficio, godono di una indennità annua di lire 500, ed hanno diritto alle diarie, indennità e rimborsi di viaggio corrispondenti al grado d'ingegnere capo.

Agli ufficiali del Genio civile che, per la direzione e sorveglianza di lavori straordi-

nari compresi nel perimetro della città, sede dell'ufficio, e nel raggio di due chilometri dal detto perimetro, debbono fare gite pressochè quotidiane, può essere corrisposta una indennità giornaliera nella misura di un terzo di quella di cui all'articolo 21. I lavori ai quali possono essere applicate tali disposizioni sono determinati di volta in volta dal Ministero.

Per le visite che nei casi previsti dalle leggi e dai regolamenti in vigore si eseguono dagli ufficiali del Genio civile dietro domanda di privati o di Enti, che non siano Provincie o Comuni, si accrescono di un terzo le indennità di cui all'articolo 21.

DE SETA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

DE SETA. All'ultimo capoverso dell'articolo 22 sostituito è stabilita una nuova indennità al personale del Genio civile mentre l'articolo 21 della legge del 1882 stabilisce che per la percorrenza di due chilometri dalla residenza non compete nessuna indennità e che per quella da due a quattro chilometri compete la metà.

Ora col nuovo articolo si propone di concedere agli ufficiali del Genio civile, i quali debbono fare gite pressochè quotidiane entro il perimetro della città sede dell'ufficio, una indennità giornaliera nella misura di un terzo di quella di cui è detto nell'articolo 21 citato.

Noto che l'articolo 23 della legge del 1882 dice che quando gli ufficiali del Genio civile sono incaricati di studi o direzione di opere entro il raggio di quattro chilometri e che debbono fare visite pressochè giornaliere, in tal caso hanno diritto ad una indennità fissa e mensile variabile a seconda dei gradi di ciascun ufficiale. Ma parmi allora che per coloro i quali devono compiere gite nell'interno della città non è il caso di aggiungere la condizione che le gite devono essere pressochè giornaliere, perchè in tal caso si dovrebbe ricorrere all'indennità giornaliera stabilita dall'articolo 23.

Perciò sarebbe opportuno, per calcolare precisamente le distanze del percorso di ciascun ufficiale, di stabilire nell'articolo che la distanza di due chilometri debba computarsi per la via più breve dalla sede dell'ufficio, perchè diversamente si potrebbe verificare il caso che l'ufficio si trovi nel perimetro della città ma presso l'opera da costruire ed allora i funzionari avrebbero l'indennità facendo dieci passi, mentre potrebbe avvenire il contrario per

coloro che trovandosi ad una estremità della città devono sorvegliare lavori posti all'altra estremità.

Quindi si potrebbe, se l'onorevole ministro e la Commissione credono di consentire nella mia proposta, stabilire così: « Gli ufficiali del Genio civile godranno del terzo dell'indennità quando dalla sede dell'ufficio al luogo della costruzione delle opere vi sia la distanza non maggiore di due chilometri.

« Dal perimetro dei due chilometri fino a quattro spetterà, come è detto nell'articolo 21, la metà ».

PRESIDENTE. L'onorevole Tedesco ha facoltà di parlare.

TEDESCO. Mi associo interamente a quanto ha detto l'onorevole De Seta. La condizione delle *visite pressochè giornaliere*, si comprende quando si tratta di dare un'indennità mensile, ma non ha ragione d'essere quando si tratta di indennità giornaliera in misura ridotta, piccole indennità che si danno per compenso del disagio e della lieve spesa che si sostiene. Di più c'è una disposizione, la quale in pratica ha prodotto inconvenienti, intendo dire la disposizione concepita in questi termini: « I lavori ai quali possono essere applicate tali disposizioni sono determinati di volta in volta dal Ministero ».

Ora dato il concetto che informa questa disposizione, non si comprende questa facoltà data al Ministero, perchè, senza volerlo, da parte del Ministero si possono fare cose non perfettamente giuste. Per esempio, pui in Roma c'erano ufficiali del Genio civile che pei lavori del Tevere a Ripetta prendevano un'indennità, mentre quelli che andavano a pochi passi di distanza per visitare i lavori del Palazzo di giustizia non avevano nulla, perchè per i primi il Ministero aveva stabilita l'indennità e per gli altri no.

Ecco perchè io pregherei l'onorevole ministro di consentire che siano sopresse le parole: *visite pressochè giornaliere* e quest'ultima parte dell'articolo: « I lavori ai quali possono essere applicate tali disposizioni sono determinate di volta in volta dal Ministero ». Convieni riconoscere che per tutti i lavori c'è sempre la ragione di corrispondere l'indennità.

Per quanto riguarda il punto di partenza per stabilire i due chilometri, sono d'opinione che si debba fissare un punto unico, che potrebb'essere precisamente la sede dell'ufficio.

PRESIDENTE. Ho già dichiarato che

non posso accogliere emendamenti se non sono sottoscritti da dieci deputati o se non siano accettati dal Governo, e dalla Commissione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accettare la proposta fatta dai colleghi De Seta e Tedesco. Io mi spoglio molto volentieri di questa facoltà, di dare, o non dare indennità. Sono anch'io informato di quella strana condizione di cose, che esiste in Roma, per cui, a coloro, che attendono ai lavori del Tevere, è data una indennità, mentre non è data a coloro, che attendono ai lavori del Palazzo di giustizia. Credo sia utile regolare questa materia in modo, che non dipenda dall'arbitrio del ministro. Non è sempre vero che ampliando i poteri discrezionali del Governo, si conferisca maggiore efficacia alla azione sua; molte volte, anzi, una eccessiva estensione di poteri ne diminuisce l'efficacia. Accetto l'emendamento, perchè il calcolo dei due chilometri si faccia non già dal perimetro della città, ma dalla sede dell'ufficio; e ciò per evitare l'inconveniente, a cui alludeva l'onorevole De Seta, cioè che, nella ipotesi in cui l'ufficio fosse a pochi passi dalla sede del lavoro, spetti ugualmente una indennità per la percorrenza di due chilometri.

POZZI, *relatore*. La Commissione accetta questo emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, accetta le modificazioni proposte?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho dichiarato che accettavo l'emendamento proposto dall'onorevole Tedesco d'accordo col relatore della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole ministro e l'onorevole Commissione fanno proprio l'emendamento dell'onorevole Tedesco.

Allora il terzo capoverso dell'articolo 22 rimane così modificato. Dove è detto: « Agli ufficiali del Genio civile che, per la direzione e sorveglianza di lavori straordinari compresi nel perimetro della città, sede dell'ufficio, e nel raggio di due chilometri dal detto perimetro, debbono fare gite pressochè quotidiane, può esser corrisposta una indennità giornaliera, ecc. » si deve dire « ...e nel raggio di due chilometri dalla detta sede debbono fare gite sarà corrisposta una indennità, ecc. ». Poi viene l'ultimo capoverso: « Per le visite, ecc. ».

Con questa modificazione rimane approvato l'articolo 22 sostituito.

(È approvato).

Art. 33. — I posti di ingegnere allievo sono conferiti in seguito a regolare concorso ai giovani che hanno ottenuto il diploma d'ingegnere civile nelle scuole di applicazione e negli Istituti tecnici superiori, e che non hanno superato il trentesimo anno di età.

Per gli ingegneri che alla data di apertura del concorso si trovino iscritti nel ruolo degli aiutanti, detto limite è prorogato al quarantesimo anno di età.

Nessuno può presentarsi più di due volte all'esame di concorso.

A quest'articolo l'onorevole Ferraris Carlo propone che dopo le parole « Istituti tecnici superiori » si aggiunga: « o politecnici o scuole superiori politecniche ».

L'onorevole Ferraris Carlo ha facoltà di parlare per svolgere questo emendamento.

FERRARIS CARLO. La designazione fatta qui degli istituti, che rilasciano i diplomi di ingegnere civile, non corrisponde allo stato attuale e prossimo futuro della nostra legislazione, perchè la Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Napoli, per effetto della legge del 1904, è divenuta Scuola superiore politecnica ed il Senato ha già approvato ed è stato presentato alla Camera un disegno di legge che trasforma la Scuola d'applicazione di Torino in regio Politecnico. Quindi, senza fare una enumerazione troppo minuta, ma pur tenendo conto delle recenti proposte innovazioni nell'ordinamento degli studi tecnici superiori, propongo che dopo le parole: « e negli Istituti tecnici superiori » si dica: « o Politecnici o Scuole superiori politecniche ».

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'emendamento proposto dall'onorevole Ferraris perchè risponde meglio alla denominazione di questi istituti, dopo le modificazioni introdotte nella nostra legislazione scolastica superiore.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Ferraris propone e l'onorevole ministro accetta che in quest'articolo 33 dopo le parole Istituti tecnici superiori si dica: « Politecnici o Scuole superiori politecniche ».

Con questa modificazione metto a partito l'articolo 33.

(È approvato).

Pongo ai voti l'articolo 4 nel suo complesso.

(È approvato).

Art. 5.

Il secondo capoverso dell'articolo 7 della legge 5 luglio 1882, n. 874, modificato dalla legge 15 giugno 1893, n. 294, è soppresso.

Agli articoli 5, 6 (1° comma) 24, 43, 45 della legge 5 luglio 1882, n. 874 (serie 3ª), modificati dalla legge 15 giugno 1893, n. 294, sono sostituiti i seguenti:

Art. 5. — L'alta sorveglianza sui servizi affidati al Corpo reale del Genio civile è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici per mezzo degli ispettori superiori del Corpo stesso.

A questo fine sono costituiti per decreto reale Compartimenti d'ispezione, a ciascuno dei quali è preposto un ispettore superiore.

Possono pure essere ordinate ispezioni speciali.

Art. 6 (1° comma). Presso il Ministero dei lavori pubblici è costituito un Consiglio superiore dei lavori pubblici con un presidente, tre presidenti di sezione, gli ispettori superiori del Genio civile in servizio attivo, gli ispettori superiori tecnici del ruolo di vigilanza dell'ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero (istituito col regio decreto 25 giugno 1905, n. 275) e quattro funzionari tecnici superiori dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, due dei quali in servizio attivo dell'Ispettorato centrale, nominato con decreto reale ogni biennio in seguito a proposta del Comitato d'amministrazione delle ferrovie stesse.

Art. 24. — Gli ufficiali traslocati al Ministero compresi gli aiutanti principali e gli archivisti, ed esclusi gli ispettori, godono, oltre alle indennità assegnate con leggi speciali agli impiegati civili dell'Amministrazione dello Stato con sede in Roma, la indennità di cui all'articolo 21, per il primo mese; e per il tempo successivo la metà dell'indennità mensile di cui all'articolo 23.

Gli ufficiali chiamati o inviati in temporanea missione presso il Ministero o presso altri uffici del Regno, non hanno invece altra indennità che quella stabilita dall'articolo 21.

Art. 43. — Gli ufficiali del Genio civile possono con decreto ministeriale essere distaccati temporaneamente a servizio di provincie, di comuni, consorzi od altri enti per lo studio e l'esecuzione di opere pubbliche concesse o sussidiate dallo Stato, salve le disposizioni dell'articolo 54.

Detti ufficiali continuano a far parte del regio Corpo del Genio civile conservando ogni diritto di anzianità, di sessenni, di pro-

mozioni, di collocamento a riposo, come se prestassero servizio attivo nei lavori dello Stato, ma rimangono fuori ruolo, in soprannumero nel rispettivo grado e classe, senza stipendio.

Gli enti a servizio dei quali passano i detti ufficiali devono versare nelle casse dello Stato l'importo delle ritenute ordinarie per pensione nella misura dovuta dagli ufficiali medesimi.

Al cessare dell'incarico il funzionario, per riprendere il posto che gli spetta nel ruolo, dovrà attendere che si verifichi la necessaria vacanza.

Art. 45. — Le disposizioni di cui agli articoli 43 e 44 sono pure applicabili ai funzionari dell'Amministrazione centrale pei lavori pubblici.

Onorevole relatore, questo articolo in parte arrega modificazioni ad articoli esistenti, in parte contiene articoli nuovi. Mi sembrerebbe opportuno che ella facesse risultare la differenza che corre fra gli uni e gli altri, in modo da farli distinguere bene. Del resto era meglio distinguere bene gli articoli che portano disposizioni nuove.

POZZI, *relatore*. Vede, onorevole Presidente, questo disegno di legge importa veramente un lavoro complesso, poichè arrega parecchie modificazioni a diverse leggi vigenti in materia. La difficoltà insita nella natura del disegno di legge quale fu presentato dal Governo è però temperata con l'articolo 7 del disegno stesso, il quale dispone per la formazione di un testo unico delle leggi vigenti in materia in cui tutte queste modificazioni e innovazioni dovranno venire trasfuse con l'effetto giustamente desiderato dall'onorevole Presidente, di non aver bisogno di aver sott'occhio contemporaneamente i testi delle leggi stesse con le modificazioni introdottevi.

PRESIDENTE. Era però meglio distinguere le modificazioni dalle disposizioni nuove.

POZZI, *relatore*. Col testo unico, onorevole Presidente, tutte queste difficoltà saranno rimosse.

PRESIDENTE. Ma bisogna sapere su quale base si deve formare il testo unico: bisogna sapere quello che rimane e quello che è modificato.

Ma io non posso fare altro che mettere a partito l'articolo 5.

(È approvato).

Art. 6.

È abrogato l'articolo 8 della legge 22 agosto 1895, n. 577. Agli articoli 7 e 9 della stessa legge sono sostituiti i seguenti:

Art. 7. — Le sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono tre:

I. — della viabilità ordinaria e dei fabbricati;

II. — delle opere idrauliche terrestri e marittime;

III. — delle strade ferrate e delle tramvie.

Alle rispettive sezioni sono aggregati, con voto deliberativo, i direttori generali dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici. Alla terza sezione sono pure aggregati gli ispettori superiori amministrativi dell'ufficio speciale delle ferrovie istituito col regio decreto 25 giugno 1905, numero 275, ed un funzionario superiore amministrativo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, nominato per un biennio per decreto reale, quest'ultimo, in seguito a proposta del Comitato d'amministrazione delle ferrovie stesse.

