

## CCLXXI.

2<sup>a</sup> TORNATA DI MERCOLEDÌ 12 DICEMBRE 1906PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GORIO**.

## INDICE.

<b>Bilancio dei lavori pubblici (Seguito e fine della discussione)</b> . . . . .	Pag. 10849
AGNESI . . . . .	10898
CALLAINI . . . . .	10850-54-900
CASSUTO . . . . .	10898
CASTIGLIONI . . . . .	10861
CAVAGNARI . . . . .	10854-74
CHIMIENTI . . . . .	10867
CORNAGGIA . . . . .	10887
DE LUCA PAOLO ANANIA . . . . .	10860-61
DI STEFANO . . . . .	10896
FULCI N. . . . .	10871-72
GALIMBERTI . . . . .	10878-901-02
GALLINI . . . . .	10862-72
GALLINO . . . . .	10857-61-70-80-81-86
GALLUPPI . . . . .	10871
GIANTURCO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	10853
	10855-57-59-60-62-65-68-70-71-72-74-76-78
	10879-81-83-85-87-91-96-98-99-900-01-04
GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	10906
GUARRACINO . . . . .	10869
LEALI . . . . .	10859
LOERO . . . . .	10858-78-79
MONTI-GUARNIERI . . . . .	10862-68-69
NICCOLINI . . . . .	10864-66
ORLANDO SALVATORE . . . . .	10896
PINI . . . . .	10859
PRESIDENTE . . . . .	10907
RICCIO . . . . .	10882-84-85
RIZZONE . . . . .	10865
RUBINI ( <i>presidente della Giunta generale del bilancio</i> ) . . . . .	10881-82
SOLIMBERGO . . . . .	10903
TARGIONI . . . . .	10851-54
VENDRAMINI ( <i>relatore</i> ) . . . . .	10854-56-906
VIAZZI . . . . .	10875-90-91
<b>Dimissioni del deputato Santini (Non accettate)</b> . . . . .	10840
BORGHESE . . . . .	10840
GUERCI . . . . .	10840
PRESIDENTE . . . . .	10840
<b>Giuramento dei deputati Mauri e Raggio</b>	10848-66
<b>Interrogazioni:</b>	
Uccisione del professore Rossi in Napoli:	
CHIMIENTI . . . . .	10842
CIUFFELLI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10841
FACTA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10840-42
MARGHERI . . . . .	10841

## Strada nazionale Cerda-Gangi:

DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	Pag. 10843
ROSSI E. . . . .	10843

## Collocamento a riposo di un professore:

CIUFFELLI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10844
CORNAGGIA . . . . .	10844

## Regolamento esecutivo della legge sulla costruzione ed esercizio delle ferrovie:

DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10845
VALERI . . . . .	10845

## Nuova prova di esami ginnasiali:

CIUFFELLI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10846-48
TARGIONI . . . . .	10847

**Proposta di legge (Svolgimento):**

Tombola telegrafica a favore della società « Pro Infanzia » di Roma e dell'ospedale di Pesaro.

ALBICINI . . . . .	10849
LUCIFERO ALFONSO . . . . .	10848
MASSIMINI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	10849

**Relazioni (Presentazione):**

Vendita al comune di Milano dell'ex Fortino di Porta Vittoria (PAIS-SERRA).

	10863
Modificazioni alla legge sulla leva marittima (Id.) . . . . .	10863

**Rinvio e ritiro d'interrogazioni** . . . . . 10843-44-46**Verificazione di poteri (Convalidazione)** . . . . . 10848

La seduta comincia alle ore 14.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato.

**Petizioni.**

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto delle petizioni.

DE NOVELLIS, *segretario. legge:*

6727. I Consigli comunali di Olevano sul Tusciano e Nepi fanno voto che nel disegno di legge sui pesi e misure sia concessa ai comuni una compartecipazione ai diritti pagati dagli utenti.

6728. Il Consiglio comunale di Riposto, lamentando l'esclusione del porto di Riposto da quelli beneficiati dal nuovo disegno di legge sulla esecuzione di opere marittime, fa voti che il ministro dei lavori pubblici voglia riparare alla omissione.

6729. L'onorevole Gucci-Boschi presenta una petizione firmata dalle signore Aurora Zauli vedova De Toni ed altre nella quale esse fanno voti che il riposo ebdomadario accordato dalla legge sul riposo delle donne e dei fanciulli sia fissato obbligatoriamente dalla sera del sabato alla mattina del lunedì.

6730. Il Consiglio comunale di Lagonegro fa voti che vengano concessi ribassi ferroviari agli impiegati degli enti locali.

6731. I Consigli comunali di Carro e di Sesta Godano fanno voti che nel progetto dei lavori ferroviari urgenti da presentarsi al Parlamento sia compresa la linea interna Genova-Spezia.

6732. Francesco Ciaburri, straordinario nella cancelleria giudiziaria del tribunale di Avellino, a nome anche dei colleghi delle preture dipendenti, fa voti che, prima delle vacanze natalizie, la Camera discuta il disegno di legge presentato dall'onorevole Leone per la sistemazione degli straordinari delle cancellerie giudiziarie.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo di otto giorni, per motivo di famiglia, gli onorevoli Morando e Ferraris Carlo.

(Sono conceduti).

### Non si accettano le dimissioni del deputato Santini.

PRESIDENTE. Dall'onorevole Santini è pervenuta la seguente lettera:

Roma, 12 dicembre 1906.

A. S. E. il cav. Giuseppe Biancheri, presidente della Camera dei deputati.

Per mie personali considerazioni in ordine all'esercizio del mandato politico, presento le dimissioni da deputato e prego V. E.

farle accettare dai miei egregi colleghi, ai quali ed all'E. V. m'onoro confermare i miei profondi sentimenti di stima, di riconoscenza e di affetto.

Felice Santini.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Borghese.

BORGHESE. Ho chiesto di parlare per proporre alla Camera che non accetti le dimissioni da deputato dell'onorevole Santini, perchè mi pare che esse siano motivate da considerazioni estranee a questa assemblea. (*Bene! Bravo!*)

GUERCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUERCI. Mi associo completamente a quanto ha proposto il deputato onorevole Borghese e mi terrò contento di dare il mio voto perchè siano respinte le dimissioni di questo brav'uomo, che, in fondo in fondo, porta sempre nelle sue considerazioni dei convincimenti onesti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Borghese, al quale si associa l'onorevole Guerci, propone che piaccia alla Camera di non prendere atto delle dimissioni da deputato, presentate dall'onorevole Santini.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata all'unanimità).

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. Le prime sono quelle che l'onorevole Marghieririvolge al ministro dell'interno e dell'istruzione pubblica « per sapere quali provvedimenti intendano rispettivamente adottare, a fine di accertare la responsabilità della pubblica sicurezza per non avere, benchè richiamata dal rettore, allontanato il Laganà, già processato per altri reati di sangue, dai locali universitarii; sottoponendolo a speciale sorveglianza ed a fine di venire in aiuto, ove sia necessario, alla famiglia del professore Giovanni Rossi, così barbaramente ucciso », e quella che l'onorevole Chimienti dirige al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere quali provvedimenti intenda proporre per assicurare la sussistenza della derelitta famiglia e la educazione degli orfani del compianto professor Rossi ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'in-*

terno. Il fatto al quale allude l'onorevole Marghieri nella sua interrogazione è uno dei più dolorosi.

Egli domanda quali provvedimenti intenda adottare il Governo per accertare le responsabilità che vi possano essere: io ricordo all'onorevole Marghieri che perfino sulla bara del Rossi si aprì una discussione circa queste responsabilità e, poichè è in corso un procedimento penale contro l'autore della strage, da esso verranno chiarite le responsabilità stesse.

Tuttavia tengo a dichiarare all'onorevole Marghieri che il Governo è conscio del suo dovere e, indipendentemente dalla procedura che è in corso, nulla tralascerà per accertare se esistano delle responsabilità, e ciò non soltanto perchè è suo dovere, ma anche per un sentimento di omaggio alla memoria venerata di quel povero professore che cadde vittima del suo dovere ed al quale in questo momento rivolgo il compianto unanime della Camera e del paese. (*Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Per quanto si riferisce alle responsabilità indirette dell'orribile assassinio del compianto professor Rossi, io non ho che da associarmi alle parole del collega ed amico Facta. Il Ministero d'istruzione non ha ora elementi precisi e completi per giudicare di questo genere di responsabilità: esso d'altronde pensa, come ha detto l'onorevole Facta, che il miglior modo per metterle in luce sia il processo, ed io mi auguro che il pubblico dibattimento segua al più presto, come sempre dovrebbe avvenire, specialmente in questi casi, affinchè l'opinione pubblica e lo stesso Governo siano completamente illuminati e possano giudicare, ed occorrendo, punire.

Però, tanto l'onorevole Chimienti quanto l'onorevole Marghieri, hanno pietosamente rivolto il pensiero alle condizioni della famiglia del compianto professor Rossi, alle condizioni della vedova e dei poveri orfani. Il Ministero non ha potuto dare che un immediato soccorso nel momento della sciagura: esso deve attendere che sulla domanda che farà la vedova Rossi per sè e per i figli si pronunzi la Corte dei conti; perchè come gli onorevoli colleghi sanno e m'insegnano, sulla possibilità, sul diritto alla pensione privilegiata, il Ministero non può giudicare, ma deve giudicare la Corte dei conti. Quello

che prometto fin da ora è che il Ministero con viva premura raccomanderà questa domanda, e mi auguro che la Corte dei conti possa riconoscere nella morte del professor Rossi una causa di servizio. (*Benel*)

Dopo il giudizio della Corte dei conti il Ministero esaminerà le condizioni in cui rimarrà la vedova e rimarranno gli orfani del compianto Rossi e le esaminerà col più vivo interesse, secondo vogliono il dovere e l'affetto alla memoria del compianto professore; lo farà con specialissima cura, cercando ogni mezzo per alleviare le conseguenze economiche dell'immane sciagura in cui è stata gettata, da una perversa mano assassina, una famiglia così lieta e così esemplare. (*Bravo! — Vive approvazioni*).

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

MARGHIERI. Comincio col ringraziare gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'istruzione e per gli interni. Io non dubitavo punto del carattere che avrebbero avuto le loro rispettive risposte, ma era pur necessario ed indispensabile che, da parte del Governo e della Camera, venisse una parola completamente rassicuratrice così rispetto alla famiglia orbata del padre e del marito professor Rossi, come rispetto al paese.

Però mi permetta l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione che io poco confidi nella risoluzione che sarà per adottare la Corte dei conti.

Il professor Rossi non era un professore ufficiale, e sarà molto facile che la Corte dei conti si rinchiuda in una disposizione regolamentare, oltre i cancelli della quale non sarà possibile andare. Ma qualche altra cosa si può fare, ed è di provvedere, indipendentemente dalla pensione alla vedova, alla educazione delle quattro bambine che il professor Rossi ha lasciato prive di sussistenza.

Lo Stato ha alcuni posti gratuiti negli educandati della città di Napoli; si valga di questi posti e collochi queste fanciulle in quegli educandati, almeno per provvedere alla loro educazione e sottrarle ai pericoli di una vera indigenza. Questa è la raccomandazione che io mi permetto di fare al Governo e specialmente al ministro della pubblica istruzione.

Vengo ora alla risposta dell'onorevole sottosegretario per l'interno. Nuovamente lo ringrazio: non potevo dubitare menomamente che dall'altezza dell'animo suo non venissero proferite parole diverse da quelle

che egli ha pronunciato. Posso per altro aggiungere che la pubblica opinione fu profondamente turbata in seguito a quell'omicidio, perchè unanimemente si accusò di negligenza la pubblica sicurezza. Io posso attestare, senza tema di essere smentito, che l'attuale rettore ha fatto tutto quello che era in lui per allontanare il Laganà dai locali dell'Università. E quand'anche del resto questo individuo fosse stato allontanato dall'Università, egli avrebbe potuto colpire il Rossi nello stesso modo.

Egli asportava armi, mentre era ammonito. E tuttavia riuscì a sfuggire alla sorveglianza della pubblica sicurezza. Checchè si voglia dire, egli è sfuggito a questa sorveglianza. Ma non voglio pregiudicare in nessuna maniera il corso del processo.

Basti alla Camera, basti alla famiglia, basti al paese di sapere che il Governo vigila perchè ogni responsabilità sia accertata e perchè chi ha rotto paghi, chiunque sia, senza perdono, senza indulgenze. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Chimienti, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

CHIMIENTI. Io avevo interrogato solamente l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica e quindi solamente a lui ho il dovere di dichiarare che sono soddisfatto della sua risposta. Mi permetto di ricordare all'onorevole sottosegretario dell'istruzione pubblica che non bisogna far molto fidanza nella Corte dei conti che in questa materia, come in tutte quelle risoluzioni che la legge le ha affidato, non può aver cuore. Tuttavia mi piace ricordare che, se il professore Rossi non era professore ordinario della Università, era professore ufficiale dell'istituto tecnico ed egli veramente è stato assassinato nell'esercizio del suo dovere, perchè egli difendeva l'integrità dell'insegnamento che esercitava con tanta rettitudine e con tanta coscienza.

Questo giovane ha avuta la carriera travagliatissima, e permetta la Camera che io ricordi che ho avuto l'onore ed il piacere di conoscerlo due anni or sono quando lottava in mezzo a difficoltà inenarrabili per ottenere la libera docenza che gli era contrastata per più vie e da diverse ragioni; e che fu il nostro collega Orlando, allora ministro della istruzione pubblica, che rompendo gli indugi e le difficoltà che si opponevano allo avvenire di questo giovane, gli concedette quella libera docenza che a lui tardava di poter ottenere. Onorevoli colleghi, questo giovane doveva tutto a sè stesso

ed al suo lavoro onesto; e tutta la sua vita fu data agli studii, alla scienza, alla desolata famiglia.

Egli è stato rapito alla scienza ed all'affetto dei suoi colleghi e dei suoi discepoli, ed io confido che, anche quando la Corte dei conti si dovesse trincerare dietro il rigore della legge, la Camera saprà con un provvedimento legislativo speciale assicurare la sussistenza e l'educazione della vedova e dei figli del compianto professor Rossi!

E ciò facendo il Parlamento farà cosa degna! Si tratta di un giovane scienziato il quale ha perduto la vita per il compimento del suo dovere; e se è vero quello che ha detto l'onorevole Marghieri, che cioè l'autorità di pubblica sicurezza non ha efficacemente tutelata la sua vita, si tratta anche di una colpa dello Stato; per la mancata sorveglianza della pubblica sicurezza sulla persona di un cittadino in pericolo. La Camera italiana saprà riparare alle conseguenze di questa colpa e sarà per essa un titolo di onore superiore a qualunque altro. (*Approvazioni*).

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Io non posso lasciar passare sotto silenzio alcune parole pronunziate testè dall'onorevole Chimienti, le quali alludono alla noncuranza dell'autorità di pubblica sicurezza per le misure di prevenzione a tutela del professor Rossi.

CHIMIENTI. Ho detto soltanto se sono vere le informazioni date dall'onorevole Marghieri.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Egli ha voluto anticipare un giudizio che io pregava la Camera di rimandare dopo che si fosse pronunciata sul fatto l'autorità giudiziaria.

Ora ripeto che il Governo non ha mai dimenticato il dovere di verificare quali possano eventualmente essere state le responsabilità dei suoi funzionari, ma non posso permettere che si pronunzi ora qui un giudizio il quale evidentemente non solo è prematuro, e non si può dare se non quando si siano raccolti tutti gli elementi per poterlo coscienziosamente pronunziare, ma che si ha anche ragione di ritenere disforme dalle affermazioni dell'onorevole Chimienti.

CHIMIENTI. Io non ho pronunciato alcun giudizio anticipato; ho detto soltanto che, se fossero vere le affermazioni dell'ono-



revole Marghieri, il delitto compiuto sarebbe anche dovuto alla trascuranza della autorità di pubblica sicurezza.

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

Seguirebbe la interrogazione dell'onorevole Brunialti al ministro del tesoro « sui provvedimenti e sulle proposte della Commissione per il concorso al posto di capo incisore nella Zecca di Roma ».