I membri aggregati intervengono anche, con voto deliberativo, alla adunanze generali del Consiglio, quando si tratti di affari concernenti i servizi cui sono addetti.

Alle sezioni possono essere aggregati ingegneri capi di prima classe con voto deliberativo.

Il regolamento determina quali affari debbano essere deliberati in adunanza generale. È sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di esigere che un determinato affare sia trattato in adunanza generale.

Il Comitato superiore delle strade ferrate istituito con reale decreto 22 ottobre 1885, n. 3460 (serie 3^a), è soppresso; le sue funzioni sono esercitate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Gli impiegati attualmente addetti alla segreteria del Comitato superiore delle strade ferrate potranno, col loro consenso e previo parere del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato, essere trasferiti nel personale delle ferrovie stesse.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. D'accordo con la Commissione, propongo di sopprimere l'ultimo capoverso di questo articolo.

POZZI, *relatore*. La Commissione non dissente.

PRESIDENTE. Con questa soppressione metto a partito l'articolo sostitutivo.

(È approvato),

Art. 9. Per i provvedimenti relativi al personale del Genio civile, secondo le disposizioni dei regolamenti è chiesto il voto consultivo di un Comitato, presieduto dal ministro, o per delegazione del medesimo dal sottosegretario di Stato, e composto del presidente e dei presidenti effettivi di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dei direttori generali di ponti e strade, delle opere idrauliche e delle bonifiche e porti, e di quattro ispettori superiori preposti a Compartimenti. Questi ultimi rimangono in carica due anni, e sono sostituiti due per ogni anno. Dopo il primo anno sono estratti a sorte i due che devono cessare dalle funzioni.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

FERRARIS CARLO. Nel disegno di legge, che abbiamo testè approvato, relativo al Magistrato alle acque, come ho già fatto rilevare nella discussione degli articoli, si dispone che al Comitato centrale del Genio civile si aggiunga un funzionario del Magistrato alle acque. Nell'articolo ora in discussione si determina specificatamente la composizione di questo Comitato del Genio civile senza tener conto di quella disposizione.

Ora se per caso il progetto sul Magistrato alle acque diventasse legge prima di questo, ne verrebbe la conseguenza che con la legge immediatamente successiva si verrebbe eventualmente a togliere efficacia alla disposizione introdotta nella legge sul Magistrato alle acque.

Per evitare questa possibile contraddizione, pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di accettare una piccola aggiunta a questo articolo.

Dopo le parole « preposti a Compartimenti » si potrebbe dire « oltre a quelle persone che fossero designate da leggi speciali ». Così noi eviteremo l'inconveniente a cui io mi riferisco, inconveniente che si potrebbe verificare anche relativamente ad altre leggi. (Benissimo!)

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Già con la legge testè discussa sul Magistrato alle acque abbiamo aggiunto un componente al comitato per il personale. Sebbene non ne veda la necessità, posso

anche accettare la proposta dell'onorevole Ferraris: servirà, se non altro, come chiarimento, quando quella legge sia stata approvata anche dall'altro ramo del Parlamento.

Debbo però pregare la Commissione di ritornare all'antico testo ministeriale per l'articolo 9. La differenza consiste unicamente in questo: che, mentre, seguendo la consuetudine comune per tutti i comitati di carattere consultivo, la presidenza di essi è affidata al sottosegretario di Stato, nel testo della Commissione, invece, si propone di affidarla al ministro, e soltanto per delegazione al sottosegretario di Stato. Ora, senza fare una discussione di diritto pubblico, che potrebbe essere oziosa, sulla diversa condizione costituzionale dei ministri e dei sottosegretari di Stato mi basta constatare la pratica costante di tutti i Ministeri che è quella di far presiedere cotesti comitati del personale dal sottosegretario di Stato, anche per lasciare al ministro responsabile piena libertà in merito alle deliberazioni. Spero che la Commissione aderirà a questa mia preghiera accettando il testo ministeriale.

PRESIDENTE. Di modo che per l'articolo 9 rimane l'antico testo ministeriale con la soppressione dell'ultimo capoverso e l'aggiunta proposta dall'onorevole Carlo Ferraris.

POZZI, relatore. Benissimo; la Commissione acconsente.

PRESIDENTE. Allora do lettura del testo ministeriale così modificato.

Art. 9.

Per i provvedimenti relativi al personale del Genio civile, secondo le disposizioni dei regolamenti, è chiesto il voto consultivo di un Comitato presieduto dal sottosegretario di Stato, e composto del presidente e dei presidenti effettivi di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dei direttori generali di ponti e strade, delle opere idrauliche e delle bonifiche e porti, e di quattro ispettori superiori preposti a compartimenti, oltre a quelle altre persone che fossero designate da leggi speciali. Questi ultimi rimangono in carica due anni, e sono sostituiti due per ogni anno. Dopo il primo anno sono estratti a sorte i due che devono cessare dalle funzioni.

Pongo a partito l'articolo 9 così modificato.

(È approvato).

Art. 10.

È data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico, sentito il Consiglio di Stato, le varie disposizioni riguardanti l'ordinamento del Genio civile contenute nella presente legge ed in quelle del 23 luglio 1881, n. 337, 5 luglio 1882, n. 874, 15 giugno 1893, n. 294, 22 agosto 1895, n. 547, 7 luglio 1902, n. 333, 3 marzo 1904, n. 66, 8 luglio 1904, n. 357.

Se nessuno chiede di parlare pongo a partito questo ultimo articolo della legge.

(È approvato).

POZZI, *relatore*. Onorevole Presidente, osservo soltanto che nella tabella A è incorso un errore di stampa che deve essere rettificato: dove è detto « vicesegretari di seconda classe lire 2500 », deve dire « 2000 », perchè la somma totale è 10,000 per cinque impiegati.

PRESIDENTE. Con questa correzione rimangono approvate le tabelle che fanno parte integrante del disegno di legge.

Si procederà nella seduta pomeridiana di martedì alla votazione segreta del disegno di legge.

Discussione del disegno di legge relativo alle strade ferrate complementari della Sicilia.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Costruzione delle strade ferrate complementari della Sicilia.

Si dia lettura del disegno di legge.

MORANDO, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 403-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finocchiaro-Aprile.

FINOCCHIARO-APRILE. Ritorna alla Camera ancora una volta la questione delle ferrovie complementari della Sicilia. Dopo quelle del 1902 e del 1905, la legge oggi proposta mira a risolvere definitivamente l'annosa questione, affidando allo Stato la costruzione delle nuove linee.

Come l'onorevole relatore della Giunta del bilancio ha detto, il problema non soffre più indugio. « Le nobili provincie siciliane (leggo nel loro testo le opportune parole colle quali si chiude la relazione) attendono da tanti anni l'adempimento delle solenni

promesse consacrate nelle leggi a loro favore deliberate, ed hanno mostrato nella lunga attesa una energica volontà di conseguire ciò a cui hanno pieno diritto, pur conservando una calma che è prova del carattere elevato di quelle laboriose popolazioni ».

È quindi tempo di cominciare l'opera di riparazione e di condurla a termine.

Colla legge del 1902 furono fissati i criteri fondamentali in base a cui si procederà, alla costruzione delle ferrovie complementari, e anche delle altre che, dopo di esse, dovranno essere eseguite.

Le proposte della Commissione reale, trasformando la progettata linea a scartamento ordinario Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle in una nuova e complessa rete, segnavano l'inizio di una riforma di grande importanza, assicurando il beneficio delle comunicazioni ferroviarie ad un numero molto maggiore di comuni per una percorrenza superiore di due terzi della prima.

La legge del 1902, accogliendo e sanzionando questo concetto, fu legge altamente provvida e di vera giustizia per quelle popolazioni; e venne integrata da quella del 1905, che rese possibile la costruzione anche di altre linee, oltre le complementari vere e proprie, elevando il massimo della sovvenzione chilometrica annua per le nuove concessioni a lire 7,500, come fu prescritto coll'articolo 13 della legge stessa.

Scopo di queste leggi successive fu, pertanto, quello di poter giungere, possibile in un tempo non lontano, all'assetto delle comunicazioni ferroviarie della Sicilia colla esecuzione delle linee già deliberate e coll'offrire il modo di completarle con altre mercè il metodo delle sovvenzioni elevate in proporzione equa e razionale.

A proposito anzi di queste ultime, sarà bene che il ministro del tesoro dichiari alla Camera se il fondo assegnato in lire cinquecentomila, iscritto nel bilancio, continuerà ad essere vincolato a questo fine; ovvero se, non essendosi fatte concessioni per l'intero fondo, le somme residuali debbano invece andare in economia, ciò che sarebbe un danno gravissimo per quelle linee delle quali sono stati ritardati i progetti o non presentate in forma regolare le domande degli enti interessati.

Ho voluto accennare a questo argomento, per quanto possa apparire estraneo alla presente legge, perchè si tratta di un interesse generale dell'isola, e di linee che, dopo costruite le complementari alle

quali provvede questa legge, non dovranno essere dimenticate.

Vengo ora al disegno di legge in discussione.

Coll'articolo 6 della legge del 1905 fu stabilito che il Governo, entro otto mesi, avrebbe potuto procedere alla concessione all'industria privata delle complementari della Sicilia, essendosi allora ritenuto preferibile questo sistema. E il Governo del tempo non mancò al debito suo nel fare tutto quanto occorreva per questa concessione all'industria privata, fino a deliberarla, dopo fatte le necessarie istruttorie.

Sopraggiunta, prima che la concessione avesse avuto forma definitiva, la crisi dello scorso febbraio, la questione prese un'indirizzo diverso.

Non è certo questa l'occasione di discutere i criteri, in base ai quali il Ministero Sonnino credette di adottare un sistema opposto, nè di fare una polemica retrospettiva.

Io e i miei colleghi del Ministero Fortis siamo fermamente convinti di averseguita una via pienamente conforme all'interesse legittimo delle popolazioni e alla più facile esecuzione della legge.

Quello però che più ci preme è di evitare nuovi ritardi, sicuri di aver compiuto allora, come di compiere oggi, il dover nostro di fronte alle provincie siciliane e allo Stato. E poichè anche il Ministero attuale accetta il sistema della costruzione diretta delle ferrovie complementari, confidiamo possa con questo mezzo raggiungersi l'intento.

Ma la legge proposta ci lascia alcuni dubbi, che è indispensabile siano chiariti, onde la Camera e la pubblica opinione siano rassicurati sulle garanzie richieste per l'attuazione.

Facendo, quindi, un rapido esame del disegno di legge, indicherò i punti sui quali gradirò dall'onorevole ministro dei lavori pubblici risposte categoriche, e gli rivolgerò speciali raccomandazioni.

Col primo articolo si dice che il Governo provvederà alla costruzione diretta delle ferrovie complementari. Ora, dopo la costituzione della Direzione generale delle ferrovie di Stato, il completamento dei progetti di dettaglio e la costruzione delle linee, saranno affidati ad essa o agli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Alla Direzione generale.

FINOCCHIARO-APRILE. È d'uopo chia-

rare questo, perchè la legge non lo dice. Anzi nell'altra legge che fu approvata giorni fa, e colla quale furono dettate alcune norme per l'esercizio delle ferrovie di Stato, venne in certo modo pregiudicata la questione, perchè, mentre nel progetto originario si affidavano alla Direzione delle ferrovie di Stato gli studi, la direzione, la sorveglianza e la gestione dei lavori e delle provviste per nuove ferrovie da costruirsi per opera dello Stato, nel progetto definitivo, approvato dalla Camera, questo articolo fu soppresso di accordo fra il Governo e la Commissione parlamentare.

Vero è che qualche cosa di simile alla disposizione soppressa è contenuta in una legge precedente. Ma è ben chiaro che, dato il silenzio della legge che discutiamo, rimane il dubbio se a queste nuove costruzioni debba provvedere il Ministero dei lavori pubblici col suo personale, o la Direzione delle ferrovie dello Stato; dubbio che occorre sia rimosso o con un emendamento allo articolo primo o con tassative dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici.

Un altro punto essenziale è quello della constatata deficienza del personale tecnico, di cui anche oggi si è parlato a proposito della legge precedente; deficienza che riguarda tanto il Genio civile, quanto la Direzione delle ferrovie di Stato. Quest'ultima non ha potuto avere dai recenti concorsi, come si è affermato, tutto il personale che le è necessario pei suoi bisogni ordinari. Ora le conseguenze di ciò saranno molto gravi quando essa dovrà provvedere anche agli studi dei progetti di dettaglio e alla direzione dei lavori per le ferrovie complementari.

Ognun vede che questa condizione di cose non è fatta per assicurare la sollecita esecuzione della legge.

Io mi auguro, pertanto, che l'onorevole ministro vorrà trovare il modo di provvedere a ciò colla maggiore urgenza.

Mi si consenta, poi, un'altra osservazione relativamente ai progetti definitivi. Lo stesso articolo 1 dice che il Governo si varrà degli studi e progetti preparati dalla Società per la rete Sicula, riveduti, in quanto occorra, anche perchè, a maggiore economia nella spesa, il tracciato definitivo sia tale da utilizzare quanto più sia possibile le strade ordinarie.

Sta bene la utilizzazione delle strade ordinarie; ma quello che importa soprattutto è che gli studi e i progetti preparati dalla Società per la rete Sicula non siano peg-

giorati, e ridotti in modo da trasformare le linee a danno del servizio ferroviario, adottando tipi che l'esperienza ha dimostrati assolutamente insufficienti. Fa d'uopo che il tipo di costruzione indicato in quei progetti di massima sia conservato, e che siano complete le garanzie tecniche indispensabili perchè si abbia con una costruzione razionale un esercizio che corrisponda in ogni parte alle esigenze dei traffici e ai bisogni dei cittadini.

Per la parte finanziaria il disegno di legge, assegnando da un lato la somma già iscritta in bilancio e autorizzando operazioni di credito per il fabbisogno occorrente alla completa costruzione di tutta la rete, offre i mezzi necessari.

L'aggiunta proposta dalla Commissione del bilancio, la facoltà cioè di emettere obbligazioni ferroviarie a tipo ordinario, dà al Governo anche il potere di avvalersi di questa risorsa. Ma le disposizioni contenute nell'articolo 3 debbono essere intese in questo senso che, il Governo cioè fin da ora ha dalla legge i mezzi occorrenti alla costruzione di tutte le linee, senza soluzione di continuità, in guisa che appena esauriti i 3,500,000 lire già stanziati, esso debba trovare a sua disposizione, o con l'operazione con la Cassa depositi e prestiti o altri istituti, o con la emissione delle obbligazioni ferroviarie, i fondi richiesti per continuare e condurre a termine i lavori, senza attendere, per provvedere alle altre, che le prime somme siano esaurite.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente.

FINOCCHIARO-APRILE. L'articolo 4 della legge fissa un termine di 7 anni per il compimento dei lavori. Il termine non è breve e la sua osservanza dipenderà dalla buona volontà del Governo, non essendo possibile sanzione alcuna. Io sono pienamente convinto che l'attuale Ministero e l'onorevole Gianturco intendono lealmente di osservare quell'obbligo e confido nella serietà dell'impegno che assume con questo articolo il Governo nazionale, il quale non vorrà certamente mettere a dura prova, con ritardi assolutamente inescusabili, la pazienza delle popolazioni.

Questa del termine per la esecuzione dei lavori è la ragione per la quale, in una adunanza tenuta a Palermo, i rappresentanti delle provincie e dei comuni siciliani hanno mostrato di preferire la concessione all'industria privata della costruzione delle ferrovie complementari, essendovi nel con-

tratto con un concessionario la possibilità di garantire con opportune sanzioni l'osservanza di tale patto.

E sarà anche da esaminare la riduzione del termine dei sette anni che può sembrare eccessivo, considerato che le nuove linee presentano poche difficoltà tecniche. Vedrà il ministro se, potrà restringersi questo termine, avvalendosi della formula stessa dell'articolo 4 che indica i sette anni come termine massimo.

Sarebbe una buona novella per le provincie siciliane quella di un termine meno lungo per l'esecuzione delle opere.

All'articolo 4 è stato presentato un emendamento da alcuni colleghi nel senso che le espropriazioni e i lavori siano iniziati nei capi linea dove attualmente sono ferrovie da allacciare colle nuove. Mi associo pienamente a questo emendamento che agevolerà la sollecita costruzione, utilizzando per i trasporti del materiale, e per il resto, le linee che sono attualmente in esercizio, perdendo le mosse per le nuove opere delle attuali stazioni di Lercara, San Carlo, Castelvetrano, Canicatti, ecc.

La Giunta generale del bilancio, con opportuno proposito, ha aggiunto l'articolo 5, col quale si afferma che le provincie attraversate od interessate alla costruzione della rete complementare della Sicilia sono esonerate dai contributi di cui alle leggi del 1879 e 1885. Questa disposizione varrà a togliere qualunque incertezza sull'interpretazione della legge circa questo esonero: e riesce quindi senza dubbio opportuna.

Mi auguro di avere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici risposta soddisfacente sui punti che gli ho segnalati. Ma al disopra di ogni altra raccomandazione egli tenga presente quella che viene a lui dal voto concorde, unanime, delle popolazioni: faccia presto. Possa questa legge, attuata rapidamente, fare dimenticare i lunghi ritardi, ricostituendo in Sicilia quella fiducia nel Governo nazionale che le promesse lungamente inadempite hanno potuto attenuare. Così si compirà un atto di vera giustizia e si farà nel tempo stesso opera illuminata di patriottismo. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini Gesualdo.

LIBERTINI GESUALDO. Mi perdoni la Camera se io dovrò ripetere in parte quanto ha detto l'onorevole Finocchiaro, specialmente per ciò che riguarda la lunga serie delle leggi, che furono presentate ed

approvate, colle quali fu sempre riconosciuto l'obbligo di solvere questo sacro impegno verso le popolazioni siciliane, ma che ciò non pertanto non ci han data finora la via della soluzione.

Mi servirò all'uopo di un documento parlamentare ufficiale.

La relazione che accompagna la legge presentata nel 1902 dagli onorevoli ministri Balenzano e Di Broglio, dopo avere affermata la necessità e l'urgenza della costruzione delle ferrovie complementari così chiudeva:

« Con questo disegno di legge crediamo che l'annoso problema del compimento delle ferrovie complementari, decretate dalle leggi più volte richiamate... sia avviato alla sua vera soluzione, poichè con esso si provvede in modo razionale e rispondente ai reali bisogni delle regioni interessate alla costruzione delle linee più urgentemente reclamate ». E soggiungeva in fine: « Il Governo ha in tal modo soddisfatto all'impegno che aveva assunto... mostrando così alle popolazioni che esso è ormai deciso a *mantenere le fatte promesse* ».

Or bene sono passati quattro anni da quella relazione, che non era la prima e non fu l'ultima della serie, eppure noi ci affatichiamo ancora attorno al problema per quanto annoso, altrettanto insoluto.

E tra gli altri inconvenienti che hanno afflitta ed anche ritardata questa travagliata questione, bisogna pure deplorare la indecisione dei diversi Governi, intorno ai mezzi proposti per definirla. Difatti, ogni qualvolta un provvedimento si presentava alla Camera all'uopo, assolutamente diverso era il sistema col quale si proponeva di risolverla. Ed una volta si stabiliva di affidare la costruzione delle complementari all'industria privata; un'altra si proponeva di costituire all'uopo una cassa ferroviaria di Stato; ora finalmente ci si propone la costruzione diretta da parte dello Stato.

Ed a proposito dei decantati vantaggi che si vuole dia la costruzione diretta, mi permetterò di rincalzare, prendendo argomento da un documento ufficiale, quello che fu giustamente espresso dall'onorevole collega Finocchiaro, cioè la grande sfiducia che si ha dalle nostre popolazioni in questo sistema di costruzione, sfiducia che in un tempo non lontano era condivisa anche dal Governo. Citerò un altro breve punto della predetta relazione dell'onorevole Balenzano:

« A tutti sono note le non liete conseguenze finanziarie cui diedero luogo le co-

struzioni dirette per parte dello Stato, mentre il sistema delle concessioni, ormai preferito in altri paesi, consente la *sollecita costruzione* delle linee e ne garantisce la buona riuscita, anche nei riguardi dell'esercizio ».

E qui segue un prospetto dimostrativo di linee o tronchi di linee dal quale risulta che in conseguenza della costruzione diretta la Parma-Spezia da 46 milioni previsti ne costò 131; la Faenza-Firenze da 40 costò 82 milioni; l'Avezzano-Roccasecca prevista per 18 milioni costò 34, e così parecchie altre.

Non senza ragione adunque nelle nostre popolazioni è radicato il convincimento che lo Stato è un cattivo amministratore in generale e soprattutto un cattivo esecutore di opere.

FERRARIS CARLO. Le fa meglio molte volte, ed ecco perchè costano di più.

LIBERTINI GESUALDO. Ci sono purtroppo degli esempi in contrario, onorevole Ferraris, ed io tra le altre accennerò alla linea che noi più spesso percorriamo, cioè l'Eboli-Reggio, a proposito della quale ricordo che allor quando io ed altri colleghi siciliani incitavamo l'onorevole Di Sant'Onofrio, allora sottosegretario di Stato ai lavori pubblici, perchè ottenesse dalla Società esercente una maggiore velocità nei treni per diminuire l'orario di percorrenza, l'onorevole Di Sant'Onofrio ci rispose che ciò non era possibile senza andare incontro al pericolo di qualche disastro, date le cattive condizioni statiche della linea. *La costruzione di essa* inoltre, come è noto, ha dato luogo a parecchie liti e transazioni fra gli appaltatori ed il Governo ed a qualche liquidazione disastrosa a danno dello Stato. Ad ogni modo, onorevole collega, la mia convinzione è questa, ed è anche divisa da un ex-ministro che l'ha preceduto nell'amministrazione dei lavori pubblici e che lo dimostrava con documenti alla mano.

Ed una delle ragioni per le quali in Sicilia si dubita che il progetto presentato non sarà l'ultimo di questa scoraggiante *via crucis*, è appunto perchè si ritiene che lo Stato non possa venire a capo di queste costruzioni.

D'altra parte poi non posso fare a meno di esprimere qualche dubbio da parte mia sulla potenzialità degli organi, dei quali dispone il Governo per queste costruzioni, che dovranno essere affidate alla Direzione delle ferrovie, la quale deve pure accudire a tutto l'andamento del servizio ferrovia-

rio, mentre *questo* tuttora, sarebbe inutile negarlo, trovasi in un periodo di non completo consolidamento.

Ed io vorrei una parola di affidamento dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che dovrebbe sapermi spiegare in qual modo la Direzione delle ferrovie di Stato e con quale personale potrà completare gli studi ed assistere la costruzione delle ferrovie complementari e nello stesso tempo potrà preparare e far eseguire i progetti nei quali si dovranno spendere quei 1300 milioni che la Camera ha votato e voterà per conseguire il completo assetto della nostra rete ferroviaria, giustamente reclamato dai cittadini. Ciò senza contare le conseguenze che porterà il probabile riscatto delle Meridionali.

Se questo dubbio mi sarà tolto io ne sarò ben lieto, come lo saranno le popolazioni che *uguali diffidenze* hanno pur manifestato in pubblici comizi.

In quanto ai provvedimenti finanziari, proposti dalla legge, l'onorevole Finocchiaro ha già manifestato dei dubbi, che io condivido, perchè ritengo che non sempre la buona volontà del Governo attuale potrà accompagnare l'esecuzione di queste opere, che devono essere compiute in ben sette anni.

Io ammetto, per la fiducia che ho negli amici che stanno al Governo, che, appena esaurito questo primo fondo, previsto dalla legge, e che fu già ridotto di mezzo milione, si penserà a provvedere per le altre somme occorrenti; anzi spero che si comincerà a disporre fin da ora, perchè le operazioni, che si dovranno fare sia per il prestito con la Cassa depositi e prestiti, sia per la emissione, giustamente suggerita dalla Giunta del bilancio, di obbligazioni ferroviarie a titolo ordinario, richiederanno un certo tempo.

Ma potrà pure accadere che, prima che si sia provveduto, i 3 milioni e mezzo siano esauriti; in tal caso si andrebbe incontro alla interruzione dei lavori, con grave pregiudizio dei medesimi e grandissimo malcontento delle popolazioni, le quali hanno il diritto di non vedere più oltre procrastinata la soluzione di questo problema. Su ciò mi auguro che dal banco del Governo mi venga un affidamento preciso su quanto chiediamo, più che per noi, per il buon nome del Governo, due membri del quale sono pure rappresentanti della Sicilia.

Ed ora passerò a fare brevemente qualche raccomandazione sulle modalità di co-

struzione, intorno alle quali vorrei del pari essere rassicurato dall'onorevole ministro Gianturco.

Leggendo il secondo capoverso del primo articolo, ove dicesi che il Governo per la costruzione diretta delle complementari « si varrà dei progetti preparati dalla Società per la rete Sicula, riveduti, ecc. », nasce il dubbio che questi progetti possano essere ridotti od anche peggiorati, perchè nell'articolo da un lato si parla di realizzare qualche economia sulla spesa e dall'altro di adattabilità delle linee alle strade ordinarie, ciò che legittimamente fa nascere il sospetto da me manifestato, che si modifichino cioè in peggio questi progetti, che mi dicono abbastanza soddisfacenti. (*Interruzione del deputato De Felice*).

Risponderò anche a questo, onorevole De Felice.

Io non voglio credere che il Governo possa ricorrere a queste malintese economie, che verrebbero poi a danneggiare gli interessi della Sicilia. Non vorrei che si rinnovasse quanto avviene per la San Carlo-Corleone o per la Circumetnea, sulle quali linee, come l'onorevole ministro saprà, gli inconvenienti sono continui e non infrequenti i danni delle persone, del materiale e delle merci.

D'altra parte, onorevoli colleghi, sarebbe strano che il Governo dovesse lesinare sopra progetti, che Società private avevano già accettato di eseguire integralmente, una delle quali anzi aveva offerta una riduzione sul sussidio chilometrico, portandolo da 8,500 ad 8,000 lire annue.

Certamente, se l'assunzione del lavoro fosse stata presa da questa Società, il Governo avrebbe vigilato perchè i progetti fossero eseguiti integralmente. Il Governo, che ora resta solo arbitro della costruzione, non mancherà, ne son certo, di assicurarci che le complementari, per tanti anni attese della Sicilia, saranno costruite con tutta la cura possibile, ed in modo rispondente alla legittima aspettativa delle popolazioni, che dovranno servirsene per i loro traffici e per il miglioramento delle comunicazioni nella loro regione.

E non posso chiudere le mie brevi considerazioni sull'argomento senza richiamare la benevola attenzione del Governo su di un'altra questione, la quale, sebbene non ha effettivamente relazione diretta con la legge che discutiamo, che è legge più di esecuzione, che di organizzazione di servizi, pure vi è strettamente connessa, come sarò

per dimostrate. Intendo parlare di quelle linee che furono battezzate col nome di *secondarie*, o complementari alle complementari.