Ma, non essendo presente l'onorevole Brunialti, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Segue una interrogazione dell'onorevole Abozzi al ministro della guerra « per conoscere se abbia avuta completa esecuzione la legge 12 luglio 1906, con la quale si stabiliva l'organico del personale dell'Amministrazione della guerra ».

Onorevole Abozzi, mi pare che ella potrebbe svolgere la sua interrogazione sul bilancio della guerra.

**ABOZZI.** Non ho nessuna difficoltà di accogliere il suo consiglio, molto più che mi sono già iscritto per parlare sul bilancio della guerra.

**PRESIDENTE.** L'interrogazione dell'onorevole Fabri al ministro di grazia e giustizia « sulla necessità di assicurare un regolare funzionamento alla pretura di Bardi » si considera ritirata per l'assenza dell'interrogante.

Segue una interrogazione che l'onorevole Enrico Rossi rivolge al ministro dei lavori pubblici « sulle ragioni per le quali si è eccessivamente indugiato, ed ancora si indugia, per riportare alla pubblica asta la concessione della manutenzione colla cilindratura della strada nazionale (70) che dalla stazione ferroviaria di Cerda conduce a Gangi; e sulla urgenza di provvedere stante il prossimo impianto del servizio pubblico con automobili ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Che si sia in passato ritardato è innegabile; che si ritardi ora, non è esatto. Io debbo ricordare che fin dall'ottobre 1902, si era fatto il proposito di tentare un esperimento della cilindratura delle strade nazionali, soprattutto per beneficio delle corse automobilistiche; ma due incanti celebrati a Roma ed a Palermo, diedero esito completamente negativo.

Questa diserzione all'asta fece supporre qualche vizio che infirmasse il progetto; ed in verità un vizio c'era: non si era studiata

abbastanza nel progetto la condizione di stabilità delle strade, ossia se esse fossero tali da sostenere il peso dei compressori meccanici. Si sottopose allora a nuovi studi questa materia nell'intento di circondare d'ogni garanzia questo primo esperimento; ed un progetto di massima stabiliva la necessità di varie opere di rinforzo per la maggiore solidità delle strade, opere dell'ammontare approssimativo di oltre 300 mila lire. Se ne fece una piccola parte, specialmente quelle di minore importanza, come il consolidamento di ponticelli, e si spesero da 50 a 60 mila lire.

A questo momento sorse il dissidio fra gli ingegneri che stimavano potersi procedere per tratti prima al consolidamento delle strade e poi alla cilindratura delle medesime; e tra quelli che ritenevano la necessità di premettere l'intero assetto delle strade. In tale stato era la pratica quando l'attuale ministro ha assunto la direzione dei lavori pubblici: ed è da questo momento che le cose sono cambiate, perchè noi demmo sollecite istruzioni all'ispettore compartimentale perchè volesse dirimere le divergenze tecniche nell'ufficio del Genio civile e, in pari tempo, lo incaricammo dei progetti esecutivi di tutti i tratti della strada in questione. Egli cominciò a constatare che un altro bisogno si era intanto manifestato, derivante dal pericolo di frane in alcuni tratti di terreni franosi. Ebbene, abbiamo anticipato una somma per gli assaggi necessari al progetto di imbrigliamento di queste frane. Ed io spero che non tarderà molto l'ispettore compartimentale a rimetterci il suo parere sulle divergenze, e tutti i progetti esecutivi perchè si possa poi senza ritardo, come è nostro proposito, procedere all'esecuzione dei rinforzi e quindi alla cilindratura ed all'appalto della manutenzione con questo nuovo metodo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Enrico Rossi, per dichiarare se sia soddisfatto.

**ROSSI ENRICO.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato, della cortesia con cui ha risposto alla mia interrogazione e dei particolari che mi ha fornito, e tralascio ogni recriminazione sulle colpe di chi, nel passato, ha indugiato. Egli ha voluto dimostrare che la ragione per la quale andò deserta la pubblica asta già bandita (che aveva rassicurato completamente quelle popolazioni intorno alla decisa e ferma volontà del Governo perchè fosse data esecuzione alla cilindratura di quelle strade da tanto

tempo reclamata), consistette unicamente nel fatto della mancanza delle opere di consolidamento.

La ragione vera, invece, per cui le due aste rimasero deserte, sta in questo: nella scarsità dei prezzi unitari che erano stati stabiliti nei capitolati. Non occorre, quindi, se non di correggere il capitolato, in quella parte economica.

Mentre si attendeva a questa correzione, nacquero le difficoltà di indole tecnica, ma quelle difficoltà potevano riferirsi alla manutenzione della piattaforma stradale, in quanto riguardavano il rafforzamento dei ponticelli, che si ritenevano deboli e tali da non poter resistere all'azione dei compressori meccanici.

Ora queste riparazioni sono state fatte. Tutte le altre riparazioni, relative alla costruzione stradale, non costituiscono ragione per ritardare la manutenzione cilindrata della piattaforma stradale, tanto vero che su quella strada, nonostante le frane, che furono in gran parte riparate, vi è sempre un gran transito di carri, di carrozze ed anche di automobili; e su essa, come l'onorevole sottosegretario di Stato sa, ebbe luogo, splendidamente, la famosa corsa per la targa Florio, dovuta alla mirabile iniziativa del cavalier Florio. E ciò vi spiega l'importanza del traffico che si svolge in quella strada, che allaccia importanti comuni.

Ma, per mettere la strada in buone condizioni, occorsero delle spese straordinarie. Ora, bisogna evitare appunto queste spese straordinarie richieste da circostanze speciali. Bisogna metterci, dunque, sulla via della manutenzione ordinaria, per porre la strada in condizioni normali. Si noti che il servizio pubblico cogli automobili sarà presto impiantato, ed il regolamento ed il disciplinare, già redatto dall'ufficio del Genio civile di Palermo è approvato. Perché perdere, dunque, ancora tempo?

Dopo tre anni e mezzo dalla prima asta, che andò deserta, ogni indugio è deplorabile.

Dopo le gentili e franche assicurazioni dell'onorevole Dari, ho fede che le promesse saranno seguite dai fatti e le opere potranno essere cominciate con sollecitudine, per soddisfare i legittimi desideri di quelle popolazioni, che riguardano un interesse di somma importanza, per paesi che sono ancora privi di qualsiasi mezzo di facile locomozione.

PRESIDENTE. Le interrogazioni se-

guenti, e cioè quella dell'onorevole Turco al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda presentare sollecitamente alla Camera, il progetto di legge, circa il miglioramento giuridico-economico della classe degli educatori nei convitti nazionali », e quella dell'onorevole Torrigiani al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come intenda provvedere alla costruzione della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve, riconosciuta dal Governo stesso indispensabile ed urgente », si considerano ritirate per l'assenza degli interroganti.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo che l'interrogazione che segue dell'onorevole Berenini ed altri sulla sentenza relativa agli scioperanti del maggio 1906, sia rimessa a venerdì. Siamo già d'accordo cogli onorevoli interroganti.

PRESIDENTE. Sta bene, questa interrogazione rimarrà nell'ordine del giorno.

Viene allora quella dell'onorevole Cornaggia diretta al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se sia vero che è stato rifiutato il collocamento a riposo ad un professore che insegna da quarantasei anni all'istituto Carlo Cattaneo ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Posso assicurare il collega Cornaggia, che il diritto al collocamento a riposo del professore del quale parla nella sua interrogazione, il professore Polli, se non sbaglio, sarà riconosciuto. È avvenuto che, siccome il fondo per le pensioni è limitato e gli impegni erano molti, l'ufficio competente del Ministero ha invitato questo professore a continuare nel servizio ancora per qualche tempo, od a chiedere l'aspettativa.

Non so che cosa abbia risposto il professor Polli, ma, comunque sia, ripeto l'assicurazione che sarà riconosciuto il suo diritto al collocamento a riposo. Occorre il consenso del Ministero del tesoro per l'impegno del fondo corrispondente alla pensione, ma questo assenso non potrà mancare, poichè si tratta di un diritto che va rispettato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cornaggia per dichiarare se sia soddisfatto.

CORNAGGIA. Io mi dichiaro soddisfatto della cortese risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato se essa equivale, come intendo io, alla promessa formale che il

professore Polli sarà collocato subito a riposo.

Questa interrogazione mi fu suggerita dalla lettura di una lettera diretta dal Ministero al professore Polli.

Questi da 46 anni presta servizio nell'Istituto Carlo Cattaneo e vi ha dedicato una intelligenza superiore ed uno zelo straordinario.

Allorchè raggiunse i quarant'anni di servizio non domandò la pensione perchè si sentiva ancora nel vigore delle forze, e continuò per altri sei anni a servire lo Stato nell'insegnamento con molta lode. Ma in questi ultimi tempi si è sentito stanco, ed a ragione, perchè ha quasi raggiunto i settant'anni.

Perciò ha domandato il collocamento a riposo, ma si è sentito rispondere che questo non era possibile, e che continuasse l'insegnamento fino alla fine dell'anno, oppure si mettesse in disponibilità, il che equivaleva per lui a perdere la metà dello stipendio.

Tuttociò mi pareva impossibile e mi mosse a presentare questa interrogazione; però le assicurazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, che io accetto col significato che ho detto, mi inducono a dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione che l'onorevole Valeri rivolge al ministro dei lavori pubblici « per sapere le cause del ritardo dannoso della compilazione del regolamento per la legge n. 237-a, (Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate) votata dalla Camera e dal Senato sin dal giugno ultimo scorso ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La legge del 20 giugno 1906 aveva dei punti di connessità col disegno di legge sui provvedimenti delle provincie meridionali, che era allora in elaborazione attivissima. Si dovette quindi attendere che anche questo disegno di legge divenisse legge, il che avvenne il 15 luglio 1906. Subito dopo, con decreto, cioè, del 18 luglio, il ministro dei lavori pubblici istituì una Commissione incaricata di studiare i problemi svariati e complessi che erano prospettati dalle due leggi riunite insieme, relativamente alla materia ferroviaria e tramviaria.

Questa Commissione ha già risolto il più grave e delicato dei problemi, quello sul-

l'equo trattamento in relazione all'articolo 21 della legge del 30 giugno; e già il regolamento sull'equo trattamento del personale è un fatto compiuto, essendo in corso di pubblicazione dopo l'approvazione di tutti i corpi tecnici competenti.

Restano ora gli altri incarichi che vennero devoluti a detta Commissione, e che non sono pochi, nè semplici.

Il presidente della Commissione ci ha però dichiarato che i lavori sono così inoltrati che presto sarà pronto anche lo schema del regolamento generale. Appena questo schema si avrà, lo sottoporremo subito al parere dei corpi tecnici, in modo che possa al più presto provocarsi il decreto reale di approvazione del regolamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri per dichiarare se sia soddisfatto.

VALERI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua cortese risposta e ne prendo atto. Gli raccomando però vivamente di affrettare le pratiche che rimangono per la pubblicazione di questo regolamento, poichè esso presenta un grande interesse per tutta Italia, ma specialmente per l'Italia centrale dove vi sono splendide strade rotabili.

Molti progetti sono già stati presentati o stanno per presentarsi ed attendono il regolamento per essere attuati.

Confido quindi che il Ministero non risparmierebbe cure per far sì che il regolamento venga al più presto pubblicato.

PRESIDENTE. Per l'assenza degli interroganti, si considerano ritirate le interrogazioni degli onorevoli:

Rosadi e Camerini, ai ministri dell'istruzione pubblica e degli affari esteri « per sapere se sia vero che si è prestato il consenso all'esportazione di una collezione artistica di sommo pregio, da Venezia all'estero, col pretesto che tale collezione appartenne a un testatore rivestito di privilegi consolari ».

Chiesa e Pennati, al ministro delle poste e dei telegrafi « per sentire se intenda modificare la disposizione portata dal § 99 del Bollettino 15 febbraio 1902, perchè nelle fatture di commercio affrancabili con 2 centesimi, possa essere manoscritto l'elenco delle merci fatturate, per elementare necessità ».

Raineri, Benaglio, Scorciarini-Coppola, Ottavi, Poggi e Camerini al ministro della guerra « per conoscere i criteri che egli in-

tenda seguire nell'approvvigionamento dei foraggi per l'esercito».

L'onorevole Negri de' Salvi ha interrogato il ministro di grazia e giustizia...

COLOSIMO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Siamo d'accordo di rimettere questa interrogazione alla seduta di domani.

PRESIDENTE. Sta bene. Verrebbero ora le seguenti interrogazioni:

Rocco, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per conoscere i motivi per i quali soltanto in pochi comuni della provincia di Napoli è impiantato il servizio telefonico, e nella maggior parte no, specie nel circondario di Casoria dove se ne avverte più acuto il bisogno nell'interesse del commercio ».

Luzzatto Arturo, al ministro delle finanze « in merito alla composizione della Commissione provinciale di appello per le imposte dirette in Arezzo, composizione che toglie al contribuente ogni garanzia di un esame spassionato dei reclami ».

Rondani, Zerboglio, Giacomo Ferri, Bissolati e Costa al ministro dell'interno, « sulla condotta del regio commissario di Novi Ligure, che nega l'uso dei locali comunali per riunioni elettorali, dopo che sono vietate le riunioni sulle pubbliche piazze, indette dal Comitato elettorale a favore della candidatura Giretti ».

L'interrogazione dell'onorevole Luzzatto rimane nell'ordine del giorno, avendomi l'onorevole sottosegretario per le finanze scritto di non poter intervenire nella seduta di oggi. Le altre due si intendono ritirate non essendo presenti coloro che le hanno presentate.

Onorevole Costa, ella intende di replicare al sottosegretario per l'interno, a proposito dell'interrogazione presentata dagli onorevoli Rondani, Zerboglio, Giacomo Ferri, Bissolati e Costa?

COSTA. No.

PRESIDENTE. L'onorevole Calissano ha interrogato il ministro della guerra...

CALISSANO. Ritiro questa interrogazione che svolgerò nella discussione del bilancio della guerra.

PRESIDENTE. Sta bene. Per l'assenza degli interroganti, si considerano ritirate le interrogazioni degli onorevoli:

Ferri Giacomo e Berenini, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare, perchè abbia subito piena esecuzione la legge 17 maggio 1906, pubblicata il 18 maggio per la riabilitazione dei condannati, giacchè collo strano

motivo che non ancora fu pubblicato il regolamento, non si applica la legge con grave pregiudizio degli interessi e dei diritti politici di molti cittadini »;

Guerritore, ai ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro « per sapere se, agli effetti della pensione, intendano accordare, agli insegnanti delle scuole medie, il cumulo degli anni di servizio prestato nelle scuole elementari ».

Quella dell'onorevole Pala al ministro delle finanze, rimane nell'ordine del giorno non trovandosi presente l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

S'intende invece ritirata quella che l'onorevole Dagosto rivolge al ministro di grazia e giustizia « per sapere se, nelle more della legge, già approvata dalla Camera e non ancora discussa dal Senato, su le decime ed altre prestazioni territoriali, voglia provocare provvedimenti per la proroga dei termini ».

L'onorevole Targioni interroga il ministro dell'istruzione pubblica « su un preteso atto di favoritismo, che vuoi compiuto per suo ordine, concedendo ad un candidato alla licenza ginnasiale, caduto nella prima e seconda prova in varie materie, fra le quali il latino, un esame *ex novo* per l'ammissione alla quinta classe del ginnasio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. All'argomento che ha determinato l'interrogazione dell'egregio collega Targioni mi pare si possa attingere il titolo della vecchia commedia di Shakespeare: *Molto rumore per nulla*.

Si è voluto parlare di favoritismo, mentre, come potrò dimostrare alla Camera, si tratta di un atto perfettamente legale ed equo. Si è voluto mettere innanzi l'accusa di favoritismo, fondandola specialmente sul giudizio che di questo atto avrebbe portato il preside del liceo di Prato.

A questo proposito, basti dire che quel funzionario, non ricercato, scrivendo a me per altre ragioni di ufficio, così si esprimeva: « Colgo questa occasione, per attestare che quanto si stampò a mio riguardo, è tutto il contrario di quanto sostenni allora ed avevo sostenuto prima con calore: concessione umana, necessaria; non illegalità, nè, tanto meno, favoritismo ».