L'accento a queste linee non è nuovo, e coloro che hanno avuto la pazienza di leggere le diverse relazioni sulle varie leggi presentate durante questo periodo dal 1902 ad oggi, avranno rilevato, per esempio, che nella relazione del 1902 più volte citata si parla di formare, colla costruzione delle complementari in Sicilia, il nucleo di due grandi reti da completarsi con successive concessioni. Ed a queste parole segue un elenco delle possibili linee da costruire in seguito, tra le quali la Nicosia-Paternò, Vizzini-Ragusa-Siracusa, Terranova-Caltagirone-Piazzarmerina, Caltanissetta-Piazzarmerina ed altre.

La relazione allo stesso disegno di legge, per la Commissione, redatta dall'onorevole Finocchiaro-Aprile, si chiude con un ordine del giorno, che così si esprime: « La Camera, approvando il presente disegno di legge, non vuol pregiudicare per l'avvenire quelle prevalenti ragioni che possono consigliare la costruzione di altre linee ferroviarie la cui necessità ed utilità vengano riconosciute ».

Abbiamo poi la relazione Tedesco sulla legge del 1905 che conchiude con queste parole: « Ad ogni modo la Commissione, mentre tiene a riconoscere che sono ben gravi i carichi da sostenere per l'esecuzione delle linee complementari, non può d'altra parte esimersi dal far voti che, coi dovuti riguardi alle condizioni del bilancio, si procuri di accrescere la misura del sussidio dello Stato anche per altre linee che dell'aumento ora proposto non potranno avvantaggiarsi.

« Essa infine crede suo dovere di segnalare alla speciale attenzione del Governo le ferrovie indicate nell'elenco n. 2 allegato alla presente relazione ».

E l'elenco n. 2 comprende del pari le linee già indicate Giardini-Leonforte, Paternò - Nicosia, Siracusa-Ragusa - Vizzini, Trapani-Castellammare del Golfo, Terranova-Caltagirone-Piazzarmerina, Camicattì-Piazzarmerina e molte altre.

In quella legge poi fu compreso l'articolo 13, che aveva il precipuo scopo di agevolare la costruzione di queste linee secondarie, aumentando il sussidio chilometrico massimo, date alcune condizioni, fino a 7,500 lire. Che se nella presente legge non si fa cenno di queste ferrovie, il motivo si

che colla medesima si provvede solo ad attuare la costruzione delle complementari, più volte deliberata dalla Camera.

La costruzione di queste linee secondarie, da affidarsi all'industria privata, dovrebbe dunque effettuarsi mediante il sussidio annuo, da prelevarsi sul fondo di lire 500,000, ammesso nel bilancio del tesoro dalla legge 30 aprile 1899.

E qui risponderò all'onorevole Finocchiaro-Aprile, il quale chiedeva al ministro quale disponibilità ci fosse su questo fondo, da potersi destinare alla costruzione delle predette linee.

Ho voluto leggere in questi giorni la relazione della Direzione generale del tesoro per l'anno 1904-905 e posso purtroppo assicurare l'onorevole Finocchiaro che il detto fondo di mezzo milione è fortemente impegnato in parecchie concessioni consentite, e lo sarà del tutto entro l'anno, perchè dice il relatore, commendator Zincone: « Tenuto conto che anche per l'esercizio 1905-906 venne dalla legge di approvazione del bilancio del tesoro indicato il limite d'impiego per tali concessioni in lire 500 mila, ne segue che per l'esercizio stesso rimase una disponibilità di lire 855,272.42 + lire 500,000, e cioè di lire 1,355,272.42, somma che non è certamente eccessiva, ove si consideri che il numero delle concessioni, la cui istruttoria fu già completata, è tutt'altro che esiguo, e che per alcune di esse l'annualità sarà molto rilevante, avendo esse i requisiti voluti dalla legge 9 luglio 1905...

FINOCCHIARO-APRILE. Non ci sono ancora i decreti di concessione!

LIBERTINI GESUALDO. Possono venire da un momento all'altro. Ed io non mi faccio illusioni che solo con l'attuale stanziamento si potrà provvedere a tutte le sovvenzioni che saranno richieste per le nostre secondarie. Perciò, unendomi ai voti del collega Finocchiaro-Aprile, esorto l'onorevole ministro del tesoro, tenendo presenti le condizioni speciali delle popolazioni che aspirano a queste ferrovie, e che anche egli ben conosce come rappresentante di un collegio interessato, a voler cooperare perchè venga aumentato questo fondo di mezzo milione, per poter fare fronte ai possibili impegni futuri.

Si potrà così vittoriosamente rispondere ai dubbi sollevati nel comizio di Palermo, poichè veramente la ragione precipua che spinse i rappresentanti colà radunati a votare il noto ordine del giorno, sta nel fatto che in Sicilia si riteneva che una volta af-

fidati la costruzione e l'esercizio delle complementari ad una impresa privata, questa avrebbe, nel suo stesso interesse, sollecitamente costruito anche le secondarie, per far sì che una rete integrasse l'altra e che il traffico si svolgesse in modo completo, armonico e proficuo. Ed allor quando si seppe che colla legge del 2 aprile ultimo lo Stato avrebbe provveduto alla costruzione diretta delle prime, si comprese che ciò rendeva più difficile la costruzione delle seconde e quindi s'intese la necessità di elevare delle proteste.

Si comprende che io non posso nè voglio associarmi a queste proteste che ho deplorate quando fatte per altre occasioni, poichè credo che il Governo debba essere lasciato libero da pressioni che possono danneggiare l'erario a vantaggio di speculatori privati; ma non posso omettere certe considerazioni ed esortazioni, nell'interesse delle nostre popolazioni, coll'augurio che saranno tenute nella dovuta considerazione, perchè rappresentano antiche e giuste aspirazioni.

Ed all'uopo aggiungerò un'ultima raccomandazione a quelle già fatte e che credo sia stata già espressa direttamente al Governo da Commissioni venute appositamente dalla Sicilia; vorrei cioè interessare il ministro dei lavori pubblici perchè cerchi almeno di fare studiare e compilare i progetti di queste linee secondarie, servendosi anche degli elementi già apprestati dalla iniziativa privata locale. Ciò arrecherebbe gran vantaggio alla Sicilia e sarebbe una bella prova di interessamento che il Governo darebbe alle nostre popolazioni.

Ed ho finito.

Nella discussione della legge pel Mezzogiorno quasi tutti gli oratori han deplorato la deficienza dei provvedimenti della viabilità, impari ai bisogni urgentemente intesi. Dotare quelle regioni di strade e specialmente di una buona rete ferroviaria è dunque il primo dovere di un Governo, che voglia positivamente migliorarne le sorti. Ed io confido che il Ministero attuale, e specialmente il valoroso e geniale reggitore del dicastero dei lavori pubblici, vorrà legare il suo nome ad opera così giusta ed altamente patriottica. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

FILI'-ASTOLFONE. La Camera comprenderà che un deputato il quale in 25 anni ha parlato almeno per una dozzina di volte sullo stesso argomento non può, per quanti

sforzi faccia, essere del tutto obbiettivo in questa discussione.

Io mi ricordo che vi fu un tempo, in cui uno dei nostri più cari alleati per la ferrovia Castelvetro era il nostro venerando Presidente, il quale lamentava che la sua Cuneo-Ventimiglia era dimenticata come la Castelvetro. (*Si ride*). Ma fortunatamente il nostro Presidente ha conseguito tutto ciò, che noi dobbiamo ancora conseguire, e che io debbo ancora domandare alla Camera.

Una voce a destra. Faremo presidente anche te!

FILI'-ASTOLFONE. Prego l'interruttore di riservarsi le sue facezie per altra occasione, perchè io ho detto che non potrei essere obbiettivo in questa discussione. Se vuol comprenderlo, lo comprenda. (*Altra interruzione*). Ed io debbo unirmi alle parole che l'onorevole Finocchiaro-Aprile ha rivolto al relatore in nome della Giunta del bilancio. Non le rileggo quelle nobili parole, ma so che esse sono meritate per le nobili popolazioni a cui si riferiscono. Meritate, onorevoli colleghi, poichè la longanimità è stata spinta fino al sacrificio per avere in ultimo invece di una ferrovia a scartamento ordinario, e dopo 25 anni, una a scartamento ridotto che potrà parere una parodia. Nè ricorderò la dolorosa storia, la denegata giustizia, i meditati rimandi coi larghi favori ad altri luoghi a nostro danno.

Ebbene, quelle popolazioni non si sono limitate che a protestare, come sa fare un popolo che, sebbene spesso calunniato, sente la sua civile dignità di essere nel proprio diritto, ha avuto rispetto pel nostro Parlamento, per quel Parlamento, lasciatemelo affermare, onorevoli colleghi, a cui non ho risparmiato le mie dolorose censure, per aver tollerato che, votata una legge, fosse lasciato al potere esecutivo di non eseguirla.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Scontiamo i peccati degli antenati!

FILI'-ASTOLFONE. No, onorevole ministro, siccome il Governo ha il difetto di essere un ente continuativo, così coloro che si sobbarcano alla croce del potere, se non come persone, come elementi che lo costituiscono debbono prendere colle laudi anche il biasimo.

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro. *Sunt bona mixta malis!*

FILI'-ASTOLFONE. È vero, onorevole ministro del tesoro: *bona sunt mixta malis!* E dichiaro subito di abbreviare la discussione, poichè potrei ripetere male tutto quello che gli onorevoli colleghi Finocchiaro-Aprile e

Libertini hanno così bene detto al Governo intorno ai dubbi che noi desideriamo di avere chiariti. Ed è necessario di fronte ad una letteratura di leggi ferroviarie nelle quali se non si smarriscono si offuscano le intelligenze anche più esercitate e competenti nella tecnica.

E vengo subito alla questione che fu mossa dall'onorevole Finocchiaro Aprile, cioè al famoso articolo 11 dell'ultima legge della quale fu valoroso relatore l'onorevole Arturo Luzzatto.

Questo articolo, nella Commissione del bilancio, sollevò dubbii od obbiezioni, imperocchè chi osservò che era soppresso e chi semplicemente rimandato in guisa che rimaneva integra la quistione intorno all'ente cui dovesse essere affidata la costruzione, se, cioè, al Ministero dei lavori pubblici, e alla Direzione generale delle ferrovie di Stato, mentre il relatore onorevole Luzzatto conchiuse pel semplice rimando.

Ora quel dubbio è stato qui risollevato, e giustamente risollevato, dall'onorevole Finocchiaro-Aprile ed è giusto chiarirlo, e domando anche io che l'onorevole ministro dica netto chi deve provvedere alla costruzione.

Poichè è sempre accaduto quando si è trattato dell'attuazione delle leggi che precisamente riguardano la Castelvetro-Porto Empedocle e diramazioni, che si accampassero o creassero dubbi anche ove non esistevano, abbandonando tutti i propositi, e concludendo sempre con un'azione negativa e col dilazionare, con procurare nuove e peggiori leggi.

Speriamo che questa volta, malgrado la mia incredulità, il ritornello non si ripeta e perciò è bene che il ministro parli chiaro e sia esplicito.

E fra l'altro trovo in una relazione che non si può dare assetto all'esercizio di Stato perchè manca il personale. Ed esiste un'altra relazione, opera dell'onorevole Tedesco, in cui si legge un'affermazione opposta, che cioè, unificati i servizi, il personale sarebbe abbondante.

A chi credere? Sono due documenti che si elidono, si distruggono a vicenda. E volevate che noi non sollevassimo dubbii in rapporto a quello che si deve fare? Ma io vado più oltre e la mia osservazione forse potrà avere una specie di retrospettività; ed il nostro valoroso collega relatore della legge vorrà permettere che io non convenga nella esattezza storica di quello che si riferisce nella sua relazione. Egli ripete quanto

il ministro proponente diceva nella sua relazione, che cioè quando il disegno di legge fu presentato alla Camera, ancora le trattative per la concessione ad una Società privata non erano interrotte, ed aggiungeva che esso non aveva potuto dare questa concessione e presentava il disegno di legge per non fare decorrere il termine che per la legge del 1902 avrebbe portato alla decadenza.

Ma il Parlamento non conosce il retroscena, e per quanto possa non riguardare gli attuali ministri, mi consentiranno che io per lo meno dica che non è esatto affermare che non si era potuta fare la concessione, perchè mancava una società, quando già esisteva ed aveva fatto una formale offerta, e quando dopo il parere del Comitato delle ferrovie e del Consiglio di Stato era altresì intervenuta una deliberazione del Consiglio dei ministri, e la Società era stata invitata a fare il contratto ed aveva depositata la relativa cauzione.

Dunque non si volle la concessione privata, negando esecuzione ad un atto amministrativo. E ciò quando da ogni parte si domanda e si invoca la costruzione per concessione privata, unicamente perchè si ha maggiore garanzia nell'esecuzione dei contratti, sicchè noi potremo dire che non siamo stati trattati in maniera che la giustizia sia stata rispettata.

E vengo ad altra osservazione. Per il disegno di legge il Governo assumerebbe l'obbligo di costruire le complementari in 7 anni.

Ed io chieggo: quale garanzia questa disposizione offre per la esecuzione di questa legge? e quali mezzi noi abbiamo per costringerlo all'adempimento, tranne la facoltà di venire a protestare alla Camera contro la inesecuzione della legge? E se ricordiamo il passato di queste disgraziate ferrovie, potremo avere la sicurezza che la esecuzione avverrà nel termine stabilito dalla legge?

Noi adunque abbiamo tutto il diritto di diffidare per tutto ciò che rimane in facoltà del Governo. Replico, il passato ci ammonisce per l'avvenire.

E nessuno potrà mallevare, per quanto io vorrei augurarmelo, che gli attuali uomini che sono al potere vi rimarranno altri sette anni, ed in Italia, dove i Ministeri si avvicendano, per così dire ad ogni cambiar di stagione, noi dobbiamo avere nella legge le necessarie garanzie.

Dunque, se negli uomini attuali potremo

avere fiducia, questa potrebbe mancare nell'ente Governo. Nè basta: voi dovete provvedere alla costruzione con operazioni di credito; noi dobbiamo essere grati alla Commissione del bilancio ed al ministro che ebbe a consentirvi, ammettendo la possibilità di provvedere anche con obbligazioni ferroviarie. Si può avere la certezza che un titolo di Stato al 3.65, in vista del 3 e mezzo per la conversione della rendita pubblica, sarà più ricercato e meglio quotato nel mercato del tasso al quale dovrebbe contrattarsi il mutuo colla Cassa dei depositi e prestiti. Ciò avrebbe poi il vantaggio di togliere al Governo quell'arbitrio di cui altre volte si valse per rimandare la costruzione distraendo ad altro scopo le assegnazioni dei fondi; e basta ricordare le vicende successive alla legge del 1888 per comprendere l'importanza della obiezione. E qui vorrei pregare Governo e Commissione, come giusto compenso all'attesa di un quarto di secolo, di ridurre da sette almeno a cinque anni il termine della costruzione.

A rompere gli ulteriori indugii occorre procedere sollecitamente per riguadagnare il tempo perduto, ed affrettare il godimento delle ferrovie alle popolazioni che da troppo lungo tempo attendono il beneficio che con la privata concessione avrebbero certo più presto conseguito. L'onorevole Ferraris me lo perdoni, se rilevo che il Ministero al quale appartenne fu tutt'altro che sollecito nel promuovere le concessioni all'industria privata.

FERRARIS CARLO. Ma la colpa non fu nostra.

FINOCCHIARO-APRILE. Semplicemente mancava il concessionario. (*Commenti — Conversazioni*),

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma lasciamo andare tutto questo ormai.

FILI'-ASTOLFONE. Io non muovo rimprovero all'onorevole Ferraris, ma constato un fatto; in quanto alla mancanza dei concessionari vi erano diverse domande, ed all'onorevole Gianturco osservo che certe cose è bene non obliarle, e del resto ne dovrebbe sapere qualche cosa l'onorevole Carcano.

Ma andiamo ad altro. Noi accogliamo questo progetto, perchè non abbiamo scelta possibile, tuttavia abbiamo esternato alcuni dubbi al Governo, esortandolo a provvedere subito per i mezzi, perchè per la verità non può affidarci molto la formola dell'articolo terzo quando dice « esauriti gli stanziamenti di cui all'articolo precedente,

provvederà, ecc. ». Si tratta di tre milioni e mezzo, neanche di quattro, ed evidentemente una tal cifra apparisce inadeguata a tutto lo scopo a cui deve servire: bisogna dunque che il Governo subito, senza indugio alcuno, si costituisca i mezzi per obbedire alle precise disposizioni di legge.

Io pensava di proporre due emendamenti, sopra uno dei quali confesso di essere rimasto molto esitante, ed era un emendamento per attribuire al Governo la facoltà per cui, prima di accingerci alla costruzione di Stato, avesse dovuto pubblicamente sperimentare almeno un'unica asta, e dentro i tre mesi improrogabilmente.

Io non m'intrattengo sulla questione se la costruzione di Stato abbia importato sempre una maggiore spesa del previsto, perchè ricordo che l'onorevole Carlo Ferraris interrompendo l'onorevole Libertini disse: ma ha fatto meglio delle Società, e ciò anche può ammettersi.

Ma il fatto è che questa questione si è riaffacciata alla Giunta generale del bilancio in seno alla quale fu ricordata una relazione dell'onorevole Guicciardini, il quale sollevò tali dubbii da imporre una sosta, sostenne che non era incoraggiabile spingere il Governo per tale via appunto per tutto quello che era già avvenuto intorno al maggior costo delle costruzioni dirette. La costruzione diretta non vuol dire che lo Stato costruirà lui, potendo esso farlo con appalti frazionati, e quindi essendo sempre possibile che gli assuntori privati realizzino lauti guadagni.

FERRARIS CARLO. Lo Stato ha speso di più, perchè allo Stato sono toccate le costruzioni peggiori.

FILI'-ASTOLFONE. Ciò non è provato, ma io lo rilevo questo, perchè era mio pensiero di proporre un emendamento che avrebbe potuto essere accolto dal Governo, e per essere anche sincero dirò che esso raccoglie il consenso dei colleghi siciliani interessati alle costruzioni. Certo le loro ragioni sono assai valutabili ed io per evitare i più lontani pretesti od indugii non lo presenterò, ma fo osservare che lo aspettare altri mesi, quanto avrei proposto non avrebbe nulla ritardato, e non credo, per quanto incredulo, che il Governo ne avrebbe profitato per ritardare ancora.

Ma il dubbio ha avuto un gran peso sull'animo mio, per cui deferisco ai miei colleghi. Così credo di avere soddisfatto anche al desiderio di molti colleghi, i quali mi fecero questa osservazione.

L'altro emendamento si ridurrebbe ad aggiungere poche parole, cioè di cominciare, appena istituiti gli uffici, le espropriazioni da quei punti più vicini all'attacco alla rete in esercizio esistente, e non spiego la ragione perchè è evidente il vantaggio che tutti, cittadini e costruttori, possono trarne pei materiali e pei viaggiatori, mentre se si cominciasse dai centri interni ogni vantaggio sarebbe perduto.

Onorevoli colleghi, ho finito compiacendomi con me stesso (scusatemi la lode che mi attribuisco) perchè ho potuto mantenermi più calmo di quello che non ero stato le altre volte, e forse questo gioverà più alla causa nostra, di quello che non ebbe a giovare pel passato, e vorrei che fosse questa l'ultima volta in cui avrò a parlare delle complementari. Noi dal tempo non abbiamo guadagnato altro che questo: che una volta fu detto che quelle ferrovie potessero anche avere uno scopo elettorale, ma il tempo ha dimostrato a tutti che invece erano sono e saranno un atto di giustizia, che andava reso anche prima, alle benemerite popolazioni, che ne avevano diritto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasqualino-Vassallo.

PASQUALINO - VASSALLO. Le cose che avevo in animo di dire sono state già dette da altri oratori, onde io credo di non poter dare maggior prova di attaccamento all'isola mia, che rinunciando a parlare. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

SAPORITO. Io dirò brevi parole; non è il caso di un discorso: questa legge ha limiti ristrettissimi, viene per stabilire i fondi per la costruzione di questa rete ferroviaria.

Tutte le questioni riguardanti queste ferrovie sono state discusse precedentemente ed è stata anche discussa la questione cui accennava il mio amico Fili-Astolfone, cioè la costruzione diretta dello Stato.

Io, veramente, non ho i dubbi che ha il mio amico Fili-Astolfone, riguardanti la costruzione diretta dello Stato.

La Commissione dell'ordinamento ferroviario ha pubblicato in questi ultimi giorni un grosso volume sulle costruzioni ferroviarie in Italia, e da quel volume, se qualcuno dei deputati crederà di leggerlo, attingerà delle notizie importanti intorno al

modo come sono procedute le costruzioni di Stato.

Vi è stato spesso sperpero del denaro pubblico, ma questo sperpero non è stato l'effetto delle costruzioni di Stato, ma l'effetto di tante cause, che ora è inutile andare a rintracciare.

Non ho alcun dubbio che lo Stato in questa occasione costruirà bene.

E costruirà bene, perchè il Ministero ha avuto la buona idea di affidare alla Direzione generale delle ferrovie di Stato la costruzione di queste linee; ed alla Direzione generale delle ferrovie di Stato ci sono ottimi tecnici provenienti tanto dalle ex Società, quanto dal soppresso Ispettorato governativo.

Quindi io prego i miei amici della Sicilia di non avere timori intorno al modo come saranno costruite queste ferrovie. Lo Stato le costruirà bene. Non ha alcuno interesse a costruir male. E di più lo Stato spenderà tutto il denaro, tutti i milioni presunti per questa piccola rete, mentre, se si fosse fatta la concessione all'industria privata, una parte della somma che può essere impiegata nella costruzione sarebbe rimasta nelle tasche del concessionario. (*Si ride — Commenti*).

E v'è di più. Sono fatti che tutti conoscono.

Questo piccolo affare aveva attirato molti concorrenti, e si dice che questi concorrenti ad un certo punto si fossero uniti insieme per dividersi il guadagno che si sarebbe fatto con la concessione. Ed allora, onorevole Fili, sarebbe rimasto ben poca cosa per la costruzione di queste linee, e la Sicilia avrebbe sentito le cattive conseguenze di questa concessione, se si fosse fatta all'industria privata.

Dunque lasciamo costruire allo Stato. Abbiamo fiducia nello Stato.

Ma io ho preso la parola per fare alcune raccomandazioni al Governo. Prima di tutto raccomando la massima celerità nella costruzione.

L'onorevole Fili-Astolfone ha ragione: molto pazienti sono state le popolazioni siciliane: è dal 1879 che esse aspettano la Castelvetro-Porto Empedocle. Ad un certo punto si disse che questa linea non si poteva costruire. Era a scartamento ordinario e costava molto.

DI RUDINI' ANTONIO. Questo è un altro fatto personale mio. Domando la parola.

SAPORITO. Fortunatamente venne mi-

nistro dei lavori pubblici il mio caro amico Giusso, che ringrazio di quello che ha fatto, ed ho cercato di rompere con lui questo incanto...

DI RUDINI' ANTONIO. Giusso ha fatto molto bene. Io e Giusso facciamo queste linee! (*Commenti*).

SAPORITO. E anch'io! (*Si ride — Interruzioni — Conversazioni*). Si è stabilito con Giusso, coll'opposizione di gran parte del mio collegio (perchè nel mio collegio non si voleva affatto sentire parlare di ferrovie economiche, che si consideravano come una grande offesa che si faceva agli interessi della Sicilia), di fare una rete di ferrovie economiche invece di una sola linea a scartamento ordinario.

Quasi dappertutto in Italia hanno ferrovie a scartamento ordinario e non si comprendeva come in Sicilia si potesse parlare di ferrovie economiche. Io affrontai l'uragano...

CHIMIENTI. Come di consueto. (*Si ride*).

SAPORITO. ...e la legge fu fatta con l'iniziativa del ministro Giusso seguita dagli altri ministri che sono venuti dopo.

Dunque è tanto tempo che si aspettano in Sicilia queste ferrovie ed il Governo non può ancora farci aspettare degli anni per averle. Sette anni sono troppi. In questo momento, in Sicilia, vi è una grande, una enorme emigrazione. La Sicilia si spopola. Questi lavori devono farsi in provincie in cui le condizioni agricole non sono buone. (*Segni d'assenso del deputato Cappelli*). Ho piacere che l'onorevole Cappelli acconsenta: facciamoli, e presto. Ma, per fare i lavori, ci vuole il personale; e qui presenti sono tre ex-ministri dei lavori pubblici, i quali sanno che il personale per le costruzioni ferroviarie non esiste più. L'onorevole Finocchiaro-Aprile disse una cosa giusta, affermando che personale per costruire non c'è.

È stato costituito un ufficio a Castelvetro ed un altro a Porto Empedocle; ma si tratta di uffici costituiti tanto per fare qualche cosa. Il personale bisogna reclutarlo. Volete prendere un personale avventizio? Lo troverete facilmente. Pennerà a provvederselo il direttore generale delle ferrovie dello Stato; ma fate presto, riducete il periodo di sette anni che è troppo lungo.

Un'altra cosa vorrei raccomandare al ministro dei lavori pubblici. È stata data disposizione dalla Direzione generale di cominciare gli studi definitivi da Castelvetro a Menfi (mi pare), e da Porto Em-

pedocle non so fin dove. Onorevole ministro, evitiamo agitazioni nelle nostre popolazioni: le popolazioni, quando sono in cattive condizioni economiche, sono nervose; ed in questo momento le popolazioni siciliane sono nervosissime: hanno aspettato tanto queste linee, e credono che il Governo continui a canzonarle. Perchè cominciare soltanto da questi due punti estremi di una sola linea, mentre ci sono tanti altri punti di altre linee da cui si potrebbero cominciare e studi e lavori? Per esempio, da Castelvetro a Partanna, G-bellina e Sciacca, da Lercara a Bivona? Perchè si preferisce la Castelvetro-Menfi-Sciacca, e si lascia ad un tempo futuro, che non si sa quale sarà, quella linea che doveva e sere costruita a scartamento ordinario, e che poi non fu costruita, la Castelvetro-Partanna-Sciacca?

Raccomando molto al ministro questa questione; e sono sicuro che egli darà disposizioni, perchè da altri punti si comincino studi e costruzioni.

Debbo raccomandare molto vivamente un'altra cosa.

In Sicilia, fu concessa, una volta, una piccola ferrovia, della quale tutti i colleghi hanno sentito parlare: la Palermo-Corleone. Era una ferrovia che doveva essere economica. Su questa ferrovia, per qualche tempo, nessuno voleva viaggiare: quando i piccoli treni, veri giocattoli, cominciavano a correre, si precipitavano nei dirupi, e succedevano fatti gravi. Perciò, quando io parlai col ministro Giusso di una rete di ferrovie economiche, sorse una viva agitazione nel mio collegio: pensavano alla Palermo-Corleone, parodia di ferrovia economica.

GIUSSO. Chiedo di parlare.

SAPORITO. Ora, onorevole ministro, ella deve dare disposizioni fermissime, precise, perchè la costruzione sia fatta senza risparmio alcuno. Quel che doveva essere intascato dai concessionarii, può lo Stato spenderlo per queste ferrovie. Devono queste essere ferrovie economiche; ma fatte con tutta larghezza, ed in modo, che i treni possano correre con la maggiore celerità...

CHIMIENTI. E con la maggiore sicurezza.

SAPORITO. ...e con la maggiore sicurezza, come ben dice l'onorevole Chimienti.

Queste sono le raccomandazioni che io faccio, nella speranza che l'onorevole ministro voglia favorevolmente accoglierle. Non aggiungo altro.