L'atto del Ministero si riferisce alla concessione relativa ad un esame di ammis-

sione alla quinta classe ginnasiale. Vi è una disposizione del regolamento, la quale, a quei giovani che, in un esame di licenza, hanno riportato l'idoneità in metà delle materie, permette l'ammissione nella classe immediatamente inferiore.

Ora è avvenuto che un giovane che si era presentato agli esami di licenza ginnasiale a Prato, ed era caduto in alcune materie, aveva chiesto di poter essere ammesso alla classe antecedente facendo gli esami suppletivi, cioè gli esami in quelle materie sulle quali era caduto. Il Ministero non ha voluto dare questa concessione, ma ha detto: se voi volete essere ammesso alla quinta classe, rifate tutto intero l'esame. Così è avvenuto, e questo giovane ha superato gli esami di quinta ed è stato perciò ammesso.

TARGIONI. No, non è stato ammesso.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ah, non è stato ammesso? Questa circostanza, della quale parla il collega Targioni, vale maggiormente a dimostrare come esuli ogni idea di favoritismo nel caso di cui ci occupiamo.

Si parla di favoritismo e se ne è voluta trovare la ragione nel fatto che questo giovane è figlio di un illustre personaggio; l'hanno chiamato « il figlio di papà ».

Ma, per dimostrare che il Ministero non ha fatto per lui più di quanto abbia fatto per altri giovani, che non hanno la fortuna di un nome illustre, mi basta citare alcune date ed alcuni nomi di quest'anno e dell'anno scorso.

La stessa concessione fu fatta dal Ministero il 15 novembre 1905 in caso Labbate; il 17 novembre 1905 in caso Mancini Mario; il 10 novembre 1905 per Valentini Vittorio; il 29 ottobre 1906 per Sanna Salvatore; il 17 ottobre 1906 per Guazzone Carlo; il 31 ottobre 1906 per Buresti Enrico; l'8 novembre 1906 per De Feis Mario; il 5 novembre 1906 per Manfredi Marcello, che è il giovane cui si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Targioni.

La Camera vede dunque che il Ministero ha provveduto con equità, facendo una concessione che non ritiene illegale, che non vulnera gl'interessi della scuola.

I nomi che ho letto sono quelli di giovani certamente promettenti, ma non tanto noti da far supporre che il Ministero abbia voluto fare per essi atti di favoritismo.

Mi pare che questi nomi e queste date, più d'ogni altro ragionamento, valgano a

dimostrare alla Camera come a torto si sia voluto accusare il Ministero di un atto di favoritismo che è assolutamente inesistente.

PRESIDENTE. L'onorevole Targioni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

TARGIONI. Io ringrazio il sottosegretario di Stato degli schiarimenti che mi ha favorito, ma devo dichiarare francamente che, per quanto io debba riposare sul perfetto galantomismo, tanto di chi ha accordato, quanto di chi ha chiesto quest'atto, quest'atto stesso, per quanto non possa qualificarsi come un vero e proprio atto di favoritismo, ha quasi tutti gli aspetti di una concessione illegale o, per lo meno, di una interpretazione del regolamento fatta ad *usum delphini* ed estesa non a tutti, ma solamente a certe persone che forse tacitamente e misteriosamente l'avevano domandata. (*Segni di denegazione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione*).

Perchè occorre esser chiari, onorevole sottosegretario di Stato, io non porto qui il rumore che può aver fatto qualche giornale, non porto qui neanche l'espressione di certe sezioni d'insegnanti, le quali si sono ribellate apertamente a codesto atto del Ministero; io non voglio neanche portar qui l'opinione del preside del collegio Cicognini...

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Io l'ho letta.

TARGIONI. ...il quale, una volta ha detto, come ella, leggendo la sua lettera, ha esposto qui alla Camera, un'altra volta ha detto tutto il contrario, qualificando come atto di vero favoritismo la concessione fatta al figlio del senatore Manfredi.

Ma perchè, onorevole sottosegretario di Stato, quando si possono fare delle concessioni, non si fanno a tutti indistintamente? Perchè a quanti possono essere nel caso del figlio del senatore Manfredi non si apre la porta ad un esame *ex novo*, che possa loro permettere di essere ammessi ad una classe alla quale essi non potrebbero essere ammessi diversamente? Onorevole sottosegretario di Stato, voi avete dato lettura di alcuni altri casi, ma questi altri casi, a dir la verità, non erano noti: sono stati tutti casi i quali si sono verificati all'oscuro, al buio!

Ora quando si tratta di concessioni di favore, le concessioni di favore devono essere fatte chiaramente, in modo che tutti

ne possano profittare affinché non si infiltrino nell'animo degli studenti e degli insegnanti che quando siamo figli di papà si possa ottenere ciò che si vuole, quando siamo invece degli studenti di umile condizione ci si veda chiusa la porta in viso!

Il Ministero dell'istruzione deve invece, a mio modo di vedere, contenersi sempre in modo imparziale e sereno, si tratti di figli di senatori o si tratti di figli di umili operai. (*Commenti*).

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ho chiesto di parlare unicamente per confermare nel modo più esplicito quanto ho detto prima. Il Ministero ha sempre concesso questo esame di ammissione alla classe precedente ogni volta che è stato domandato. Io ho letto i nomi e le date di concessioni fatte quest'anno e l'anno passato, (*Interruzione del deputato Targioni*) nomi e date che dimostrano che non vi è stato per il figlio del senatore Manfredi il menomo atto di favoritismo.

TARGIONI. Ma perchè domandato? Non c'è bisogno di domandare: quando si tratta di un diritto, deve essere concesso a tutti indistintamente.

PRESIDENTE. Onorevole Targioni, ella non ha diritto di parlare.

Questa interrogazione è esaurita.

### Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. Sono così trascorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni; procederemo quindi nell'ordine del giorno, il quale reca: Verificazione di poteri — Elezione non contestata del deputato Raggio nel collegio di Novi Ligure.

La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica dell'undici corrente ha verificato non essere contestabile l'elezione dell'onorevole Carlo Raggio nel collegio di Novi Ligure e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

### Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Carlo Raggio, lo invito a giurare.

Leggo la formula:

(*Legge la formula*).

RAGGIO. Giuro!

### Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora lo svolgimento di una proposta di legge di iniziativa del deputato Alfonso Lucifero ed altri per una tombola telegrafica a favore della società « Pro Infantia » di Roma. (*Vedi tornata 22 giugno 1905*).

L'onorevole Lucifero Alfonso ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

LUCIFERO ALFONSO. Questa proposta di legge, che io mi onoro di chiedere alla Camera di prendere in considerazione, è stata presentata da me e dai colleghi Teso, Rasponi, Monti-Guarnieri, Santini, Emilio Maraini, Pavia, Arturo Luzzatto, Soulier, Giovanni Torlonia, Franchetti e Danieli.

Ho letto i nomi di questi egregi colleghi, affinché la Camera comprenda come sia un interesse assolutamente generale quello che mi ha spinto a presentare questo progetto di legge.

La società « Pro Infantia », fondata nel 1897 ed eretta in ente morale nel 1903, ha lo scopo di raccogliere gli infanti abbandonati o maltrattati, di procurare loro un ricovero, di provvedere al loro sostentamento durante l'infanzia, al loro collocamento ad adolescenza finita.

Nei pochi anni della sua esistenza, essa ha già provveduto a circa duecento infanti, e nel momento in cui parlo cinquantadue bambini sono ricoverati a sue spese e tolti alla corruzione delle strade. Allorquando la nascita del Principe ereditario pareva desse un dovere ai fedeli della dinastia di mostrare la loro esultanza, l'istituto « Pro Infantia » promosse un'altra istituzione, quella di raccogliere gli infanti e ricoverarli subito, senza tutte quelle formalità che rendono spesso vana e lenta questa beneficenza.

Ma i mezzi di sostentamento di questa società sono assai scarsi e laddove il consenso della Camera non convenisse in questa nostra proposta, potrebbe soffermarsi nella sua opera benefica.

Ed è per questo che io ed i miei colleghi abbiamo presentata la proposta di legge, e chiediamo che la Camera voglia prenderla in considerazione.

E poichè contemporaneamente, o poco dopo, l'onorevole Albicini svolgerà anche un'altra proposta di legge, pure per opera pietosa, io, d'accordo con lui, pregherei la Camera di deliberare che queste due proposte di legge siano fuse, e che gli Uffici procedano alla nomina di una sola Commissione.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro delle finanze, consente che sia presa in considerazione questa proposta di legge?

**MASSIMINI, ministro delle finanze.** Con le consuete riserve, non ho nessuna difficoltà di consentire che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

**PRESIDENTE.** Coloro che consentono che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Lucifero Alfonso sono pregati di alzarsi.

*(È presa in considerazione).*

Viene ora lo svolgimento della proposta di legge del deputato Albicini per una tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Pesaro. *(Vedi tornata 17 maggio 1906).*

L'onorevole Albicini ha facoltà di svolgerla.

**ALBICINI.** Ragioni di beneficenza, che, per non far perdere tempo alla Camera, tralascio di svolgere e che sono già svolte nella relazione che precede la mia proposta di legge, consigliarono la Congregazione di carità di Pesaro a chiedere questa tombola telegrafica.

Oramai l'unico mezzo che rimane alla beneficenza pubblica, per sopperire alla deficienza di mezzi, è precisamente questo. Ed io prego la Camera di volere prendere in considerazione la mia proposta di legge. E accedo molto volentieri alla proposta dell'onorevole Lucifero Alfonso, di sottoporre all'esame di una sola Commissione tanto la sua che la mia proposta di legge, per risparmiare alla Camera una seduta di più nell'approvarle.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro delle finanze, consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Albicini?

**MASSIMINI, ministro delle finanze.** Con le consuete riserve, non ho difficoltà di consentire che sia presa in considerazione.

**PRESIDENTE.** Coloro che intendono sia presa in considerazione la proposta di

legge dell'onorevole Albicini sono pregati di alzarsi.

*(È presa in considerazione).*

L'onorevole Alfonso Lucifero ha chiesto che queste due proposte di legge siano deferite all'esame di una medesima Commissione. *(Pausa).*

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907.

La discussione generale è stata chiusa. Ora passeremo agli ordini del giorno, che possono essere svolti.

Gli onorevoli Cavagnari, Torrigiani e Mercè hanno svolto il loro ordine del giorno. Verrebbe quindi l'ordine del giorno dell'onorevole Targioni, che è il seguente:

«La Camera, convinta che alle cresciute esigenze del traffico e ai bisogni di più rapide comunicazioni fra l'alta e la media Italia può in modo completo ed efficace soddisfarsi solamente con la costruzione della ferrovia direttissima Bologna-Firenze, invita il Governo a presentare con sollecitudine il relativo disegno di legge e a provvedere d'urgenza alla costruzione di un secondo binario fra Firenze e Chiusi».

Siccome l'onorevole Targioni era iscritto nella discussione generale, ha il diritto di svolgerlo, purchè il suo ordine del giorno sia secondato da trenta deputati. È presente l'onorevole Targioni? *(Non è presente).*

Non essendo presente, verrebbe l'ordine del giorno dell'onorevole Arturo Luzzatto, che è il seguente:

«La Camera, prendendo atto dei provvedimenti che colla specializzazione dei carri tendono a meglio regolare il servizio ferroviario dei porti, invita il Governo a non danneggiare con questa misura altri legittimi interessi, facendo mancare i vagoni pel trasporto dei combustibili nazionali».

Ma esso è già stato da lui svolto.

Non essendo iscritti nella discussione.

generale, gli onorevoli Angiolini ed Astengo non hanno facoltà di svolgere i loro ordini del giorno, che leggo :

« La Camera, ritenendo improrogabile la costruzione della ferrovia direttissima Firenze-Bologna, fa invito al Governo di presentare d'urgenza apposito disegno di legge, essendo in possesso da tempo degli elementi necessari.

« Angiolini ».

« La Camera invita il Governo ad assicurare al Piemonte ed al porto di Savona i mezzi di comunicazione proporzionati ai loro crescenti rapporti ed allo sviluppo delle industrie ed attività locali.

« Astengo ».

Viene ora il seguente ordine del giorno dell'onorevole Callaini :

« La Camera, riconosciuta la necessità di una direttissima Bologna-Firenze e la giustizia di non più oltre dimenticare Siena e la sua provincia, invita il Governo a presentare una legge che, riavvicinando Firenze a Siena e correggendo la linea Siena-Chiusi, provveda a stabilire più rapide comunicazioni fra il Nord e il Sud d'Italia per la via di Siena ».

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(E' secondato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Callaini per svolgere il suo ordine del giorno.

CALLAINI. Onorevoli colleghi, un sentimento di opportunità ed un riguardo agli oratori iscritti dopo di me, mi impongono la massima concisione. Ma l'affetto vivo che io porto alla mia provincia e l'oblio in cui è stata tenuta da tutti i Governi d'Italia mi impongono di svolgere brevissimamente l'ordine del giorno che avete ascoltato.

Quanto alla prima parte, di questo ordine del giorno, relativa alla direttissima Bologna-Firenze, dissero così bene ieri i nostri colleghi Torrigiani e Merzi, che io aderisco e mi associo completamente alle ragioni ed alle raccomandazioni da loro esposte.

Quanto alla seconda parte, relativa alla dimenticanza in cui fu sempre tenuta la città e la provincia di Siena, consentitemi brevi osservazioni. Siena fino dal 1854, a mezzo di quattro o cinque cittadini a quel tempo arditi ed audaci e quando pochi pensavano all'Italia e pochissimi alle ferrovie,

con i loro capitali costrussero il tratto di ferrovia Siena-Poggibonsi-Empoli. Naturalmente nel 1854 non avevano che due obiettivi: accostarsi verso la capitale del Granducato di Toscana e verso il porto di Livorno. Al sorgere della nuova Italia, di fronte a tante provincie derelitte, non solo nella Toscana, ma soprattutto nel resto della penisola, la città e la provincia di Siena, che avevano quanto loro bastava in quel momento, nulla chiesero ed attesero, confidando che qualche volta si sarebbe resa loro giustizia. Ma giustizia attendono ancora. Ciò in gran parte si deve attribuire a quella specie di sua generosità e nobiltà mossa da patriottico altruismo. La provincia di Siena, se togliete il suddetto brevissimo tratto di ferrovia, e gli altri due Siena-Chiusi e Siena-Grosseto, non ha altre ferrovie, e si tratta di una provincia con popolazione di oltre 280 mila abitanti, con territori estesi, e molti dei quali feracissimi.

Basti dire che tutto il Chianti non ha un metro di ferrovia, che la maggior parte della Val d'Elsa, feracissima, non ha che il tronco Poggibonsi per Colle Val d'Elsa, di 7 e 8 chilometri; che una parte della Val di Cecina, che pur fa parte della provincia, non ha un chilometro di ferrovia, che tutta quanta la valle di Merse, che comprende oltre 100 chilometri quadrati di superficie, non ha un chilometro di ferrovia. Di fronte a questo stato di cose, interprete dei bisogni di quelle popolazioni, io ho proposto l'ordine del giorno nel senso che, a momento opportuno, quando si decreterà la costruzione di nuove ferrovie, non si dimentichi Siena, che la geografia ha messa in una situazione tale, che l'alta e la media Italia rappresenta e rappresenterà sempre la via più breve per venire a Roma.

COTTAFI. Adesso è tagliata fuori!

CALLAINI. Precisamente, adesso è tagliata fuori; adesso è in un isolamento ferroviario completo! Per andare a Firenze occorre fare un triangolo, andare cioè ad Empoli e da Empoli a Firenze, percorrendo quasi cento chilometri, mentre per la via provinciale il procaccia quasi ci va nello stesso tempo, percorrendo circa 60 chilometri. Basti additare questo fatto perchè la causa, che io difendo, debba esser presa a cuore dall'egregio e intelligentissimo ministro dei lavori pubblici, il quale confido, che se oggi prometterà qualche cosa, senza dubbio, a suo tempo manterrà.

Comprendo bene che se nella discussione di questo bilancio io non posso invocare



provvedimenti immediati, confido che l'onorevole ministro vorrà ordinare studi dettagliati per il raggiungimento dello scopo da me indicato.

Io non contrasto i benefizi, che hanno già avuto le altre provincie sorelle in maggior quantità; si diano anche i benefizi, che sono stati promessi loro con appositi disegni di legge, ma io non posso non sottoporre all'onorevole ministro questa considerazione.

Di fronte, ad esempio, al proposito di costruire un doppio binario da Firenze, per Arezzo, a Chiusi, che, al dire dei tecnici, importerà una spesa di circa 50 milioni, non sarebbe forse un atto di giustizia pensare ad una impresa molto minore? Voglio dire ad un tratto di ferrovia che per circa 40 chilometri riavvicinasse Firenze a Siena o per il Chianti o per Poggibonsi e che, correggendo alcuni piccoli tratti dell'attuale ferrovia Siena, Asciano per Chiusi, con una spesa di circa 25 milioni, provvedesse ad una linea parallela, più breve di 15 o 20 chilometri di quella attuale per Firenze, Arezzo, Chiusi, Roma, e servisse così una provincia, che finora fu male servita?

Con queste semplici osservazioni io faccio voti che il ministro ordini in proposito gli studi, perchè a suo tempo anche i giusti desideri della popolazione senese sieno esauditi.

Ma frattanto ed in attesa della sperata nuova costruzione sarebbe opportuno che l'amministrazione, valendosi delle ferrovie esistenti e del materiale disponibile, cercasse di servire in modo migliore e permanente Siena e la sua provincia.

L'egregio e competentissimo direttore delle ferrovie, che conosce bene la località, intese questi bisogni e fino dall'anno passato istituì tre treni tresettimanali soprattutto a beneficio dei forestieri. Tali treni, dettero ottimi risultati. Sarebbe un atto di giustizia e di saggia amministrazione convertire quei treni diretti, ora provvisori, in permanenti con beneficio di ogni specie di viaggiatori.

A questo modesto desiderio credo che l'onorevole ministro vorrà dare una risposta rassicurante.

**PRESIDENTE.** Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Targioni in questi termini:

« La Camera, convinta che alle cresciute esigenze del traffico e ai bisogni di più rapide comunicazioni fra l'alta e la media

Italia può in modo completo ed efficace soddisfarsi solamente con la costruzione della ferrovia direttissima Bologna-Firenze, invita il Governo a presentare con sollecitudine il relativo disegno di legge e a provvedere d'urgenza alla costruzione di un secondo binario tra Firenze e Chiusi ».

L'onorevole Targioni ha facoltà di parlare.

**TARGIONI.** Onorevoli colleghi, dopo quanto ieri con molta chiarezza ed efficacia ebbe a dire il collega Merci, circa la direttissima Bologna-Firenze, stimo inutile aggiungere molte parole, tanto più che (questo è un convincimento mio personale) la sede più opportuna per una discussione in proposito non mi pareva questa, ma un'altra, cioè quando fosse venuto in discussione alla Camera il progetto per lavori ferroviari presentato dall'onorevole Gianturco.

Non posso negare però e non posso dissimulare a me stesso la mia meraviglia per la risposta che ieri il ministro dei lavori pubblici ha dato al collega Merci. Altre volte io ho dovuto occuparmi assieme al collega Angiolini di questa questione, e fu precisamente il 2 luglio che interpellai il ministro per sapere quali erano i suoi intendimenti circa la costruzione della direttissima Bologna-Firenze. Allora, bisogna dirlo, il convincimento del ministro pareva diverso, almeno, da quello che è risultato poi.

**MERCI.** *Quantum mutatus ab illo!*

**TARGIONI.** Perchè l'onorevole Gianturco non rispose concitatamente, come ha risposto ieri, quasi che questa questione fosse venuta qui improvvisa.

L'onorevole Gianturco allora fu largo di promesse; disse in sostanza: Non è mica questione di anni, come sembra che sia oggi, ma questione di mesi...

**GIANTURCO.** *ministro dei lavori pubblici.* Anzi di giorni.

**TARGIONI.** Si trattava di venire alla riapertura dei lavori parlamentari perchè fosse presentato il relativo disegno di legge...

**GIANTURCO,** *ministro dei lavori pubblici.* Come? Rilegga le mie parole e troverà che non sono così: sono stampati gli Atti parlamentari.

**TARGIONI.** Sarà che abbiamo frainteso. Ad ogni modo, onorevole ministro, io posso anche comprendere il suo ordine di idee, lo posso comprendere ad un patto però, che ella invece di rispondere, come ieri ha risposto « la direttissima si farà, ma dal farla oggi al farla quando sarà il caso troppo ci

corre » avesse fatta un'altra dichiarazione. Perchè dal rispondere in un modo al rispondere in un altro pur troppo ci corre, e il divario è molto.

Poichè quando ella resti a quel posto e si deciderà (ed io auguro a lei di restarvi per molti anni per il bene dell'Italia) quando ella si deciderà a prendere in considerazione il progetto della direttissima ed a portarlo dinanzi alla Camera, ella dovrà accettare senz'altro quello che è stato il responso della Commissione reale presieduta dal senatore Colombo; ed allora tanto io che l'onorevole Angiolini, come forse anche l'onorevole Merzi, ci dichiareremo subito soddisfatti; ovvero ella dovrà venire qui a dire: sapete, occorre fare degli studi. Poichè il giorno che ella si deciderà, non potrà avere *in manibus* il progetto bello e fatto: non potrà venire qui con tutti i pareri dei corpi consultivi dello Stato, attraverso a cui il progetto deve assolutamente passare.

Ora, onorevole Gianturco, ella aveva un mezzo per mandarci a casa più tranquilli e più contenti, perchè ella deve pensare che dopo le dichiarazioni sue del 2 luglio ci ha scaraventato addosso tale doccia fredda che noi francamente non sappiamo come fare a tornare ai nostri rispettivi collegi. Poichè ci diranno questo: come, il 2 luglio si opponeva una cosa e l'11 di dicembre se ne opponeva un'altra?

Ella, onorevole Gianturco, poteva dirci quello che molte volte si dice da codesto banco; poteva dirci: per ora si studia, a suo tempo si farà. (*Si ride*).

Ma intanto, perchè la questione faccia un passo, cominciamo gli studi relativi per modo che il giorno, in cui noi ci decideremo a presentare il progetto di legge alla Camera, non si venga allora dinanzi alla Camera a dire: si incomincia a studiare ora. Ed allora forse (vede, onorevole Gianturco) allora forse noi saremmo rimasti soddisfatti perchè...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono incontentabili: è impossibile soddisfarli.

TARGIONI. No, siamo buoni figliuoli, come si dice in Toscana: Ed ella deve comprendere che noi non tiriamo troppo la corda: si capisce che da quel posto non si debba vedere allo stesso modo che da questo; si capisce forse troppo bene che ella deve provvedere ad esigenze immediate e dilazionare ciò che si può fare anche più tardi purchè, badi, *in cauda* non ci sia il *venenum*, perchè quell'ordine del giorno del mio ot-

timo amico e collega l'onorevole Torrigiani mi mette i brividi addosso. L'onorevole Torrigiani, in questo caso, è mezzo fiorentino e mezzo mugellese ed egli vuol stare a cavallo fra il contentare gli amici di Firenze e non disgustare gli amici del collegio di Mugello; e quindi egli dice: affermo la necessità della direttissima per non scontentare gli amici di Firenze; ma poi viene a dire: facciamo un raccordo fra San Lorenzo e Pontassieve e impiantiamo il servizio elettrico sulla Porrettana.

Ora, noi Dio buono, non siamo più davvero in fasce perchè non si debba capire ciò che può nascondersi sotto tutto questo; quando la trazione elettrica sarà impiantata, quando quei tranvai di cui parlavate ieri l'amico Merzi, correranno su e giù da Firenze a Bologna, quando il raccordo San Lorenzo-Pontassieve sarà fatto, e ne parleranno forse i nostri nepoti, non si troverà forse modo con qualche altro lavoro di utilizzare ancora la Porrettana a scapito totale della direttissima Bologna-Firenze?

Noi questo temiamo perchè è un pezzo che questo problema si trascina; e se questo problema interessasse solamente la Toscana, credete pure per quella poca esperienza che io ho delle usanze parlamentari, che io non mi sarei nemmeno preso la pena di prendere a parlare. Ma codesta questione riguarda ben altri interessi, sorpassa gli interessi della Toscana, ed è bene che li sorpassi perchè noi Toscani siamo abituati ad essere considerati come una ben povera cosa. (*Denegazioni — Interruzioni*).

La verità giova dirlo, onorevoli colleghi, una volta per sempre; questa questione, ripeto, non riguarda solamente la Toscana, ma, ancora, lo tenga bene a mente il Governo, riguarda un problema più alto e più largo.

Ed essendo così, noi andiamo avanti a furia di rinvii, di aggiornamenti e di espedienti che purtroppo inducono il convincimento che di questa direttissima non se ne voglia far nulla nè oggi, nè mai.

Affrontando il problema, onorevole Gianturco, voi avrete dimostrato di avere le attitudini per fare un piano veramente organico di tutto ciò che si attiene al sistema ferroviario; non dimenticatelo; e giacchè mi pare che sia presente il vostro collega della guerra, più che tutti non lo dimentichi lui; non dimentichi il *si vis pacem, para bellum*.

Non ci illudiamo, noi ci culliamo in troppo rosei sogni. Potrebbe venire il giorno

che di questa dilazione ci dovessimo dolere tutti e, primi fra tutti voi, onorevoli ministri della guerra e dei lavori pubblici. La responsabilità allora sarebbe vostra e non nostra. (*Bravo!*)

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, l'onorevole Targioni il quale ha risollevato oggi la questione della direttissima Bologna-Firenze, non si è appagato delle mie dichiarazioni di ieri, che feci in risposta ai colleghi suoi, Merzi, Angiolini e Torrigiani, e non se ne è appagato, perchè crede pericoloso questo rinvio e pericolosissimo giudica l'ordine del giorno del suo collega Torrigiani. Ma egli ha avuto il torto di non considerare l'intimo organismo del disegno di legge da me presentato sulle spese necessarie per mettere in ordine le ferrovie italiane. Quel disegno di legge è informato al concetto che convenga anzitutto aumentare la potenzialità del patrimonio ferroviario esistente e portarla alla sua maggiore efficacia ed espressione, di guisa che in esso non solo non vi è la direttissima Bologna-Firenze, ma neppure la Genova-Spezia, tanto contrastata e discussa se litoranea o interna, e neppure vi è provvedimento alcuno che riguardi un'altra direttissima, pur tanto contrastata e discussa, cioè la comunicazione diretta fra Genova e Milano. Quindi è che nel piano organico del Governo, che la Direzione generale delle ferrovie intende di seguire, non trova posto la direttissima Bologna-Firenze.

Ma ciò, come dichiarai ieri, è conforme a quello che dissi il due luglio scorso, rispondendo ad interpellanze dei colleghi fiorentini, cioè che non si abbandona il proposito di costruire la linea Bologna-Firenze, imperocchè anche quando siano completamente attuati i provvedimenti proposti, anche quando sia istituita la trazione elettrica sulla Porrettana, anche quando sia costruito il secondo binario fra Bologna e Faenza e fra Firenze e Chiusi, anche quando sia costruita, o per mezzo di una società privata, o direttamente dallo Stato, il raccordo Borgo San Lorenzo-Pontassieve, la Porrettana sarà talmente congestionata che non potrà assolutamente, non ostante queste correzioni e mutamenti di trazione, rispondere ai bisogni del traffico. Ora, venire a dire che io il 2 luglio abbia promesso che alla ripresa dei lavori parlamentari avrei presentato un disegno di legge per la costruzione della linea, me lo permetta l'ono-

revole Targioni, significa proprio dire quello che non mi sono mai sognato di dire.

Ma io voglio rassicurarlo che non vi è nessun veleno nell'ordine del giorno dell'onorevole Torrigiani che io accetto come semplice raccomandazione, anzi come semplice presa in considerazione in rapporto alle dichiarazioni fatte da me. Imperocchè francamente mi sembra che non si faccia che ricordare quello che il Governo si propone di fare e perciò, se l'onorevole Torrigiani vuole prendere atto di questa dichiarazione del Governo, in questo senso soltanto io posso accogliere il pensiero suo, ma non posso ammettere che si voti un ordine del giorno come quello da lui proposto, che da una parte è inutile, e dall'altro potrebbe eccedere il mio pensiero.

Ieri l'onorevole Merzi ha cercato di mettere in burletta i provvedimenti proposti dal Governo, e, arguto spirito fiorentino quale è, ha potuto in apparenza riuscire molto facilmente nell'intento. Egli ha detto: ma che cosa ci promettete voi? Quando avrete fatto questi vostri tramways (li chiama tramways!) la direttissima non si fa più! (*Si ride*) Onorevole Merzi, quando ella pensi che quei tramways sono i treni che percorrono il Sempione e fra poco traverseranno il Gottardo, si persuaderà che sono i treni più potenti, più solleciti e più utili che conosca la tecnica moderna.

MERCI. Ma là c'è il doppio binario!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma lasci stare! Non faccia l'ingegnere anche lei! Non lo faccio io! Non dia suggerimenti sul doppio binario che costituisce un problema tecnico molto grave e che ella non può risolvere. I provvedimenti proposti sono quelli che ora rispondono meglio ai bisogni del traffico e non escludono affatto la costruzione della direttissima, che del resto costituisce, come ha detto il collega Targioni, non una questione toscana soltanto ma una questione nazionale. (*Bene!*) Sino a quando infatti non saranno agevolate le comunicazioni fra la valle del Po e quella dell'Arno avremo sempre questa grande strozzatura a Firenze da un lato ed a Bologna dall'altro, che renderà impossibile lo svolgimento del traffico. In ciò siamo pienamente d'accordo. Dopo ciò spero che di qui a sei mesi non risorga questa questione che pare abbia un periodo. (*Si ride*).

L'onorevole Callaini ha detto giustamente che Siena vive in uno stato d'isolamento ferroviario tanto più doloroso in quanto i tesori d'arte e di storia che Siena

accoglie richiamano colà un gran numero di studiosi e di artisti che sono costretti, per recarvisi, a compiere un duro pellegrinaggio. L'ho fatto anch'io quel pellegrinaggio e so quanto le doglianze dell'onorevole Callaini rispondano a verità. Ora se l'onorevole Callaini mi chiede che io renda meno duro quel pellegrinaggio, io gli prometto che farò ogni sforzo affinché il servizio ferroviario per Siena sia reso più spedito ed abbia maggior numero di vetture e migliori orari. Ma se egli vuole iscrivere un'ipoteca, io, che temo sempre queste iscrizioni ipotecarie e non prometto mai ciò di cui non posso rendermi bene conto, gli dichiaro che non posso consentire che si accendano ipoteche.

Ora l'onorevole Callaini nel suo ordine del giorno, mentre da una parte mi domanda un miglior servizio, dall'altra chiede la presentazione di una legge che riavvicinando Firenze a Siena e correggendo la linea Siena-Chiusi, provveda a stabilire più rapide comunicazioni fra il Nord e il Sud d'Italia per la via di Siena; ma siffatti problemi sono così gravi e difficili che non si possono pregiudicare con dichiarazioni fatte incidentalmente in una seduta del Parlamento. Non si possono far qui i progetti per le ferrovie; essi devono venir fatti con studi accurati in campagna e poi nella quiete tranquilla degli uffici.

Ora domandarmi la promessa di una ferrovia così importante, come quella che dovrebbe stabilire più rapide comunicazioni fra il Nord e il Sud d'Italia per la via di Siena, significa chiedermi cosa che non posso promettere. Assicuro solo l'onorevole Callaini che farò di tutto per rendere meno duro il pellegrinaggio a Siena agli italiani ed agli stranieri che numerosi accorrono in quella fortunata città.

Dopo ciò non posso che pregare gli onorevoli Callaini e Targioni di ritirare i loro ordini del giorno, convertendoli in semplici raccomandazioni, affinché io di queste possa tener conto a tempo opportuno.