Ho visto con piacere che il ministro ha accettato l'articolo 5 della Commissione del bilancio, col quale si applicano con questa legge tutti quei provvedimenti che erano stati inclusi nell'articolo 5 della legge del 1905. Un patto, che riguarda il ribasso delle tariffe, si imponeva alle Società concessionarie e mi pare regolare che, facendosi l'esercizio dal Governo, il Governo imponga a sè stesso questo ribasso.

Dopo ciò, ringrazio anticipatamente il ministro delle risposte che egli darà per accontentare i miei desideri e quelli dei colleghi che hanno parlato, e ringrazio la Camera della sua cortese attenzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tasca di Cutò.

TASCA DI CUTÒ. Userò con molta parsimonia della facoltà di parlare, perchè non ambisco di essere iscritto di ufficio nel gruppo dei seccatori, e tanto meno dei rimasticatori degli altrui argomenti.

Non ripeterò quindi nulla di ciò, che è stato detto dagli oratori, che mi hanno preceduto; ma dirò solo, sinteticamente, che non nutro alcuna fiducia intorno alla efficacia di questo disegno di legge, e sono confortato, anzi sconfortato, in questo mio dubbio, dal parere di colleghi nostri autorevolissimi, che fanno parte della Giunta del bilancio. Fra questi l'onorevole Abignente, che ha voluto che nel verbale di una delle adunanze della Giunta fosse inserita una sua dichiarazione, nella quale in sostanza dice di non aderire al voto favorevole a questo disegno di legge perchè ritiene sia una nuova canzonatura preparata alle popolazioni interessate.

Io dunque mi asilo dietro l'opinione del collega Abignente, appunto per non ripetere, come diceva poc'anzi, quello che hanno detto altri oratori. Ma dirò che non può sfuggire ad alcuno la inconsistenza e la vacuità della dizione dell'articolo 4, che è poi l'articolo principale di questo disegno di legge.

In esso è detto che saranno costituiti gli uffici ed iniziate le espropriazioni. Ora non sappiamo come e con quale personale tecnico questi uffici saranno costituiti. Eppure soltanto in base alla costituzione di essi possiamo sperare nella attuazione di queste linee complementari.

Poichè ho la facoltà di parlare, farò ancora una osservazione che mi sembra di qualche importanza.

Nella relazione dell'onorevole Vendra-

mini si allude alla possibilità di trattative con la società concessionaria della Palermo-Corleone, di quella linea che diverrà di notevole importanza quando sarà compiuto il tratto San Carlo-Sciacca, perchè diventerà la linea di più rapida comunicazione fra la costa settentrionale e la meridionale della Sicilia. Ma, domando all'onorevole Vendramini ed al ministro dei lavori pubblici, sanno essi quale uso abbia fatto di questa strada ferrata la società Palermo-Corleone? Noi ci troviamo in presenza di una società, la quale ha violato tutti gli articoli del contratto e, direi quasi, tutte le leggi. Ne potrete giudicare da alcuni fatti, che racconterò, e che debbono essere a cognizione di quelli fra i nostri colleghi siciliani, che hanno avuto la sventura di viaggiare su quella linea. Basti dire che i treni su quella linea partono, come gli antichi bastimenti, *vento permettendo*; perchè, se spira un forte vento di scirocco si va incontro a tutti gli inconvenienti di una vera navigazione terrestre. (*Si ride*) Ma non è tutto. Vi è un punto, dopo la stazione di Marineo, in cui, quasi ogni volta, i viaggiatori sono costretti a scendere dai vagoni ed a spingere con le loro braccia il treno affinchè l'esaurita macchina possa arrivare a superare la pendenza, che altrimenti non arriverebbe a vincere. (*ilarità*).

MARESCA. Questo non potrebbe avvenire in mare. (*Si ride*).

TASCA DI CUTÒ. Questa è la condizione delle cose. Quindi trovo inutile parlare di trattative. Non è il caso di parlare di trattative con la Società Palermo-Corleone, dappoichè detta Società avrebbe dovuto da un pezzo essere dichiarata decaduta se esistesse un ispettorato governativo. Faccio perciò viva raccomandazione all'onorevole ministro di non voler seguire il criterio del relatore, ma, prese le debite informazioni, di voler decidere la questione della Palermo-Corleone secondo che crederà più conveniente per lo Stato cioè decretando la rescissione del contratto.

Ho finito: non tedierò la Camera, specialmente in quest'ora, col consueto pistoloso retorico elettorale. Ho udito testè con grande compiacimento il vecchio (mi permetta di dirglielo) deputato Fill-Astolfone parlare un linguaggio quasi rivoluzionario (*Interruzioni*). Ma è mia ferma convinzione che, se la deputazione siciliana fosse stata un po' meno rivoluzionaria nei suoi discorsi e un po' più rivoluzionaria nell'ora suprema delle votazioni nominali, a

quest'ora la questione delle ferrovie di Sicilia sarebbe un fatto compiuto. (*Commenti — Approvazioni*).

FILI-ASTOLFONE. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà. Accenni al suo fatto personale.

FILI-ASTOLFONE. Mi permetta l'onorevole Tasca che non mi congratuli pel suo debutto, e non raccolga la sua puntura. Dal momento che la Camera ha fatto il di lui acquisto, son certo che egli farà tutto quello che, i vecchi deputati non sono riusciti a fare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida. Veda di essere breve.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Per accondiscendere al desiderio dell'onorevole nostro Presidente mi limiterò a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se, in seguito a questa nuova legge, avranno una sorte pari alle aspirazioni delle popolazioni del resto della Sicilia le linee secondarie contemplate in una legge recentemente approvata.

Trovo nell'articolo 3 di questa legge una disposizione, che dice che, nel caso in cui le somme, di cui hanno parlato i precedenti oratori, siano esaurite, il Governo viene posto in condizione di provvedere alle somme necessarie alla costruzione delle linee contemplate nella presente legge.

Per accondiscendere alla osservazione dell'onorevole Presidente, e poichè veramente è tempo di chiudere la discussione, non ho che a fare una raccomandazione; quella, cioè, di cercare di includere nelle disposizioni dell'articolo 3 quella parte di disposizioni, che si riferiva alla legge riguardante le ferrovie secondarie, per ciò che ha rapporto con i mezzi da quella legge stanziati; poichè allora non si faceva che stanziare la somma di 500 mila lire all'anno. Ora è appunto l'esiguità di questa somma, che rende molto difficile l'approvazione di progetti di linee, che risultano molto più importanti di quelli contemplati nella legge medesima; perchè nella legge attuale sono contemplate linee, le quali non possono essere concesse alla speculazione privata, perchè la quota di concorso di lire 7,500, prevista dalla legge precedente, non è sufficiente ad attirare i capitali.

Ora io dico: se quelle linee, dipendenti dalle disposizioni di una legge, la quale mette l'industria privata nella impossibilità di eseguire le più utili fra esse, non possono

trovare la possibilità di un accoglimento favorevole da parte della Commissione e del Governo, incaricati dello studio di questo disegno di legge, procuri almeno il Governo di largheggiare, adottando una disposizione uguale a questa dell'articolo 3, e cioè disponendo che, restituendo le 500 mila lire, di cui si parla in quella legge, si possa ricorrere anche agli stessi fondi, a cui si può ricorrere secondo le disposizioni del citato articolo 3.

Ricorderà la Camera, che quelle linee sono di così grande importanza che hanno dato luogo ad agitazioni non meno gravi di quelle, che si riferiscono alle complementari. Ricorderà l'onorevole ministro, come ricorderà il suo collega onorevole Majorana, la grave agitazione per la ferrovia Paternò-Nicosia, e l'altra non meno grave di tutti i comuni dell'Etna per la costruzione di una ferrovia elettrica.

Ora, poichè si cerca di risolvere il problema ferroviario siciliano con una legge, che io approvo, la quale fra l'altro ci dà il mezzo di poter attuare l'esercizio di Stato per tutte le ferrovie della Sicilia, domando al ministro se in quest'occasione egli possa dire una parola, che rincuori le popolazioni, che hanno diritto all'esecuzione di linee, le quali dalla legge stessa sono riconosciute della più grande importanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Rudinì Antonio ha facoltà di parlare.

DI RUDINÌ ANTONIO. Ho chiesto di parlare, e, come è mio costume, sarò brevissimo, per fare una dichiarazione, che si riferisce all'azione di Governo da me esercitata in tempi passati, decisamente contraria alla linea Castelvetro-Porto Empedocle; linea che io dichiarai una strada elettorale, perchè tale a me pareva. Quello era un tempo, nel quale chi aveva la responsabilità del Governo aveva pure il dovere di perseguire il disavanzo con la spada alle reni, di restaurare la pubblica finanza, di mettere lo Stato in condizione di fare quello che ora si fa. Dunque allora ho fatto il mio dovere, e non mi dolgo di quanto hanno detto gli onorevoli Fili-Astolfone e Saporito.

FILI-ASTOLFONE. Io non l'ho nominato.

DI RUDINÌ ANTONIO. Anzi li ringrazio sinceramente, perchè mi hanno dato occasione di dire qui pubblicamente le ragioni per le quali mi sono opposto a quella linea ferroviaria. E notino che io non mi opponeva solo a quella linea, ma alle costruzioni ferroviarie di tutto il Regno,

perchè questo era il mio dovere per contribuire alla restaurazione delle nostre finanze. Ora che abbiamo toccato il cielo col dito...

SPIRITO. Bisogna andare adagio.

DI RUDINÌ ANTONIO. Bisogna andare adagio dice l'onorevole Spirito, ma io dico: no, andate avanti e presto.

Mi congratulo che questo disegno di legge, che è figlio di un altro presentato dall'onorevole Giusso, sia oggi in discussione; mi congratulo che, invece di una breve linea di pochi chilometri, si tratti di una rete di 400 e più chilometri; e me ne felicito soprattutto con me, perchè questo prova che l'opera mia è stata utile ed efficace nell'interesse del paese.

Ma, appunto perchè sono stato nei tempi andati così severo, ed ho sfidato con lieto animo l'impopolarità, e mi sono lasciato lapidare dai miei conterranei, appunto perciò credo di avere titolo ad essere ascoltato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dal Governo del Re quando io, « con le ginocchia della mente inchino », caldamente lo prego di accogliere l'emendamento, che sarà per presentare il mio amico onorevole Giusso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

GIUSSO. Egregi colleghi, prendo a parlare per tre ragioni. Prima di tutto ringrazio il collega Saporito delle cortesi parole, che ha rivolte al mio indirizzo, per essere stato io il primo a proporre di fare una rete completa a scartamento ridotto in quella plaga della Sicilia, nella quale doveva essere costruita la linea Castelvetro Porto Empedocle, che sarebbe stata più costosa e poco utile a quelle popolazioni. E nel ringraziare lui, ringrazio altresì coloro, che si sono associati a lui, cioè l'onorevole Filì-Astolfone, l'onorevole Di Rudinì ed altri. Ho il dovere altresì di parlare per rendere una lode veramente sentita all'onorevole Saporito, perchè in quei primi momenti, in cui mi venne questo pensiero, ebbi lui al mio fianco; ed egli affrontò gagliardamente la impopolarità, che in quei giorni la mia proposta destava in tutta la Sicilia. In terzo luogo prendo a parlare per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di accettare una mia preghiera, quella, cioè, di voler restringere il tempo stabilito per questa costruzione. Sette anni per costruire queste linee sono un periodo assolutamente troppo lungo. Queste linee non incontrano difficoltà tecniche: sono fatte a scartamento ridotto; di opere d'arte, per quanto sap-

pia, ve ne sono pochissime; trafori importanti nessuno; quale è dunque la necessità che, per fare questa rete a scartamento ridotto, si debbano impiegare sette lunghi anni? Mi permetto, ed è la prima volta forse, di parlare un poco di me. Io, meridionale, intuendo e comprendendo il desiderio vivissimo di due regioni nobilissime d'Italia, il Piemonte e la Lombardia, che richiedevano non solo i due accessi al Sempione, ma li richiedevano d'urgenza, imposi alla Società per contratto che in poco più di due anni le due grandi linee dovessero essere compiute, e sono state compiute.

Noti, onorevole ministro, che le difficoltà di costruzione delle due linee erano gravissime, perchè si trattava di costruirle in paesi montuosi, perchè le espropriazioni erano difficilissime, e poi perchè sulla linea Santhià-Borgomanero vi era da fare un traforo di circa otto chilometri, in condizioni difficilissime; tanto che la Società stessa trepidava nell'accettare il contratto; ma io lo imposi e le linee furono eseguite nel periodo stabilito.

Ora, se quelle linee difficilissime (quando si è voluto rendere veramente omaggio a quelle popolazioni che domandavano di averle subito, affinché, quando il Sempione fosse aperto, potessero essere in esercizio) sono state costruite, ugualmente debbono essere costruite in breve tempo queste linee della Sicilia, che rappresentano un bisogno assoluto della parte più meridionale dell'isola.

Il contentare queste provincie significa fare opera altamente patriottica (*Bene!*) non solo per soddisfazione morale di quelle popolazioni, ma perchè veramente i loro interessi economici se ne gioveranno grandemente. (*Bravo!*)

Prego quindi il ministro, che oggi è un meridionale, perchè voglia fare per questa rete, quanto io feci per le linee di accesso al Sempione, e perchè voglia trattare la Sicilia come io trattai il Piemonte e la Lombardia. (*Vive approvazioni*)

Il termine di sette anni, onorevole ministro, è scandalosissimo (*Benissimo!*); deve essere assolutamente ridotto; ed io propongo che sia ridotto a quattro anni.

Nè si può dire che ci siano questioni tecniche. Non ce ne sono affatto. Il traforo del Gattico sulla linea Borgomanero-Santhià, che offriva le più grandi difficoltà si è fatto in poco più di due anni. Non c'è quindi alcuna ragione che valga a non fare questa

opera in un periodo doppio, e cioè in quattro anni.