**PRESIDENTE.** Onorevole Targioni, mantiene il suo ordine del giorno?

**TARGIONI.** Non insisto. Mi basta che l'onorevole ministro mi abbia promesso di tener conto del mio ordine del giorno come raccomandazione. Non fra sei mesi, ma un po' più tardi, fra un anno, tornerò a intrattenerlo su questa questione, e mi auguro che egli allora potrà rispondermi che gli studi sono tanto a buon punto, che, dopo qual-

che tempo, la linea direttissima diventerà un fatto compiuto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Callaini, insiste nel suo ordine del giorno?

**CALLAINI.** Non insisto; e, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, converto il mio ordine del giorno in una raccomandazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavagnari insiste?

**CAVAGNARI.** Una dichiarazione semplicissima.

Mi è parso che dalla discussione degli scorsi giorni questo risulti: che il ministro abbia assunto la responsabilità, rispetto al Parlamento ed al paese, del miglioramento del servizio ferroviario. Ora, nella fiducia che la cambiale rinnovata, a cui alludeva l'onorevole Crespi, non ritorni in protesto per mancato pagamento, ritiro il mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Torrigiani aveva presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera, confermando la necessità della direttissima Bologna-Firenze-Roma, che sola può completamente soddisfare ai crescenti bisogni del traffico e delle più rapide comunicazioni fra l'alta e la media Italia, riconosce intanto opportuni ed urgenti i provvedimenti proposti dal Governo per diminuire i gravi inconvenienti oggi lamentati, e cioè:

1° l'impianto della trazione elettrica sulla linea Bologna-Pistoia;

2° la costruzione di un secondo binario fra Bologna e Faenza e tra Firenze e Chiusi;

3° la sollecita costruzione, anche diretta ove occorra, del raccordo Borgo S. Lorenzo-Pontassieve ».

Ma egli non è presente.

Rimane l'ordine del giorno della Commissione, ordine del giorno che è del seguente tenore:

« La Camera invita il Governo a riprendere in esame la materia dei contributi e delle offerte degli enti locali per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata e del loro riscatto, ed a presentare un disegno di legge che la disciplini ».

**VENDRAMINI, relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**VENDRAMINI, relatore.** Ieri, l'onorevole ministro, dopo alcune dichiarazioni che

si riferivano all'argomento dell'ordine del giorno proposto dalla Giunta generale del bilancio, faceva invito perchè quell'ordine del giorno venisse ritirato e convertito in una semplice raccomandazione. Siccome io pure avevo già constatato come gli intenti della Giunta del bilancio, concretati in quell'ordine del giorno, abbiano già ottenuto, in parte, esecuzione con la nomina di una Commissione la quale deve far proposte, per risolvere la questione dei contributi e delle offerte volontarie degli enti locali, in occasione di concessioni all'industria privata di costruzione ed esercizio di linee ferroviarie, così non ho nessuna difficoltà di convertire l'ordine del giorno in una semplice raccomandazione. Ne aggiungo, però, un'altra, se me lo permette l'onorevole ministro: e cioè, che, se in questo frattempo dovessero farsi nuove concessioni per costruzione ed esercizio di ferrovie all'industria privata, non vengano (mediante speciali condizioni inserite nei capitoli) complicate le questioni, che l'ordine del giorno mirava a sopprimere.

Nè occorrono riserve riflettenti i contributi degli enti locali, se prima l'onorevole Tedesco, più tardi l'onorevole Ferraris e ieri l'onorevole Gianturco hanno dichiarato che, dal momento che le concessioni per la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie si fanno verso il corrispettivo di semplici offerte spontanee, di contributi non sarebbe più da parlare: perchè i contributi potrebbero esigersi solo allorché le costruzioni fossero eseguite direttamente dallo Stato, in base alla legge del 1879, anzi che a norma delle disposizioni che disciplinano la concessione all'industria privata di costruzione e di esercizio di linee ferroviarie.

Fatte queste dichiarazioni, mi credo autorizzato ad abbandonare l'ordine del giorno, e credo interpretare il pensiero della Giunta generale del bilancio, limitandomi, come dissi dianzi, ad una semplice raccomandazione e richiamandomi alla discussione fatta ieri ed alle osservazioni da me oggi aggiunte.

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

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo ringraziare, anzitutto, il relatore di aver consentito a convertire in una semplice raccomandazione l'ordine del giorno proposto; ma devo fare qualche riserva sulla seconda delle sue osservazioni.

Egli mi chiede di dichiarare in modo esplicito che le offerte volontarie degli enti

locali siano intese nel senso da non doversi subordinare ad esse la concessione della sovvenzione chilometrica e da non potersene neppure determinare l'ammontare.

Ora l'onorevole relatore mi permetterà di dirgli, sotto questo rispetto, che io non potrei, in via generale, ammettere che una domanda per la concessione di una ferrovia dovesse essere accolta indipendentemente da qualunque offerta degli enti interessati.

Voglio chiarire il pensiero mio, perchè così ci intenderemo facilmente.

Io non posso ammettere che quella, che è una concessione con sovvenzione chilometrica, in realtà si traduca in un appalto, perchè, quando non vi fosse assolutamente alcuna offerta da parte degli enti interessati, e non vi fosse alcun rischio da parte dell'assuntore della linea, allora quella che non è una costruzione diretta da parte dello Stato, finirebbe per esserlo, in quanto si convertirebbe in un appalto.

Ora le nostre leggi non ammettono che per le linee, che non sieno le complementari previste dalle leggi del 1879 e del 1885, vi sia un titolo giuridico da parte dello Stato per pretendere i contributi; ma le nostre leggi ammettono bene che nel decidere intorno alla convenienza di concedere o meno una linea, o alla convenienza di concedere un sussidio maggiore o minore, si tenga conto, o meno, dell'esistenza di queste offerte.

Ciò dice il decreto del 1887.

VENDRAMINI, *relatore*. Certamente!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E mi rallegro di vedere che questo sia pure il pensiero del relatore.

E se questo è il suo pensiero, possiamo essere d'accordo.

Devo però aggiungere che vi sono in corso gli studi di quella Commissione, cui ha fatto cenno il relatore, Commissione la quale aveva anche il compito di rivedere il capitolo tipo. La revisione di questo capitolo tipo ha condotto a modificare alcuni patti ed a garantire meglio l'interesse dello Stato.

Ora, per le concessioni che sono già state istruite da tempo, per le quali persino è intervenuta talvolta la deliberazione del Consiglio dei ministri, ed è stata data comunicazione dello schema dell'atto di concessione, posso riconoscere l'opportunità e l'equità di mantener fermo l'antico capitolo; posso ammettere che temperamenti di equità possano valere per ciò che si riferisce alle domande, le quali sono già pre-

sentate da un pezzo, e sono in corso di istruttoria; ma per ciò che si riferisce alle altre domande di concessione non posso non tener conto dei suggerimenti, i quali tendono a salvaguardare gli interessi dello Stato, che potrebbero essere gravemente lesi, se si continuassero a seguire ancora le norme già in vigore.

Con queste riserve e con queste dichiarazioni posso consentire in ciò che ha detto l'onorevole relatore.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore insiste nella sua proposta?

**VENDRAMINI, relatore.** Io non intendo certamente di sollevare una nuova polemica intorno a questo argomento. Mi ero limitato soltanto ad accogliere le dichiarazioni fatte ieri dal ministro dei lavori pubblici, in perfetta corrispondenza con quelle già fatte dai ministri dei lavori pubblici che lo precedettero. E la raccomandazione che oggi io ho aggiunto, cioè, che la questione dei contributi non potesse, non dovesse, complicarsi mediante condizioni inserite negli atti di concessione, derivava appunto dal convincimento che, se occorrono le offerte spontanee degli enti interessati e se devono essere appunto proporzionate ai sussidi che vengono dati dallo Stato per la costruzione ed esercizio delle linee, essendo anzi i sussidi proporzionati alle offerte, le questioni dei contributi, nel caso di concessioni all'industria privata di ferrovie, dovrebbe assolutamente essere eliminate dal campo di pretese eventuali dello Stato.

Ora avviene invece che, mentre in una recente concessione si è parlato di offerte spontanee, se ne è determinato l'ammontare e si è arrivati anche a stabilire nella preveduta eventualità di riscatto che le offerte spontanee saranno dedotte dal corrispettivo che lo Stato pagherebbe al concessionario pel riscatto, nella convenzione poi si conclude: Resta impregiudicata la questione dei contributi obbligatori degli enti interessati, se ed in quanto siano dovuti, a norma di legge.

Con che, onorevole ministro, noi arriviamo nè più nè meno che a creare una questione dove i suoi predecessori e lei stesso hanno dichiarato che non esiste. E non ho altro da dire.

**PRESIDENTE.** Passeremo dunque alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Si darà ora lettura dello stato di previsione, capitolo per capitolo, con intelligenza che i capitoli, su cui nessuno chiede di parlare, rimangono approvati con la semplice lettura.

**TITOLO I. Spesa ordinaria. — Categoria prima. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero — Personale di ruolo (Spese fisse) lire 1,252,000.**

**Capitolo 2. Ministero — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma (Spese fisse), lire 120,000.**

**Capitolo 3. Ministero — Spese per trasferite, per indennità di reggenza e per indennità diverse al personale dell'amministrazione centrale — Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altre amministrazioni, lire 55,000.**

**Capitolo 4. Compensi al personale dell'amministrazione centrale, lire 25,000.**

**Capitolo 5. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale, lire 25,000.**

**Capitolo 6. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione e loro famiglie, lire 67,000.**

**Capitolo 7. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 20,000.**

**Capitolo 8. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale e per i circoli ferroviari di ispezione, lire 105,000.**

**Capitolo 9. Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali per l'amministrazione centrale e per i circoli ferroviari d'ispezione, lire 23,000.**

**Capitolo 10. Fitto di locali per uso degli uffici dei circoli ferroviari d'ispezione (Spese fisse), lire 25,000.**

**Capitolo 11. Spese postali, lire 6,000.**

**Capitolo 12. Spese di stampa e per la pubblicazione del bollettino ufficiale del Ministero — Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative, lire 30,000.**

**Capitolo 13. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 20,000.**

**Capitolo 14. Residui passati eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria), per memoria.**

**Capitolo 15. Spese casuali, lire 35,000.**

**Capitolo 16. Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria), lire 70,000.**

Capitolo 17. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 500.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 18. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 2,100,000.

Capitolo 19. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 43,000.

*Genio civile.* — Capitolo 20. Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 3,420,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Gallino Natale. Ne ha facoltà.

GALLINO NATALE. Per giustificati motivi sono spiacentissimo di non essermi trovato ieri alla Camera, quando l'onorevole ministro ha voluto dare una dotta risposta alle domande che nella discussione generale del bilancio gli ho rivolte.

Non entrerò in questo argomento. Però dai giornali ho appreso che l'onorevole ministro ha dichiarato che con decreto del 27 dicembre 1905 era stato bandito un concorso a quaranta posti di allievo ingegnere nel Genio civile e che questo primo concorso è andato quasi deserto, non trovandosi che ventun ingegneri idonei...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, non è così.

GALLINO NATALE. ...che con successivo decreto 20 luglio 1906 fu bandito un secondo concorso e che, essendosi presentati soltanto pochi concorrenti, fu ancora prorogato il termine del concorso.

I concorrenti però non furono che trentanove pei quaranta posti, e di questi trentanove mi consta che tredici erano già facienti parte del Genio civile col grado di aiutante, sedici erano bocciati in precedenti concorsi e dieci erano ingegneri che si presentavano per la prima volta.

All'esame orale, per quanto dato con la massima larghezza, soltanto ventisei concorrenti furono ammessi.

Contemporaneamente le ferrovie avevano aperto un altro concorso al quale si erano presentati ben duecentodue ingegneri, dichiarati tutti idonei.

Ora io mi domando: perchè succede che nel Genio civile non si hanno più concorrenti? La risposta è chiara: mentre in tutte le amministrazioni governative si è cercato di elevare lo stipendio al personale, mentre si è visto aumentare enormemente lo stipendio ai ferrovieri, mentre lo si è aumen-

tato ai posteografici (tutte proposte che io approvo), mentre si vuole aumentare lo stipendio ai magistrati perchè possano compiere lodevolmente il loro dovere, trovo ingiusto che non si pensi di fare qualche cosa anche per il Genio civile, per questo benemerito Corpo che ha sempre ottimamente corrisposto al suo compito, che ha mansioni delicatissime, importantissime, tali da rappresentare una delle principali e più necessarie amministrazioni dello Stato.

Io vorrei quindi che l'onorevole ministro prendesse in considerazione la proposta di migliorare la condizione di tutto il personale del Genio civile: perchè altrimenti, anzichè avere valorosi giovani che possano, come per il passato, illustrare il Genio civile, questo diventerà un'accolta dei giovani ingegneri di rifiuto di tutte le altre amministrazioni.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Gallino Natale mi ha invitato ad aumentare gli stipendi dei funzionari del Genio civile ed io vorrei poter secondare il suo desiderio. Ma non posso non considerare la condizione in cui si trovano tanti altri funzionari dello Stato, condizione non troppo lieta. Ad esempio, non abbiamo mai potuto ancora, per le difficili condizioni nelle quali abbiamo percorso tanta parte della nostra vita unitaria, provvedere ai professori di Università, che dal 1864 fino ad oggi hanno lo stesso stipendio. Non abbiamo potuto provvedere in modo soddisfacente ai magistrati e ora soltanto sono stati presentati i disegni di legge per migliorare la loro condizione.

Non posso, dopo ciò, prendere impegno di migliorare la sorte del personale del Genio civile; tanto più che, da pochi mesi appena, qualche miglioramento è stato già introdotto con la legge del luglio scorso; perchè essendosi aumentato il numero di tali funzionari e quindi il numero dei posti superiori, si è resa più spedita e più facile la carriera.

Non ho potuto anzi a questo proposito (è bene che ne informi la Camera) fare integralmente applicazione della legge che aumentava il numero dei funzionari del Genio civile, perchè una parte di essi era scritta in un ruolo speciale che riguarda il magistrato delle acque. Non essendo divenuta ancora legge questa istituzione del magistrato delle acque di Venezia, ho creduto mio dovere, per ossequio dovuto al



Parlamento, di non provvedere a coprire quei posti.

Ma dichiaro che, qualora tardasse ancora l'approvazione di quel disegno di legge da parte del Senato, io chiederei l'opportunità autorizzazione per fare anche le promozioni corrispondenti ai posti compresi nella tabella del magistrato delle acque.

Questo è stato fatto con l'intento di migliorare la condizione del personale del Genio civile. Ma, purtroppo, alla buona volontà del Parlamento non ha corrisposto la premura dei nostri giovani usciti dalle scuole di applicazione, che hanno trovato più facile via presso le società private. Di ciò sono molto preoccupato e già ho avuto occasione di dichiararlo ieri, perchè il fatto che non si trovarono neppure quaranta giovani per concorrere a quaranta posti da me messa concorso e che si dovette prorogare ancora il termine nella speranza che altri giovani si decidessero a concorrere...

**MONTI-GUARNIERI.** Lo stesso avviene alle finanze!

**CIAPPI.** È veramente consolante!

**GIANTURCO,** ministro dei lavori pubblici. È consolante, è vero, sotto un certo rispetto, perchè l'industria privata attraggono un gran numero dei giovani, e li pagano meglio dello Stato. Ma se è consolante per l'industria privata, non è altrettanto consolante per il ministro che ha tanta responsabilità e deve provvedere a tanti pubblici servizi e trova pronti tanti colleghi a dargli addosso, quando non si provvede alle opere che riguardano i loro collegi. Questa è la verità ed è bene che se ne persuadano tutti.

Posso però dire all'onorevole Gallino che cercherò di rendere meno dura la condizione di questo personale veramente benemerito (e tengo a dichiararlo qui solennemente), rendendo più facili e più spedite le promozioni. Questo soltanto mi è dato di poter dire nelle presenti condizioni.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 20.

Capitolo 21. Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 43,000.

Capitolo 22. Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 146,000.

Capitolo 23. Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874), lire 40,000.

Capitolo 24. Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 90,000.

Capitolo 25. Spese per indennità di visite e di traslocazione, lire 550,000.

Capitolo 26. Spese diverse pel Genio civile, lire 25,000.

Capitolo 27. Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 12,000.

Capitolo 28. Compensi e sussidi al personale del Genio civile, lire 30,000.

**Strade.** — Capitolo 29. Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali - Spese per il servizio delle R. Trazzere, lire 4,347,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Loero.

**LOERO.** In occasione della discussione dell'ultimo bilancio dei lavori pubblici, a questo stesso capitolo io richiamai l'attenzione del ministro dei lavori pubblici d'allora intorno ad un urgente e necessario lavoro su di una delle principale strade nazionali del Cadore, e precisamente sul tronco di quella che congiunge da varie distinte parti i comuni di Lozzo, Lorenzago, Vigo ed Auronzo Cadore, a quelli di San Stefano Cadore, Sappada e Comelico Superiore per seguitare da una parte da Forni a Voltri nel Friuli e dall'altra per Montecroce ad Innichen nella Pusterthol, Tirolo Austriaco.

Feci rilevare allora come questa bellissima strada alpina, scavata nelle rocce dalle acque del fiume Piave e dall'ingegno dell'uomo, specialmente nel periodo invernale e in primavera presenti dei gravissimi pericoli per le grandi valanghe di neve e le frequenti frane che vi succedono. In questi giorni, causa le grandi neviccate avvenute, questa strada si trova ostruita, e si è come ogni inverno fatto un ricorso anche al Ministero dei lavori pubblici perchè provveda ai lavori di sgombrò. Di fronte poi anche all'enorme spesa che questa strada richiede per le riparazioni, che varia ogni anno dalle 20 alle 30 mila lire, io proposi allora al ministro dei lavori pubblici di costruire delle gallerie artificiali atte a difendere la strada nazionale e la vita dei viandanti. L'onorevole ministro d'allora, il carissimo amico Carlo Ferraris, rispose con queste precise parole, che non hanno però ottenuto il pronto effetto desiderato. L'o-



norevole ministro disse: conosco questo bisogno, non solo perchè me l'ha manifestato l'onorevole Loero, ma perchè ho potuto notare personalmente le condizioni di quei posti. Ed essendomi formata la convinzione che quei provvedimenti sono una assoluta necessità, sarò lieto se la mia vita ministeriale mi permetterà di soddisfare al desiderio dell'onorevole Loero, che corrisponde al desiderio teorico che allora avevo e che non avrei mai supposto di poter soddisfare venendo al Ministero dei lavori pubblici ». Ma nulla fin ora si è fatto. Forse ciò dipende dalla deficienza di personale nella quale si trova l'ufficio del Genio civile di Belluno. Certo è che quell'ufficio per una provincia come quella di Belluno così vasta ed alpestre e soggetta per franamenti, alluvioni e riparazioni ad un continuo e forte lavoro, si trova in questa condizione: vi è un unico ingegnere oltre l'ingegnere capo.

Cosicchè i rari assistenti sono obbligati a supplire gli ingegneri mancanti ed i capi cantonieri fanno da assistenti. Rinnovo quindi le più vive raccomandazioni all'onorevole ministro, perchè voglia provvedere alle condizioni deplorabili dell'ufficio del Genio civile di Belluno, ed insieme alla costruzione di queste gallerie, perchè le ragioni dell'urgenza sono più che evidenti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pini.

PINI. Si tranquillizzi il ministro dei lavori pubblici...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono tranquillissimo.

PINI. ...perchè io non gli chiedo quattro, mi limito solamente a fare una raccomandazione acciocchè voglia commettere all'ufficio del Genio civile di Bologna alcuni studi. Lungo la strada nazionale numero 41, mentre discutiamo il bilancio dei lavori pubblici, si sta facendo una correzione importantissima in un tratto che aveva pendenze impossibili. Ora questa strada ha ancora due tratti in cui la planimetria è tale da renderla difficilmente praticabile dai grossi carri e specialmente dagli automobili che vanno da Firenze a Bologna. Modificati questi due tratti imperfetti e non corrispondenti alle condizioni che le strade debbono modernamente avere, si otterrebbe una giacitura completamente normale.

Questi tratti sono l'uno nella località detta Poggioli, e l'altro nei pressi di un co-

mune abitato e frequentatissimo, il comune di Pianoro.

Giacchè il personale dell'ufficio del Genio civile di Bologna in occasione degli intrapresi lavori deve recarsi spessissimo sul posto, avrebbe comodità e risparmio di tempo per poter fare l'una cosa e l'altra, sorvegliare le costruzioni in corso, e predisporre gli studi per questi due tronchi, che ancora rimangono a correggersi.

Come appare evidente, io non domando cose, che non possano essere concesse, e fido nell'assenso dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Vorrei fare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, preghiera che da venti anni vado ripetendo in occasione di questa discussione, e che non è stata che in minima parte esaudita. Si tratta del tronco stradale da Montefiascone a Bolsena... (*Oooh!*)

È una strada nazionale anche questa, e ci sono degli italiani che vi passano! Da Montefiascone a Bolsena vi sono tre punti della strada, ove si sale il venti per cento... (*Oooh!*) dico e sostengo il venti per cento! È mai possibile che questa strada possa continuare a rimaner così? Uno di quei tratti è stato corretto, ma ne rimangono tre, che assolutamente meritano tutta l'attenzione del ministro. Si tratta di brevissimi tratti, lunghi appena 150 o 200 metri, ma così ripidi, che i carri, che debbono portare, perchè non vi sono altri mezzi di comunicazione, le derrate, il legname, il carbone, nell'inverno, a causa del gelo non possono assolutamente superarli. Io prego il ministro che voglia fare qualche cosa anche per quella povera regione, abbandonata dal lato delle comunicazioni. Quei paesi non possono neanche adoperare gli automobili per le comunicazioni tra di loro...

*Una voce dall'estrema sinistra.* Ma la tua ci va!

LEALI. La mia sì, ma quelle che dovrebbero servire alle popolazioni no, perchè non possono superare pendenze così forti. Mi limito a raccomandare all'onorevole ministro che voglia tener presente questo stato di cose, e voglia vedere, se è possibile, di cambiarlo.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Leali, che, non spaventato da un ventennale insuccesso, riporta qui la questione della strada Montefiascone-

Bolsena, dirò che io spero di non fargli aspettare per altri venti anni il risultato degli studi.

LEALI. Grazie!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Evidentemente però, siccome non conosco le condizioni reali di questi tratti di strada, non sono in grado di dirgli se si tratti di semplici correzioni, per le quali si possa far rientrare la spesa nel capitolo 29, che ha stanziati 4 milioni per le strade del Regno...

LEALI. Sì, sì!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non dica tanto facilmente di sì... o si tratti dell'abbandono di tratti importanti, e della costruzione di nuovi.

LEALI. No, no!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. In questa ipotesi evidentemente non sarebbe possibile far fronte alla spesa con quel capitolo, ma occorrerebbe una legge speciale. Gli prometto che, non in altri venti anni, perchè io certamente non sarò più a questo posto, ma in breve termine farò fare gli studi opportuni, per decidere se si possa provvedere, senza domandare fondi speciali al Parlamento. Se sarà possibile servirsi di questo fondo generale di 4 milioni e 347 mila lire, per rettificare questi tratti di strada in modo da rendere le pendenze meno possibili, farò del mio meglio per assecondare le premure dell'onorevole Leali.

All'onorevole Pini, che molto modestamente si limitò a fare raccomandazioni per studi, io faccio la stessa risposta, cioè che gli studi saranno ordinati, ma in quanto all'eseguirli si tratta anche per lui della medesima questione, se si tratti cioè di semplici opere di raccordi, di sistemazioni, o si tratti invece di costruzione di nuovi tronchi.

A me duole di dover dire all'onorevole Loero, il quale desidera si costruiscano gallerie in alcuni punti di percorso e di transito della strada nazionale Carnica, che l'opera importa una spesa di 405 mila lire, una spesa, in altri termini, che non può rientrare in questo capitolo; occorre quindi una legge speciale che autorizzi la relativa spesa. Tuttavia io prometto all'onorevole Loero che esaminerò la questione con ogni buona volontà, e se mi persuaderò che nell'interesse della incolumità di quelli che transitano per quella strada è assolutamente necessario provvedere alla costruzione delle gallerie, verrò dinanzi alla Camera a domandare i

fondi necessari, non potendo altrimenti soddisfare il suo desiderio.

In tale materia conviene provvedere con un concetto unico, con un concetto organico e quindi con un progetto che chieda al Parlamento i fondi necessari per quelle opere che non hanno carattere di sistemazione. Di ciò gli fo promessa, che mi occuperò con amore del problema che ha sottoposto alla Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole De Luca Anania ha facoltà di parlare.

DE LUCA PAOLO ANANIA. Benchè abbia già parlato l'onorevole ministro, io mi permetto di chiedergli conto, su questo capitolo, delle varianti della strada nazionale della Serra di Puglie. Esse sono già decretate; ma per alcune occorre fare degli studi, probabilmente tra Pratola e il Calore, e mi si dice che questi studi non si possono compiere perchè manca il personale del Genio civile. Si tratta di un'altra strada estremamente irta: una variante è già stata fatta; l'altra è di assoluta necessità. Domando quindi che si provveda, poichè alla fine non ci sarà bisogno di un grande personale per un'opera di così piccola mole.

Ho già fatto in via privata delle sollecitazioni all'onorevole ministro ed egli mi ha risposto che si sarebbe provveduto; ora lo invito anche qui pubblicamente a provvedere al più presto possibile, perchè si tratta di cosa della più alta importanza, e le varianti su quella via faciliteranno le comunicazioni con centri popolosissimi ed importantissimi: si tratta dell'antica via strategica delle Puglie.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non posso che ripetere all'onorevole De Luca quello che ho detto ai suoi colleghi, vale a dire che nei limiti del bilancio provvederò all'esecuzione di questo studio...

DE LUCA PAOLO ANANIA. È già fatto e decretato: si tratta di affrettarlo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma per mettere in atto quelle varianti occorre che io abbia mezzi tecnici e finanziari.

DE LUCA PAOLO ANANIA. I finanziari ci sono: manca il personale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Manca il personale, ma ella comprende benissimo che il personale è appunto chiamato a fare i progetti senza dei quali non è possibile eseguire le varianti della strada.

Queste sono le dichiarazioni che ho fatto in privato e che ripeto in pubblico.

DE LUCA PAOLO ANANIA. Ed io mi auguro che qualcuno possa essere portato da un punto all'altro e possa provvedersi.

PRESIDENTE. Rimane così approvato il capitolo 29.

Capitolo 30. Trasferite e competenze diverse al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione di strade e ponti nazionali, allo sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, ai lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali ed al servizio delle R. Trazzere, lire 15,000.

Capitolo 31. Salario ai cantonieri delle strade nazionali. (*Spese fisse*), lire 1,420,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Castiglioni.

CASTIGLIONI. Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo per ripetere, anche a nome di altri colleghi, una raccomandazione, che è stata fatta altre volte al Governo, per richiamare, cioè, la sua attenzione sulla necessità di migliorare in qualche modo la condizione dei cantonieri e capi cantonieri delle strade nazionali, che costituiscono una delle classi più umili e derelitte dei lavoratori dello Stato. Con lo stipendio esiguo (di 55 lire per i cantonieri, e di 75 per i capi cantonieri), falcidiato da trattenute e gravato di oneri, essi spendono la loro vita in un lavoro continuo, esposti ai disagi di tutte le stagioni, di tutte le altitudini, — colla prospettiva di un trattamento di quiescenza d'una lira al giorno, che pochissimi possono raggiungere, perchè gran parte muore prima del tempo.

In mezzo alla generale e progressiva elevazione delle mercedi, col rincaro dei viveri, che ne è cagione ed effetto, quella classe, che non migliora, rimane indietro, e quindi peggiora. E difatti, i poveri capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali in alcune provincie si sono visti sorpassare dai cantonieri delle strade di altra categoria.

Essi hanno anche ultimamente rappresentato al Ministero dei lavori pubblici le loro istanze, le quali si contengono in limiti così modesti, che io credo non si potrebbe ad essi oramai più opporre il difetto di mezzi, ma solo il difetto di volontà.

Ora siccome per segni recenti noi abbiamo motivo di credere, che questo difetto di volontà più non esista, e che siano avviati studi in argomento, così io vorrei sperare, e mi auguro, che agli studi seguano

presto i provvedimenti, affinché dei provvedimenti, anche buoni, non si perda, come tante volte accade, il merito ed il pregio della spontaneità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino Natale.

GALLINO NATALE. Non posso che associarmi a quanto ha detto l'onorevole Castiglioni.

Dirò solo: come mai si può pretendere che questi cantonieri che devono fare un servizio, a norma di regolamento, dall'alba sino al tramonto e devono provvedersi di tutto quanto il necessario per il loro mestiere, come mai, dico, si può pretendere che debbano fare tutto ciò con 51 lire e pochi centesimi che loro rimangono al mese?

Ancora: essi, cantonieri governativi, si trovano a contatto con quelli delle provincie e con quelli dei comuni che hanno stipendi alquanto maggiori, e che per lo più fruiscono di discrete indennità di alloggio a seconda delle località.

È quindi anche equo che a questa povera gente sia fatto un trattamento migliore, tanto più che non si tratta poi in tutto che di 2133 individui, per cui, anche accondiscendendo ai loro desideri, accordando loro quelle dieci lire al mese in più che tutto sommato chieggono al mese, si arriva ad una somma abbastanza esigua, perchè il ministro possa trovarla in qualche parte del bilancio.

Aggiungo ancora una raccomandazione. Questi cantonieri e capi cantonieri hanno una cassa di soccorso per le pensioni. Questa cassa funziona abbastanza bene e oggi giorno ha un fondo disponibile che credo si aggiri intorno ai 3 milioni.

Però quando questi poveri capi cantonieri o cantonieri acquistano il diritto al sussidio, bisogna che aspettino un bel po' prima che il sussidio venga, cosa che non si spiega di fronte alle disponibilità della cassa.

Ancora: il regolamento che questa cassa riguarda bisogna sia ritoccato per togliere certe incongruenze che io non mi so spiegare come esistano.

Per esempio: se muore un cantoniere in servizio, la moglie ha diritto ad avere il modesto sussidio, ma se per avventura il cantoniere muore quando è già in pensione, la moglie non è più beneficata del sussidio quando è appunto allora che per essere più vecchia avrebbe maggior bisogno di qualche aiuto.

Mi auguro e spero quindi che il ministro,

tenuto conto di tutto, vorrà certamente fare qualche cosa a vantaggio di questa classe di umili lavoratori veramente benemeriti, ma oltremodo dimenticati.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini.

**GALLINI.** Permetta anche a me la Camera di dire una parola non per ripetere, ma per aggiungere qualche osservazione a quelle fatte specialmente dal collega Castiglioni che ha parlato proprio col cuore, perchè questa è una questione di umanità.

Se l'onorevole ministro rifletterà solo a questo, che i cantonieri dei comuni e delle provincie si trovano in una condizione di gran lunga migliore dei cantonieri dello Stato, non potrà non darci ragione.

Nella mia provincia, per esempio, i cantonieri sono pagati meglio di quelli dello Stato, sono stati iscritti alla Cassa nazionale di previdenza ed hanno in altri luoghi trattamenti speciali che mitigano l'asprezza della loro condizione.

Il confronto dunque fra i lavoratori dello Stato e quelli delle provincie e dei comuni è sempre a danno di quelli dello Stato. Noti poi l'onorevole ministro che ogni legge, ogni regolamento nuovo attribuisce a questi cantonieri dello Stato delle nuove funzioni (esempio il regolamento sugli automobili) in modo che si vengono ad addossare a loro anche delle responsabilità di indole penale che non sono proprio confacenti a dei funzionari pagati con 50 lire e che debbono stare sulle strade anche di montagna, per esempio sull'Abetone, in mezzo alla neve ed esposti alle bufere con pericolo continuo della loro vita.

L'onorevole ministro che ha cuore ed intelligenza veda dunque se può nel bilancio venturo fare qualche cosa di più in favore di questi disgraziati.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Monti-Guarnieri.

**MONTI-GUARNIERI.** Io non posso dire di più e di meglio di quanto hanno detto i colleghi onorevoli Castiglioni, Gallini e Gallini. Si tratta di una questione di umanità ed io ho piena fede nel cuore dell'onorevole ministro; si tratta di gente che lavora da mane a sera e che è pagata male: non è dunque giusto che, mentre il Parlamento si preoccupa di tante altre categorie di funzionari meglio retribuiti, non si occupi di queste categorie infime che pur rendono ottimi servigi. Ripeto, me ne appello al cuore dell'onorevole ministro.