Ed ho finito. (*Benissimo! — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro. Riservando, come è naturale, la parola al mio collega dei lavori pubblici, che è direttamente interessato, consenta la Camera che per ciò, che è di mia particolare spettanza, cominci con dire qualche cosa sui due principali argomenti trattati dagli onorevoli colleghi. Vale a dire sulla parte finanziaria della proposta presentata alla Camera oggi, e sulle altre linee, oltre quelle complementari propriamente dette.

Comprendo lo stato d'animo di tutti i colleghi, che hanno parlato (di quasi tutti almeno); stato d'animo che risponde a quello delle popolazioni, a cui anch'io appartengo, e che nella maggior parte si resero conto delle altissime ragioni politiche, ricordate testè con nobile parola dell'onorevole Di Rudinì (ragioni che hanno fatto indugiare un decennio addietro la costruzione delle ferrovie complementari), ma che non si sono poi rese conto del ritardo successivo. Anzi la Camera ricorderà forse che speranze analoghe a quelle, che gli onorevoli colleghi hanno esposto alla Camera, io, prima di essere al Governo, più volte con loro manifestai.

Effettivamente è opera di giustizia, come ha detto testè l'onorevole Giusso; è opera di vera importanza politica. Se non volessi trattenere la discussione nei termini, in cui deve essere mantenuta, potrei dire all'onorevole Fili-Astolfone che è stato ingiusto, quando, parlando di un Ministero precedente, del quale facevo parte anche io, dichiarò che si era perduto del tempo.

Del tempo, nel 1905, non si perdette: ma è inutile indagare responsabilità, quando abbiamo l'eloquenza dei fatti. Io credo che la presente legge contenga i mezzi necessari per poter provvedere, per quanto possano questi mezzi essere dal legislatore provvisti.

Al nostro nuovo collega Tasca di Cutò, che ha preso a parlare ed ha mostrato una sfiducia *ratione auctoritatis*, perchè non amava rimasticare (è la sua parola) i discorsi degli altri, mi permetto di dire che egli ha ripetuto il discorso di un assente, dell'onorevole Abignente.

Senza cercare le ragioni, per le quali l'onorevole Abignente abbia ritenuto che questa

legge sia finanziariamente inefficace nei fini della costruzione, se tali ragioni fossero state esposte, avrei potuto contraddirle.

TASCA DI CUTO'. Non finanziariamente: per la mancanza degli ingegneri.

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro. Ma, onorevole Tasca di Cutò, diceva Machiavelli che i denari sono il nerbo della guerra; come i danari danno i soldati, così danno gl'ingegneri. E purtroppo lo provo io per le grandi molestie che io ricevo dai colleghi. La questione è sempre di denaro; quando essa è risolta, creda pure che si trovano anche gli ingegneri.

Ora, per quanto sia possibile, questo disegno di legge provvede molto meglio dei precedenti. E perchè?

Intanto l'articolo 2, quello dei 3 milioni e 500 mila lire, nella sua stessa redazione (basterebbe leggerla) mostra che si tratta di un acconto immediato e per le prime spese occorrenti.

Basta che i colleghi leggano l'articolo per persuadersi che si tratta di 3 milioni e 500 mila lire disponibili sull'esercizio 1905-1906, cioè sull'esercizio che finirà tra giorni. Somma dunque immediatamente disponibile; ma per l'avvenire, cioè dal 1° luglio in poi, che cosa si fa? Questo disegno di legge, che i nostri predecessori hanno presentato, e che noi con lieto animo abbiamo fatto nostro, ritenendo che lo si debba sollecitamente approvare, tanto che il Presidente del Consiglio ne fece oggetto di speciale menzione nella dichiarazione politica, con cui presentava il nuovo Gabinetto alla Camera; questo disegno di legge propone un sistema di operazioni di credito, le quali possono essere immediatamente efficaci perchè, e basta leggere l'articolo 3, non si fa che anticipare i capitali per le spese, cui si sarebbe, invece, dovuto provvedere con i sussidi, che le antiche leggi concedevano.

Rimane dunque una questione tecnica sul modo come questa operazione dovrà svolgersi; ma la Camera non deve preoccuparsene. L'onorevole Libertini diceva che l'emissione di queste obbligazioni richiederà del tempo; ma posso rassicurarlo. Non sarà questa una difficoltà; si tratta di cose tecniche molto facili; basti pensare a quello, che il tesoro ha compiuto per tutto ciò che si riferisce alla amministrazione dei mezzi per le liquidazioni ferroviarie e per l'assetto di tutto il servizio ferroviario. Si trattava di un molto maggiore servizio, che pure si è molto bene iniziato e si svolge ancora meglio. Ad ogni

modo, quello che oggi si propone di fare è il meglio, che si sia mai fatto con tutti i sistemi precedenti.

Dopo ciò spero che non abbiano più a ripetersi dubbi; spero anche io che questa sia l'ultima discussione, che facciamo in proposito; e spero, che per una volta tanto, si possa dire che le favorevoli previsioni del Governo sono state seguite dai fatti.

Vengo al secondo punto, alle altre ferrovie. È bene che la Camera tenga conto di ciò che facciamo. Con questa legge si provvede alle complementari, cioè alla Castelvetro-Porto Empedocle, anzi alla filiazione della Castelvetro Porto Empedocle, cioè alla sua trasformazione in otto linee. Con un saggio criterio amministrativo, con un senso di vera sapienza e di patriottismo, l'onorevole Giusso trasformò la vecchia Castelvetro Porto-Empedocle, che fino dal 1879 era stata iscritta fra quelle da costruirsi dallo Stato, in otto linee; e tali sono le complementari che costituiscono un vero diritto per quelle popolazioni. Ma queste otto linee non esauriscono il problema ferroviario siciliano. È doloroso anzi dover constatare come finora esse non siano state costruite e come quindi la sistemazione di tutto intero quel problema sia stata ritardata. Altre linee vi sono, e ne hanno parlato gli onorevoli Libertini, De Felice e Finocchiaro-Aprile. Come provvedere ad esse? La Camera certamente intende che oggi, mentre dobbiamo risolvere il problema delle complementari propriamente dette, non possiamo e non dobbiamo turbarlo con quello relativo alle altre linee, di carattere secondario.

Come ministro del tesoro, ed anche come rappresentante di una popolazione interessata a queste linee secondarie, più volte ho reclamato l'allargamento della rete. Ma, lo dicevo da semplice deputato e lo dico da ministro, non si può compromettere la questione delle complementari con quella delle altre linee di carattere secondario. Una cosa alla volta!

FINOCCHIARO-APRILE. Perfettamente.

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro. Oggi finalmente, spero, mettiamo una pietra sepolcrale sulla questione delle cosiddette complementari, augurandoci di non vederla più risorgere, anche colla costruzione abbreviata, di cui faceva cenno l'onorevole Giusso. Risolta siffatta questione, restano altri problemi, per i quali non è detto che non dobbiamo provvedere. Per le altre ferrovie vige il sistema delle concessioni all'in-

dustria privata, ossia il sistema dei sussidi: quel sistema, per il quale colla legge 1905, opportunamente ricordata dall'onorevole Finocchiaro Aprile, venne assegnato un sussidio chilometrico di 7,500 lire per le linee aventi speciale importanza, per quelle destinate a congiungere capoluoghi di circondario o città aventi 100 mila abitanti, e per quelle destinate a raccordare grandi linee fra loro disgiunte.

Per soddisfare a questo servizio ogni anno nel bilancio del Ministero del tesoro si è iscritta la somma di 500,000 lire. Qui l'onorevole Finocchiaro Aprile mi faceva una domanda, e pronta e, ritengo, favorevole per lui, sarà la mia risposta. Queste 500,000 lire sono stanziare successivamente anno per anno. Ebbene, s'intende che ogni anno si continua a svolgere il servizio degli stanziamenti antecedenti. Fu una volta sollevata alla Camera la questione: fu chiesto al mio onorevole predecessore Di Broglio se non si investe la intera somma, *quid juris* per gli anni successivi? Vain economia? Ma l'onorevole Di Broglio dichiarò che non si poteva intendere così, e che dovesse questo fondo rimanere disponibile per quanto negli anni successivi potesse occorrere di fare. Questa interpretazione è stata costantemente eseguita; ed oggi, nel giorno, cioè, in cui parlo, noi abbiamo una tal quale disponibilità, perchè (come ha detto l'onorevole Libertini, della cui diligenza mi sono compiaciuto, leggendo la relazione della Direzione generale del tesoro) molte domande ci sono.

Ma, ancora interruppe l'onorevole Finocchiaro, avremo dunque solamente queste disponibilità degli esercizi passati? Quanto prima, al primo luglio, avremo il nuovo stanziamento di 500,000 lire. Però le domande sono molte; i bisogni sono ancora maggiori delle domande; il problema non si può dire risolto con lo stato presente della nostra legislazione. Ma le cose si fanno una alla volta: ultimiamo il problema delle complementari propriamente dette; rendiamoci conto delle disponibilità del bilancio da una parte, e dall'altra parte rendiamoci conto dei bisogni delle nostre popolazioni; armonizziamo gli uni con le altre; ed in avvenire provvederemo. Perché voglio sperare che non avremo bisogno per l'avvenire di ricorrere a quel rimedio violento, a cui fece accenno l'onorevole Di Rudini, il quale dovette adoperarlo dieci anni addietro.

Ma certo nessuno dei nostri colleghi vorrà pretendere che per soddisfare alle esigenze

delle popolazioni, per quanto siano esigenze giuste e legittime, si debba smantellare il bilancio. I bisogni delle popolazioni e l'interesse del bilancio debbono essere insieme armonizzati, soprattutto per il bene del Paese.

Dopo queste dichiarazioni, confido che gli onorevoli colleghi, che hanno raccomandato altre linee, accetteranno la mia dichiarazione, che intendo, cioè, risolvere il problema delle complementari con le disponibilità del bilancio. Intanto per l'interesse delle popolazioni conviene approvare le complementari; e sono sicuro di fare non inutilmente appello anche agli interessi particolari degli onorevoli colleghi, che, come ben disse l'onorevole Chimirri, rappresentano non solo l'interesse della Sicilia, ma anche quello generale di tutta Italia. (*Vive approvazioni*).

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, la Camera è ancora sotto l'impressione della vibrante parola dell'onorevole Giusso, il quale mi chiedeva che io facessi per le complementari Sicule quello che egli aveva fatto per il Sempione. Con questo argomento, che non poteva non trovare eco nell'animo mio, egli si associava alle vive insistenze, che dall'onorevole Finocchiaro, dall'onorevole Fili-Astolfone e dall'onorevole Libertini, mi erano state rivolte, e che trovavamo un'espressione pratica nella parola dell'onorevole Saporito, allorchando mi chiedeva con quali mezzi intendessi provvedere alla sollecita costruzione delle linee complementari. Ebbene, per quanto il tempo entro il quale può essere costruita una linea, non possa essere stabilito con improvvise determinazioni, ma soltanto dopo studi concreti, tenuto conto delle difficoltà delle opere da costruire e della disponibilità del personale, non posso tuttavia rimaner sordo all'appello, che mi faceva l'onorevole Giusso, e non posso, data la formula stessa del disegno di legge, che non dice: *dopo 7 anni*, ma: *entro 7 anni*, non accogliere la sua esortazione. (*Bravo! Bene!*) Perciò, come prova della buona volontà e del desiderio mio e di tutto il Governo, che si renda alla Sicilia questa tarda giustizia riparatrice consento che il termine venga abbreviato da 7 a 5 anni.

Spero che l'onorevole Giusso, dopo ciò, ritire il suo emendamento. E lo assicuro che da parte mia farò ogni opera perchè

la promessa sia mantenuta, ed entro cinque anni quelle fin e siano compiute.

GIUSSO. Domando di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed ho ragione di sperare che quelle linee saranno compiute entro cinque anni, perchè i lavori saranno eseguiti non dal Ministero dei lavori pubblici, che non avrebbe i mezzi opportuni, ma dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato, la quale dispone di un personale se non esuberante, certamente più numeroso e più esperto in materia di costruzioni ferroviarie.

Debbo soggiungere che, per l'impianto degli uffici a Porto Empedocle, a Castel Vetrano, ed anche a Piazza Armerina, per quel tronco che è quasi separato dalla grande rete, la Direzione generale delle ferrovie di Stato ha fatto appello a tutte le scuole d'applicazione degli ingegneri, perchè i giovani più valorosi e maggiormente dotati di buoni studi siano subito segnalati per essere collocati dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato in quegli uffici. E assicuro la Camera che farò le più vive premure perchè un sufficiente personale sia destinato alla costruzione della rete Sicula; poichè trattasi di un impegno di onore preso davanti al Parlamento e di una tarda giustizia, resa alle popolazioni siciliane.

Con questi avvedimenti spero di poter corrispondere ai desideri dell'onorevole Giusso. Parecchi altri onorevoli colleghi, hanno domandato se la costruzione, per quanto accelerata ed abbreviata, sarà fatta tenendo conto di quei criteri di sicurezza, conciliabili con la velocità, che la linea deve possedere per potere essere convenientemente esercitata. Per il primo punto assicuro la Camera che il Governo non è un così cattivo costruttore come si crede. Come bene ha osservato l'onorevole Saporito, per le indagini fatte dalla Commissione sull'ordinamento delle ferrovie, si è potuto dimostrare che, non avendo lo Stato interesse a risparmiare e a garantirsi degli utili, le costruzioni fatte dallo Stato sono eseguite con una larghezza, talvolta perfino eccessiva. Gli onorevoli colleghi, che di ciò si sono preoccupati, possono vivere tranquilli: le linee saranno costruite, traendo il miglior partito possibile dalle condizioni locali per conciliare la sicurezza dell'esercizio con la velocità maggiore.

Io posso rassicurare l'amico onorevole Finocchiaro-Aprile, il quale voleva raccomandare al Governo di non peggiorare i progetti di massima delle Sicule.