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

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Parecchi onorevoli colleghi hanno, con nobili parole, fatto appello al mio cuore, dicendo che la questione da essi promossa è questione di umanità. Certo, se bastassero gli impulsi del cuore a risolvere una questione come questa, io risponderai assai volentieri all'appello che mi viene dagli onorevoli colleghi; ma il mio dovere è di resistere agli impulsi del cuore e di ascoltare invece la voce della ragione.

È inutile dissimularselo, esiste una grave questione: quella del proletariato dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, proletariato molto più numeroso di quello che la Camera non creda, perchè non comprende solo i cantonieri stradali, ma comprende anche i guardiani idraulici, quelli delle bonifiche ed altri agenti che si trovano in condizioni anche peggiori di quelle dei cantonieri stradali. (*Interruzioni*).

Abbiate la pazienza di stare ad ascoltarmi, perchè sto indicando le difficoltà pratiche del problema.

Dunque i capi cantonieri stradali percepiscono 840 lire, i cantonieri 660 oltre le indennità per la malaria, per l'inverno nei climi freddi, per assistenza a lavori, la somministrazione del chinino anche per la famiglia e la casa di abitazione; invece quest'altro proletariato ancor più misero, che vince nella battaglia della concorrenza della miseria, non ha che lo stipendio di 720 lire per i capi guardiani idraulici e di bonifica, di 600 per i guardiani....

**MONTI-GUARNIERI.** Sono categorie che dovrebbero sparire.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Ma io sarei lietissimo se potessero sparire.

**MONTI-GUARNIERI.** Ma domandi alla Camera i fondi e la Camera glieli accorderà.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Aspetti un momento e moderi questi impeti generosi del suo cuore. Noi non potremmo avvantaggiare gli uni senza fare ingiustizia agli altri ed io voglio presentare alla Camera i termini di questo problema che riguarda un personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, perchè la Camera ne intenda le difficoltà. Questi cantonieri, pur troppo dipendenti dallo Stato, sono in condizione non peggiore, come crede il mio amico Gallini, ma migliore di quella dei cantonieri provinciali,

perchè, salvo per alcune provincie del Regno, in tutte le altre sono trattati assai male.

Lo Stato è sempre il miglior padrone, tanto più che si ha anche il diritto di non servirlo. (*Benissimo!*)

Ora che cosa domandano i cantonieri? Essi sono oltre duemila e domandano l'aumento di stipendio, una indennità, soprattutto per lo sgombero delle nevi, e un miglioramento per le pensioni. In quanto alla indennità per lo sgombero delle nevi dichiaro che ben volentieri esaminerò la questione, perchè non trovo giusto che siano ugualmente trattati coloro che debbono l'inverno sgombrare le nevi nei climi rigidi, e coloro che servono in regioni di clima più dolce. Esaminerò questa questione, dico, per trovare una soluzione che mi permetta di consentire questa indennità per lo sgombero delle nevi.

Per ciò che si riferisce all'aumento di stipendio non potrei onestamente accettare nessuna proposta, senza provvedere nello stesso tempo alle condizioni di coloro che vanno incontro a pericoli non minori, cioè ai guardiani idraulici e di bonifica. Ma allora la spesa crescerebbe a tal segno da dover richiamare l'attenzione mia e del ministro del tesoro prima di venire dinanzi alla Camera con un provvedimento qualsiasi.

In quanto alle pensioni, l'aumento domandato ha formato parecchie volte oggetto di esame da parte del Comitato che presiede alla Cassa pensioni dei cantonieri, e devo dire all'onorevole Gallini che domani il Comitato sarà chiamato ad esaminare questa questione, per vedere se sia possibile, nelle condizioni relativamente floride in cui la cassa si trova, di consentire questo aumento o se non convenga, invece, di trasmettere tutti i fondi che costituiscono il patrimonio della cassa all'Istituto di previdenza per la vecchiaia, perchè assuma essa tutti gli obblighi nascenti dall'Istituto delle pensioni.

Io non voglio oggi naturalmente pregiudicare la decisione del Comitato, ma spero che si possa venire ad una soluzione tale, da poter aumentare la pensione per rendere meno grave la condizione delle famiglie di questi cantonieri.

Riassumendo dunque, dico, che sento il dovere di occuparmi della condizione dei cantonieri stradali e dei guardiani idraulici e di bonifica; che spero che le condizioni del bilancio mi permettano di portare a-

vanti a voi le relative proposte, ma che è dovere mio di dire che non posso promettere oggi un aumento di stipendio. Il problema va esaminato completamente. Permettete che esamini pure quali conseguenze può portare la questione dell'indennità dello sgombero delle nevi e che attenda le decisioni del Comitato della Cassa pensioni per quei provvedimenti che per le pensioni saranno ritenuti più utili.

PRESIDENTE. Resta così approvato il capitolo 31.

### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Pais ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

PAIS-SERRA. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, due relazioni, una sul disegno di legge: « Vendita al comune di Milano dell'immobile demaniale denominato: Ex fortino di Porta Vittoria »; l'altra sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge sulla leva marittima ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Capitolo 32. Indennità diverse e sussidi ai cantonieri delle strade nazionali, lire 15,000.

Capitolo 33. Cantonieri delle strade nazionali - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 350.

Capitolo 34. Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati, a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 162,000.

Capitolo 35. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

Capitolo 36. Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 15,000.

Capitolo 37. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

*Acque* (Opere idrauliche di prima e seconda categoria). — Capitolo 38. Opere idrauliche di prima categoria - Manutenzione e riparazione, lire 870,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Niccolini.

NICCOLINI. Questo capitolo e quelli immediatamente successivi, che si occupano tutti delle opere idrauliche di prima e seconda categoria, mi forniscono l'opportunità di rivolgere all'onorevole ministro una domanda ispirata ad una modestia, se non pari a quella dimostrata testè dal collega Pini, però non molto minore. La nota a piè di pagina, che illustra la ragione dei maggiori e minori stanziamenti di tutti gli articoli compresi nel capitolo « Acque », spiega come sugli stipendi del personale subalterno del Genio civile si faccia una economia di 3,800 lire. Vale la pena di notare un caso divenuto ormai così raro, che il capitolo relativo ad un personale abbastanza numeroso presenti un'economia invece di presentare un aumento di spesa. E vale la pena di ricercarne la spiegazione. La spiegazione ci è data dall'allegato n. 9, a pagina 122, in cui è dimostrato come questa economia si realizzi con l'applicazione del nuovo organico dipendente dalla legge 8 luglio 1904 sul Genio civile. Questa legge ha stabilito un'economia negli stipendi fissi del personale subalterno, ma ha promesso anche la promulgazione di un regolamento sul quale si concentrano ansiosamente tutte le speranze di questo personale, il quale ha fiducia che, se la legge ha diminuito le spese fisse, il regolamento possa, largheggiando alquanto nelle diarie e nelle trasferte, migliorare in qualche modo indirettamente la sua condizione morale ed economica.

Il regolamento non è stato ancora pubblicato. Sembra quindi naturale e logico che nel bilancio non figurino alcuno stanziamento di quelli che sarebbero conseguenza di esso. Ma io, che di recente mi sono occupato con interesse speciale di questa questione, posso dire in quali termini veramente si trovano le cose.

Questo regolamento è stato preparato da molto tempo ed ha ricevuto l'approvazione del ministro, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Ma non è stato promulgato per questa ragione: che implica appunto una maggiore spesa, di cui una parte si potrebbe racimolare negli altri capitoli del bilancio, ma un'altra parte, di circa 20 o 30 mila lire, se le mie informazioni, come credo, sono esatte, non si saprebbe dove prenderla. Quindi ci troviamo in una specie di circolo vizioso, perchè non si è iscritto lo stanziamento in bilancio non essendo stato

promulgato il regolamento e non si promulga il regolamento perchè altrimenti difterebbero i fondi in bilancio.

Io prego l'onorevole ministro di far cessare questo stato di cose che passa ogni limite di tempo ed anche i limiti dell'equità. Sono ormai due anni e mezzo che una legge dello Stato, quella dell'8 luglio 1904, non ha ottenuto la sua piena applicazione perchè non si è ancora pubblicato il regolamento relativo. Non si deve prolungare questa attesa; il ministro dei lavori pubblici certamente potrà trovare il tempo, il modo e l'energia per superare quelle piccole difficoltà finanziarie che possono ancora ostacolare un provvedimento tanto invocato e, in fondo, già riconosciuto legittimo. Non si deve protrarre questa troppo lunga attesa, perchè la mancata promulgazione di questo regolamento produce un po' di sfiducia e di malcontento in quel personale che, se è molto umile, è però tale, che ad esso sono affidate mansioni di qualche importanza e di molta responsabilità.

Le condizioni di questo personale sono proprio meschine; posso asserire, con la sicurezza di essere nel vero, che alcuni di questi custodi idraulici, incaricati di sorvegliare lavori governativi, si trovano a constatare che semplici operai braccianti, di quelli che lavorano di vanga e di carriola nei lavori a cui essi debbono soprintendere, hanno un salario sensibilmente superiore alla paga degli impiegati dello Stato che li stanno a sorvegliare.

Aggiungo un'altra considerazione: che, quando questi custodi idraulici sono mandati fuori della loro sede, hanno per vitto ed alloggio una indennità così meschina, che non potrebbe quasi bastare ad un semplice operaio; mentre si comprende che impiegati dello Stato hanno qualche, sia pure limitatissima, esigenza di decoro, che devono pur mantenere, pel prestigio necessario a coloro che sono incaricati di funzioni pubbliche.

Confido che l'onorevole ministro prenderà a cuore la sorte di questi suoi dipendenti. Egli disse ieri che è sua intenzione di snodare le pratiche del suo Ministero; io gli addito un nodo molto semplice, a sciogliere il quale basta una sua parola, che è sempre precisa e tagliente.

Finisco con una piccola raccomandazione alla quale sono incoraggiato dalle stesse parole dette testè dal ministro: una raccomandazione a favore della classe che è forse l'infima-fra le dipendenti da lui; una classe

così umile, che è stata perfino dimenticata nella sua enumerazione. Voglio dire quella dei manovratori di chiavi. Questi hanno uno stipendio di 40 lire mensili; non hanno pensione; in caso di piene di fiumi, hanno indennità che sono di una lira per il turno di giorno, e di due lire per il turno di notte. Questi sono gli stipendi di una volta; ma il livello generale dei salari si è troppo aumentato, perchè non si debbano riconoscere giustificate le domande di questi poveri salariati.

Ho fiducia che il ministro vorrà prendere a cuore i loro voti, spontaneamente, senza bisogno di alcuna pressione: perchè egli può essere sicuro di avere, in questo, consenziente tutta la Camera, e di avere il plauso di tutti i sinceri amici degli operai. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzone.

RIZZONE. Avevo presentato un'interrogazione all'onorevole ministro, per sapere se intendesse provvedere alla bonifica delle paludi pestilenziali di Scicli. Ritiro quell'interrogazione, e prendo occasione da questo capitolo per fare al ministro stesso una preghiera. Le paludi di Scicli sono pestilenziali; e le febbri malariche, in quei paraggi, sono all'ordine del giorno. Ieri l'altro mi pervenne un telegramma con cui mi si annunciava un imponente comizio, nel quale intervennero tutte le rappresentanze locali, per ottenere la bonifica di quelle paludi. Naturalmente non posso pretendere, allo stato degli atti, una promessa formale che questo provvedimento sia preso. Spero però che si faranno gli studi preliminari per venire ad un progetto concreto. E giacchè ho la parola, parlo anche delle opere idrauliche di Scicli, di Pozzallo e di Spinasantà, che vanno molto a rilento. Prego perciò l'onorevole ministro di provvedere che sia più spedita l'esecuzione di così importanti opere.

A Modica si fa peggio. Come la Camera e il ministro sanno, furono accordate 700 mila lire al comune di Modica per la sistemazione di quei torrenti. Ebbene, sono trascorsi tre anni e mezzo e si sono spese soltanto 60 mila lire.

Veda l'onorevole ministro quale grave danno ne deriva per quella cittadinanza che è costretta a scappare ed a rifugiarsi nei luoghi più alti ogni qual volta viene la piena. Tre anni e mezzo perduti e la spesa di sole 60 mila lire!

Mi permetto dunque di richiamare l'attenzione del ministro su questo grave ar-

gomento e di pregarlo di fare in modo che anche quelle opere vengano eseguite con maggiore speditezza.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò all'onorevole Rizzone circa la bonifica di Scicli.

Come apparisce dall'allegato n. 15, i lavori comprendenti la bonifica degli stagni di Sampieri, Larissa e Spinasantà che ammontano a lire 317,700, furono appaltati e sono in corso di esecuzione. Vigileremo a che questi lavori siano condotti dall'appaltatore con la necessaria diligenza ed alacrità.

Lo stesso dico per le opere idrauliche nel comune di Modica. Io spero che queste mie dichiarazioni lo appagheranno perchè rispondo al suo desiderio.

RIZZONE. E per la bonifica del padule di Pozzallo?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se si tratta di bonifiche non classificate, occorre l'adempimento delle forme di legge, altrimenti non posso provvedere per gli stanziamenti necessari.

In quanto alla classifica di nuove opere di bonifica, il problema è assai grave e difficile, perchè di molte opere si domanda la classificazione e bisogna, prima di assumere impegni precisi e categorici, sapere l'onere finanziario che ne verrebbe allo Stato. È un problema arduo ed irto di difficoltà, sul quale non posso fare dichiarazioni che sarebbero intempestive e precipitate.

Vengo all'onorevole Niccolini, il quale ha dimostrato ancora una volta la verità di ciò che avevo osservato prima io, riguardo al problema grave del nostro proletariato dipendente dai diversi Ministeri, perchè egli giustamente osservava, che se dolorosa è la condizione dei cantonieri stradali, di cui abbiamo poc'anzi parlato, più dolorosa ancora è la condizione dei guardiani di opere idrauliche di seconda classe, che non hanno altro stipendio fuorchè 669 lire; dolorosissima poi quella dei chiavanti, che non hanno che una indennità mensile di 40 lire, con una indennità straordinaria in occasione di piene.

Ora il collega Niccolini si è doluto che il Ministero dei lavori pubblici non abbia neppure fatto quello che doveva fare, secondo la legge del 1904 in favore di questo personale, e si è doluto ancora di più che il ministro dei lavori pubblici abbia previsto una economia sulla povera gente. Ora io devo rettificare, sotto un certo rispetto,

la sua affermazione. In quanto al regolamento posso assicurarle che, presi gli opportuni accordi col Ministero del tesoro, questo regolamento sarà sollecitamente inviato al Consiglio di Stato.

NICCOLINI. È già passato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anzi non è passato, perchè è stato respinto.

Dunque, emendato il regolamento, presi gli accordi col Tesoro, i corpi consultivi competenti saranno chiamati a pronunziarsi; ed io sarò lietissimo di poterlo pubblicare al più presto per regolare la condizione di questi poveri impiegati.

Devo però avvertirla che se i capitoli presentano una economia, questa non è già stata determinata dal proposito di non pagare indennità o di ritardare promozioni. Tutti i capitoli relativi al personale portano una certa economia per vacanza di posti o per ritardo di promozioni. Soprattutto deve portare una economia questo capitolo, perchè pel regolamento alcune promozioni non si possono fare se non quando è passato il biennio.

Ora quando si sa che vi è una parte di personale che non può, per mancanza del biennio, essere promosso, è naturale che si porti in economia una somma corrispondente a queste promozioni che non avranno luogo. Quindi non si tratta di economizzare sul salario di questa povera gente ma di constatare una condizione di cose che è la conseguenza di disposizioni regolamentari per le quali le promozioni non possono seguire se non dopo un certo tempo dalle promozioni più recenti.