Ma noi non li peggioreremo, speriamo di migliorarli, non ispirandoci a criteri di gretta economia, perchè talvolta l'economia, che si fa sulle costruzioni è una perdita sull'esercizio.

I progetti definitivi, i quali saranno compilati dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato, seguiranno il tracciato dei progetti delle ferrovie Sicule, apportandovi però gli emendamenti opportuni per la sicurezza dell'esercizio: essi seguiranno, fin dove sarà possibile, le strade nazionali anzichè la sede propria; ma sia sicuro l'onorevole Finocchiaro-Aprile che ogni avvedimento sarà messo in opera perchè sia esaudito il desiderio suo che è quello delle popolazioni siciliane. Anzi a questo proposito, debbo dire una parola di lode ai valentuomini che, sedendo in questa Camera, hanno portato la parola della verità alle popolazioni siciliane nel momento in cui si tennero come offese nel loro amor proprio, solo perchè era stato proposto di mutare la ferrovia a scartamento ordinario in ferrovia a scartamento ridotto. Quei valentuomini hanno avuto il merito di dotare la Sicilia di una rete complementare molto più importante della semplice ferrovia a scartamento ordinario Castelvetro-Porto Empedocle.

E ad essi va data una parola di lode e perchè finalmente in Sicilia, come altrove, come in Basilicata e in Calabria, si è compreso che le linee a scartamento ridotto, mentre costano meno di quelle a scartamento ordinario, possono rendere servizi utilissimi del pari così all'agricoltura come al commercio; e d'altra parte possono dare, anche dal punto di vista dei prodotti, un prodotto notevolissimo, come, per esempio, si ha per la Napoli-Nola-Baiano, come lo danno quelle economiche del Belgio, e come lo daranno quelle ordinate in Francia, dove si è voluta dotare di linee a scartamento ridotto la Bretagna.

Questo convincimento, che via via è penetrato nelle popolazioni siciliane, deve attribuirsi alla propaganda di verità, che molti valentuomini hanno compiute; mancherei al mio dovere se in questo momento non tributassi loro per quest'opera di propaganda una sincerissima lode.

Una parola sola dirò all'onorevole Tasca, con cui mi felicito per il suo odierno debutto. Egli ha dichiarato che il servizio della ferrovia Palermo-Corleone, rispetto alla quale dovemmo avviare delle trattative, secondo il concetto dell'onorevole Tasca, procede in modo tale da potersi para-

gonare ad una stranissima navigazione terrestre e da presentare pericoli gravissimi; cosicchè in conclusione, bisognerebbe rescindere il contratto con l'attuale concessionario e dichiararlo decaduto. Non posso esprimere ora alcun giudizio sul merito delle affermazioni dell'onorevole Tasca: una cosa sola posso dichiarare a lui ed alla Camera, e cioè che assumerò tutte le opportune informazioni. Se il concessionario avrà mancato al suo dovere farò strettamente il mio, che è quello di applicare rigorosamente ed imparzialmente la legge.

Ho poche altre cose da dire agli onorevoli colleghi, che si sono occupati delle così dette ferrovie secondarie locali; poche cose, perchè il ministro del Tesoro ha già date le spiegazioni opportune. Mi associo pienamente a lui nelle considerazioni di carattere finanziario che egli ha fatte.

Dirò alla Camera che il fondo stanziato in bilancio presenta ancora un margine abbastanza largo per le sovvenzioni chilometriche alle ferrovie secondarie; e credo che lo presenterà ancora per qualche tempo. Faccio questa dichiarazione alla Camera perchè purtroppo in Italia si è organizzato il traffico delle concessioni, e perfino il traffico delle istruttorie, e perfino delle domande di concessione di ferrovie.

Si fa la istanza per una concessione di ferrovia, e, sul mercato si quota la domanda, quasi questa attribuisce un qualche diritto di preferenza.

Si insiste per fare la istruttoria, si vendono le istruttorie, e finalmente, quando si è ottenuta una concessione, si vende la concessione; di guisa che siamo di fronte ad una vera corsa al pallio con tali domande di concessione di ferrovie secondarie.

Ora bisogna assolutamente provvedere; e se i poteri, che ho, non mi parranno sufficienti, li domanderò al Parlamento: (*Benissimo! Bravo!*) ma questo traffico delle domande di concessione di ferrovie secondarie deve assolutamente cessare. (*Approvazioni*).

Noi abbiamo il dovere ogni qual volta ci troviamo in presenza di consorzi seri e di ditte industriali costituite con capitali propri di largheggiare senza spilorceria; ma non dobbiamo, no, servire alle speculazioni di borsa. E così dichiaro all'onorevole De Felice ed agli altri colleghi della Sicilia che sempre quando dalla Sicilia mi verranno domande di concessione di ferrovie, domande serie da parte di consorzi o di comuni, o di provincie o di Società, che

volessero non speculare sopra la concessione, ma promuovere con la costruzione l'economia del paese, sarò sempre lietissimo di aiutare con tutti i mezzi che sono a mia disposizione la costruzione delle ferrovie secondarie.

Evidentemente il problema ferroviario siciliano non è esaurito con questa legge. (*Bravo! Bene!*)

Io, che conosco la Sicilia, e che la amo di vivissimo affetto, so quanto siano vivi e reali i bisogni di moltissime altre parti, a cui non abbiamo potuto provvedere con questa legge, ed a cui è pur nostro dovere di provvedere. (*Vive approvazioni*).

E provvedendo faremo veramente opera nazionale e patriottica, come ha detto molto bene il collega Giusso, e prima di lui anche il collega Finocchiaro-Aprile. Provvedendo, ispireremo anche nelle popolazioni il concetto che lo Stato non è più il nemico. (*Benissimo!*).

Il concetto che lo Stato fosse il nemico, lo si comprendeva durante la dura dominazione borbonica; ma oggi, che lo Stato e il Governo siamo noi stessi; oggi che qui la volontà nazionale si rispecchia nelle deliberazioni del Parlamento, lo Stato non può essere che la mano soccorritrice, il pensiero vigile e fidente, la energia operosa e feconda. (*Approvazioni*).

Questo è lo Stato e tale deve essere anche nel concetto delle popolazioni!

E se riusciremo a fare dimenticare lo scetticismo, a cui pur troppo sono state ispirate le parole dell'amico Filì-Astolfone, avremo contribuito a fare non solo opera economicamente utile, ma anche opera politicamente efficace e feconda.

È per ciò che sono sicuro non mancherà il voto unanime del Parlamento a questo disegno di legge sulle ferrovie complementari siciliane. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VENDRAMINI, relatore. Non voglio certamente assumere la responsabilità di prolungare questa discussione; mi limito semplicemente a fare due dichiarazioni ed una avvertenza.

Se nella mia relazione si è accennato a trattative in corso per affidare alla industria privata la costruzione di queste linee, nella relazione stessa è anche fatto cenno delle risposte avute, prima dal ministro Carmine e poi dal ministro Gianturco,

nei riguardi del deliberato proposito del Governo che le linee complementari della Sicilia siano costruite direttamente dallo Stato anziché dalla industria privata. Questo per dare una risposta all'onorevole Filì-Astolfone. Quanto alla osservazione fatta dall'onorevole Tasca di Cutò, debbo osservare che il suggerimento della Giunta generale del bilancio perchè si prendano accordi con la Società esercente la ferrovia San Carlo-Corleone-Palermo, non significa punto voler spingere la pubblica Amministrazione a pratiche inopportune, mentre queste dovrebbero essere rivolte a rendere più facili ed a migliorare le comunicazioni, una volta che, costruita la rete di cui oggi ci occupiamo, la linea principale Palermo-Corleone, potrà presentare comodità di servizio maggiori delle attuali. Del resto l'onorevole ministro ha già risposto in maniera da rendere inutile un ulteriore mio discorso su questo tema.

Tutti, mi pare, invocano che questa legge abbia una sollecita approvazione ed anche una pronta esecuzione; ed io credo che il miglior modo perchè questi voti siano esauditi sia quello di allontanare tutti i dubbi sulla sua applicazione.

Vengo all'avvertenza. Certamente per errore tipografico, nell'articolo 3, ove la Commissione ha fatto un'aggiunta alla proposta del Governo, nel senso che fra i mezzi, con i quali si dovrebbe procurarsi il capitale necessari per la costruzione delle complementari sicule, vi sia anche quello delle obbligazioni ferroviarie di tipo ordinario, è avvenuto uno spostamento delle parole: « oppure mediante obbligazioni ferroviarie di tipo ordinario ». Questo inciso, anziché in mezzo va aggiunto in fine dell'articolo 3, perchè non sarebbe concepibile che le obbligazioni ferroviarie di tipo ordinario dovessero iscriversi nel bilancio del tesoro, in surrogazione di quelle già autorizzate ecc.

PRESIDENTE. Si terrà conto di questa variazione, nella votazione degli articoli.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

GIUSSO. Una semplice dichiarazione. Ringrazio vivamente il ministro delle cortesie parole, che mi ha rivolte; e più ancora lo ringrazio di aver accettato, in sostanza, la mia preghiera. Poichè egli mi invita a ritirare il mio emendamento, lo ritiro, ed accetto la sua proposta di modificare il termine di sette anni in quello di soli cinque anni.

PRESIDENTE. Ne parleremo agli articoli.

La discussione generale è chiusa. Si procede alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo provvederà alla costruzione diretta delle ferrovie complementari, a sezione ridotta, della Sicilia, autorizzate con l'articolo 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, comprese le diramazioni Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia Aidone, autorizzate con l'articolo 6 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Esso si varrà all'uopo degli studi e progetti preparati dalla Società per la rete Sicilia, riveduti, in quanto occorra, anche al fine di assicurare che, a maggiore economia nella spesa, il tracciato definitivo sia tale da utilizzare, quanto più sia possibile le strade ordinarie, in conformità al disposto dell'articolo 15 della citata legge 9 luglio 1905, n. 413.

(E' approvato).

Art. 2.

Per le prime spese occorrenti per la costruzione delle dette linee, il Governo si varrà della somma di lire 3,500,000 già stanziata per le linee stesse nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1905-906 in dipendenza della tabella A, annessa alla legge 9 luglio 1905, n. 413.

(È approvato).

Viene ora l'articolo 3, il quale secondo l'avvertenza fatta dall'onorevole relatore, deve essere nella forma così emendato:

Art. 3.

Il Governo, esauriti gli stanziamenti di cui all'articolo precedente, provvederà alle ulteriori spese occorrenti per la costruzione di dette linee mediante operazioni di credito con la Cassa dei depositi e prestiti o con altri Istituti, sulla base di un interesse non superiore a 3.65 per cento, e della corresponsione di annualità da iscriversi nel bilancio del Tesoro in surrogazione di quelle già autorizzate per la concessione di dette linee alla industria privata, e per un periodo non maggiore di quello ammesso per la concessione stessa, oppure mediante obbligazioni ferroviarie di tipo ordinario.

Pongo a partito questo articolo così emendato.

(È approvato).

Art. 4.

Entro due mesi dall'approvazione della presente legge, saranno costituiti gli uffici ed iniziate le espropriazioni allo scopo di mettere mano immediatamente ai lavori di costruzione, i quali saranno regolati in modo da garantire il completamento e l'esercizio di tutte le linee entro sette anni.

A questo articolo l'onorevole Giusso aveva fatto la proposta che invece di dire *entro sette anni*, si dicesse *entro quattro anni*. Commissione e Governo hanno fatto loro questo emendamento, portando però il termine a *cinque anni*.

L'onorevole Fili-Astolfone ed altri avevano proposto questo emendamento:

« *Dopo le parole: iniziate le espropriazioni aggiungere: in tutti i capi linea ove attualmente sono ferrovie da allacciare (il resto identico).* »

« Fili-Astolfone, De Michele, Arigò, Pasqualino-Vassallo, Di Lorenzo, Avellone, Maresca, De Bellis, Coffari, Testasecca ».

Vi insiste, onorevole Fili-Astolfone?

Voci. Lo ritiri.

FILI-ASTOLFONE. Lo converto in una raccomandazione.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito questo articolo 4, con la modificazione accettata dal Governo e dalla Commissione di dire « *entro cinque anni* ».

(È approvato).

Art. 5.

Le provincie traversate od interessate alla costruzione delle dette linee saranno esonerate dai contributi che le leggi 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª, e 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, hanno stabilito a carico delle provincie quando la costruzione fosse compiuta a diretta cura dello Stato, e con le agevolzze contemplate dalle vigenti leggi.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di martedì.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che i disegni di legge che erano iscritti nell'ordine del giorno della seduta di oggi, dovranno di nuovo essere iscritti nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane.

Nella seduta pomeridiana di martedì come la Camera ha già deliberato, continuerà la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per il Mezzogiorno, la Sicilia e la Sardegna, e poi, se vi sarà tempo, si inizierà la discussione dell'inchiesta sulla marina.

Proporrei poi alla Camera di tener seduta anche martedì mattina per continuare nella discussione dei disegni di legge posti nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane.

Voci. Sì, sì!

PRESIDENTE. Allora rimane così stabilito.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Abozzi. Su che cosa?

ABOZZI. Desidererei che fosse iscritto nell'ordine del giorno il disegno di legge relativo alla classificazione di Porto Torres.

PRESIDENTE. Lo iscriveremo in fine dell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza.

MORANDO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere, se furono compiuti i progetti definitivi per la bonifica e sistemazione dei torrenti nel co-

mune di Cervinara, e se e quando potranno essere appaltati i lavori relativi.

« Del Balzo ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze per sapere se non creda giusto presentare, unitamente all'organico degli impiegati tecnici del Catasto, quello degli impiegati straordinari d'ordine del Catasto stesso.

« Valeri ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo la data di presentazione.

La seduta è tolta alle 19.10.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri. Elezione non contestata del deputato Tasca nel collegio di Sciacca.
3. Svolgimento diinterpellanze.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 29 giugno 1906.