Questa la spiegazione esatta che conviene dare a questa diminuzione nel capitolo. Ma stia sicuro l'onorevole Niccolini che non di un giorno io mi sentirei l'animo di ritardare la promozione che fosse legalmente dovuta a questi umilissimi funzionari, data la condizione così infelice che pur troppo il regolamento e la legge hanno fatto ad essi. Ed io sarò ben lieto se potrò procedere sollecitamente alla pubblicazione del nuovo regolamento nel quale (e sono lieto di dirlo) sono contemplati alcuni aumenti di indennità che potranno rendere meno dolorosa la infelice condizione nella quale questo personale versa.

NICCOLINI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Rimane così approvato il capitolo 38.

### Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Mauri, lo invito a giurare.

Leggo la formola.

(*Legge la formola*).

MAURI. Giuro!

### Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Continuiamo ora la discussione ed approvazione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici.

Capitolo 39. Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 22,000.

Capitolo 40. Opere idrauliche di 1ª categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 41. Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione, lire 4,700,000.

Capitolo 42. Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 90,000.

Capitolo 43. Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 27,000.

Capitolo 44. Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 1,135,000.

Capitolo 45. Servizio idrografico fluviale, lire 6,800.

Capitolo 46. Spese pel servizio di piena e spese causali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente, lire 300,000.

Capitolo 47. Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia di corsi d'acqua - Sussidi, lire 193,000.

Capitolo 48. Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 2,250.

*Bonifiche*. — Capitolo 49. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi al personale ordinario (*Spese fisse*), lire 132,900.

Capitolo 50. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di foraggio ai custodi forniti di cavallo, lire 17,100.

Capitolo 51. Personale di custodia delle



bonifiche - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,550.

Capitolo 52. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (*Spese variabili*), lire 8,000.

Capitolo 53. Agro romano - Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica, lire 36,200.

Capitolo 54. Agro romano - Indennità diverse, compensi e sussidi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia e alla sorveglianza delle opere di bonifica, lire 3,450.

Capitolo 55. Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 5,200.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — Capitolo 56. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,715,000.

Capitolo 57. Escavazione dei porti, lire 2,500,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Chimienti.

Ne ha facoltà.

CHIMIENTI. Avrei voluto risparmiare all'onorevole ministro il fastidio di rispondere brevi parole alle mie osservazioni, ma non ho potuto farne a meno, perchè credo importante richiamare l'attenzione sua e della Camera sul servizio della escavazione dei porti. Io credo che l'onorevole ministro abbia dovuto constatare come tra tutti i servizi del suo Ministero, quello della escavazione dei porti lasci molto a desiderare. Questo servizio, come tutti i colleghi rappresentanti di città marinare hanno potuto constatare, va molto male.

Io ebbi l'occasione di richiamare l'attenzione del ministro Ferraris sopra questo argomento, ed egli dovette convenire con me sul modo come procede questo importantissimo servizio, che è come il caposaldo di tutta la politica portuale. Perchè si ha voglia di progettare lavori, di disporre banchine; quando il servizio di escavazione dei porti non è fatto in modo regolare, tutto il resto del lavoro non dico che sia completamente inutilizzato ma non è messo nella condizione di rendere i frutti che deve rendere.

Bisogna scavare i nostri porti profondamente ed opportunamente e con mezzi adeguati.

E se la escavazione dei porti va male in tutta l'Italia, purtroppo, io debbo dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici (ed egli credo che converrà con me perchè lo sa meglio di me) che va molto male nell'Adriatico; ivi, per la condizione speciale dei venti, per la natura specialissima dei fondali, per il movimento delle onde, per la natura delle coste, se vi è servizio che dovrebbe procedere attivamente, è specialmente questo della escavazione.

Nell'Adriatico principalmente, prima di ogni altra cosa, bisogna scavare, scavare e scavare. I nostri porti vanno perdendo la loro importanza, e specialmente alcuni, perchè quest'opera di escavazione procede con lentezza, con mezzi inadeguati e con una tale perdita di tempo e con danni enormi tali che io potrei asserire che in talune parti dell'Adriatico, specialmente del basso Adriatico, la spesa per la escavazione, tanto ordinaria che straordinaria, è fatta con tale lentezza che sarebbe meglio non farla.

Quando io richiamai l'attenzione dell'onorevole ministro Ferraris su questo argomento ebbi il piacere di proporre, se non fosse il caso per l'amministrazione dei lavori pubblici di acquistare delle draghe e statificare questo servizio. L'onorevole Ferraris mi rispose che egli, convinto statolatra, a tutto aveva pensato fuor che alle draghe di Stato, ma che avrebbe messo la questione allo studio. Non tengo al brevetto di invenzione; anzi mi ricordo di quello che facevano i Borboni che, se erano la negazione di Dio in materia di pubbliche libertà, qualche cosa avevano fatto riguardo alla escavazione con molto maggior profitto di quello che non facciamo noi.

È necessario che lo Stato abbia delle draghe a sua disposizione. Perchè ora accade questo, per esempio: i lavori di escavazione nel porto di Venezia, in quello di Ancona ed in quello di Brindisi vanno male e non può lo Stato minacciare dei danni all'appaltatore dei lavori, perchè è una minaccia a polvere non potendosi eseguire, in danno all'appaltatore, questi lavori.

Quando lo Stato avesse (e la spesa non credo che sarà grande e, se non vado errato, la Commissione del piano regolatore dei porti ne ha fatto proposta formale) avesse per sè l'escavazione dei porti, si potrebbe una buona volta risolvere questo che è il problema vitale della nostra politica portuale.

Ora desidero sapere dall'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici, se egli, che certamente ha dovuto, fra i primi, più urgenti e più vitali problemi, portare la sua attenzione sopra questo della escavazione, ha avuto occasione di pensare a questa spesa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Di pensare e di fare.

CHIMIENTI. Bravo! I miei complimenti.

E poichè mi trovo a parlare delle escavazioni, io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sui lavori al seno di ponente che debbono eseguirsi nel porto di Brindisi e che sono da cinque anni progettati e che ancora non si riescono a fare, perchè gli appalti sono andati deserti appunto perchè i nostri appaltatori non hanno, salvo qualche eccezione, i mezzi adeguati per questo servizio.

Sarei lieto, se l'onorevole ministro, rispondendomi brevemente, volesse darmi notizie ed assicurazioni formali su questi lavori del porto di Brindisi tanto necessari, perchè ad essi è legata la trasformazione edilizia della città.

Torneremo a parlare di Brindisi tra giorni a proposito del disegno di legge che avete presentato ed allora dovrò intrattenere la Camera sulla urgenza di scavare quel porto interno fino a dodici metri, profondità necessaria per rendere quel porto idoneo a ricevere i grossi battelli che l'industria moderna costruisce. Ma di ciò parleremo a suo tempo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Monti-Guarnieri.

MONTI-GUARNIERI. Io faccio la stessa raccomandazione del collega Chimienti nei riguardi del porto canale di Sinigaglia.

La questione della escavazione dei porti canali dell'Adriatico dipende dalla deficienza di draghe necessarie per la escavazione. Ora di queste draghe non ve n'era che una sola. Ed il proprietario di questa fortunata draga, che non era regina, ma che poteva chiamarsi la regina draga dell'Adriatico, faceva quello che voleva perchè dettava assolutamente legge allo Stato e la dava ai porti canali di quelle provincie che voleva.

Ora, onorevole ministro, questo stato di cose, come ella comprende benissimo, non può durare a lungo; non è giusto che i porti canali dell'Adriatico non debbano essere escavati, perchè non esiste che una sola draga nell'Adriatico. Lo Stato ne comperì delle altre, che si trovano a buon mercato, per esempio, a Genova, e le mandò nell'Adriatico.

Sarà una spesa fatta una volta tanto, che gioverà immensamente, perchè oggi la escavazione, tra le altre cose, costa enormemente, per questo fatto che il trasporto di questa draga da Venezia, da Taranto, da Genova nei porti canali dell'Adriatico, costa enormemente; avendo invece una draga in permanenza ad Ancona, che è l'unico porto dell'Adriatico tra Brindisi e Venezia, si potrà provvedere alla escavazione dei porti canali di Sinigaglia, di Fano, di Pesaro, di Rimini, fino a Ravenna, con maggiore celerità e con minore dispendio.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il problema al quale ha accennato l'onorevole Chimienti, cioè della escavazione dei nostri porti, è veramente uno dei problemi più importanti, perchè non basta costruire dei grandi porti, eseguire dei grandi fondali, fare le opere di sistemazione accessoria, quando non si sia contemporaneamente provveduto ad assicurare i fondali medesimi perchè si mantengano con opportune escavazioni. E questo problema, che è grave da per tutto, è più grave ancora nell'Adriatico che nel Tirreno, perchè, data la qualità del fondo e la direzione delle correnti, più facilmente quei porti si interriscono, e specialmente i porti canali, tra cui quelli di Ravenna e di Sinigaglia, quest'ultimo specialmente accennato dall'onorevole Monti-Guarnieri. Di questo problema mi sono subito occupato e preoccupato, perchè presentemente si provvede alla escavazione dei porti in questa maniera: si sogliono fare appalti, per lo più sessennali, appalti che comprendono un certo numero di porti, ed i compartimenti effossori sono questi: Liguria, Sardegna, porti napoletani sul Tirreno, porti napoletani sull'Adriatico e Laguna veneta.

Poichè poche sono le ditte che posseggono i mezzi effossori necessari, i prezzi delle escavazioni sono abbastanza elevati. Ma quello che è più grave è questo: che non si può opportunamente minacciare a queste ditte l'esecuzione in danno, perchè lo Stato dovrebbe, per praticare la escavazione, o avere disponibili molte altre ditte che possedessero i convogli effossori, o possederne esso stesso.

Di questa condizione di cose mi sono preoccupato, ed allora mi sono domandato se non fosse opportuno che lo Stato acquistasse esso convogli effossori, e per via di comparazione esaminasse, se non fosse più

utile sostituire al sistema degli appalti un servizio di Stato. Ma ho voluto procedere provando e riprovando con opportune cautele, e l'onorevole Chimienti avrà notato, perchè una tal cosa difficilmente poteva sfuggire alla sua attenzione, che già nel bilancio 1906-907 è stanziata una somma di 400 mila lire, alla quale altra si aggiungerà per l'esercizio 1907-908. Così avremo in tutto disponibili, se il Parlamento approverà la mia proposta, 800 mila lire, con le quali mi propongo di acquistare una draga olandese di grande portata, per la quale ho già iniziato le opportune trattative, e tutto il convoglio effossorio accessorio necessario per provvedere soprattutto nell'Adriatico, cominciando dalla Laguna veneta, a questo servizio.

Se, come mi auguro, questo primo tentativo, questa prima attuazione di un concetto che credo profondamente vero e giusto, darà buoni frutti, dichiaro che verrò innanzi al Parlamento a domandare i fondi opportuni per estendere via via questo servizio di escavazione dei porti fatto per conto dello Stato.

Spero che questa dichiarazione appagherà completamente l'onorevole Chimienti. È un provvedimento il cui merito non occorre far risalire ai Borboni: è un provvedimento dettato da necessità pratiche che sono state sentite in tutti i tempi, e che spero potrà rendere servizi utili nell'interesse generale della navigazione.

E vengo al quesito che più specialmente riguarda l'onorevole Chimienti, il porto di Brindisi, quesito che però riguarda un po' tutti, perchè è questione nazionale.

In quanto a quel porto, non è nella mala volontà del Governo che si deve ricercare il ritardo dei lavori.

CHIMIENTI. Lo riconosco.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono lieto che ella lo riconosca, perchè fino dal 16 ottobre 1904 il Governo approvò l'esecuzione di un progetto di lire 468 mila per la sistemazione del seno di ponente del porto di Brindisi. Per ciò furono indette le aste, ma purtroppo andarono deserte.

Il Ministero dispose che fosse aumentato il prezzo del 3 per cento, ma anche questa volta la gara andò infruttuosa. Si stabilì allora di procedere a trattative private, ma non si trovò alcuno il quale volesse rendersi aggiudicatario di queste opere. Risultò chiaro che il prezzo stabilito, come base dell'incanto, era insufficiente, data la

natura delle opere e la difficoltà di compierle; di guisa che fu riveduto il progetto originario, furono aumentati i prezzi del 10 per cento e fu portata la base dell'incanto a 500 mila lire.

Questo progetto è stato giudicato meritevole di approvazione dal Consiglio superiore e dal Consiglio di Stato, ed io sono lieto di annunziare all'onorevole Chimienti che è già stata disposta la stampa del capitolato speciale per la nuova asta.

Speriamo che gli sforzi del Governo abbiano buona fortuna e che presto si possa addivenire all'inizio delle opere nel porto di Brindisi.

MONTI-GUARNIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTI-GUARNIERI. Prendo atto con molto piacere della dichiarazione del ministro per quanto riguarda l'acquisto di questa grande draga olandese, che dovrà rallegrare i porti dell'Adriatico, ma non vorrei che questa grande draga olandese ci facesse il brutto scherzo di essere utile, come ben diceva il collega Bettolo, che di draghe si intende, per i grandi porti, come Napoli e Venezia, ma non per i piccoli porti dell'Adriatico, ai quali resterebbe soltanto il gusto di veder passare la draga, ma di non vederla lavorare, ciò che credo non sia nelle intenzioni dell'onorevole ministro.

Lo pregherei quindi di far comprare insieme con questa grande draga olandese anche una piccola draga italiana, che possa servire per i porti dell'Adriatico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guarracino.

GUARRACINO. Prima che si approvi questo capitolo, io sento il bisogno di raccomandare ancora una volta all'onorevole ministro dei lavori pubblici le condizioni del porto di Torre Annunziata, condizioni così gravi, che, se passa ancora qualche mese, i piroscafi si troveranno costretti a non poter manovrare per l'interrimento progressivo che restringe sempre più lo specchio d'acqua. Io mi associo alla preghiera, testè fatta dagli altri onorevoli colleghi, all'onorevole ministro, di voler considerare non solo quei grandi porti, pei quali egli intende acquistare qualche grande draga, ma anche i minori, pei quali occorre provvedere egualmente al servizio di escavazione; e mi auguro che l'onorevole ministro voglia ricordarsi, innanzi ad ogni altro, del porto di Torre Annunziata, del

quale ha potuto personalmente constatare le deplorabili condizioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Conosco le condizioni veramente difficili del porto di Torre Annunziata, un porto, che si trova in questa singolare condizione, che le navi sono più al sicuro fuori, che dentro; ma l'onorevole Guarracino mi deve render lode di questo, che, avuto riguardo alla importanza del commercio che si esercita in quel porto, nel disegno di legge per i porti sono stanziati due milioni per provvedere al porto di Torre Annunziata. Quanto alla escavazione, questa è compresa nell'appalto generale della escavazione dei porti napoletani del Tirreno. Io non so quale opera presentemente abbia prestata l'impresa dei lavori; prenderò le necessarie informazioni e darò le opportune disposizioni perchè si faccia per quel porto ciò, che è richiesto dalle necessità impellenti del commercio largo e rigoglioso, che si svolge in quella regione. In quanto all'onorevole Monti-Guarnieri egli vuole una draga, che, in sostanza, sia buona à tout faire. Io prenderò informazioni se essa possa servire per la laguna e per i porti canali, ma non posso dargli alcun affidamento sotto questo aspetto, tanto più, che si fa presto a dire: compratene due, invece di una. Onorevole Monti-Guarnieri, sappia che queste draghe sono molto costose. Quella di cui ho parlato costerà circa 800 mila lire. Io spero, poichè si tratta di un primo esperimento, che esso riesca bene, e allora lo studieremo e faremo delle spese anche per i porti minori, se saranno necessarie.

PRESIDENTE. Così rimane approvato questo capitolo 57.

Capitolo 58. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti, lire 14,000.

Capitolo 59. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 6,000.

Capitolo 60. Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 61. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 930,000.

Capitolo 62. Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali

Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi, lire 66,000.

Capitolo 63. Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali — Indennità di residenza in Roma, (*Spese fisse*), lire 350.

Capitolo 64. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 365,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino Natale.

GALLINO NATALE. È questa la terza ed ultima domanda di miglioramento al personale del Genio civile che presento all'onorevole ministro, e spero che questa possa avere un pronto accoglimento.

I fanalisti si dividono in tre classi: quei di prima che hanno lire 61.05 di stipendio mensile, quei di seconda con lire 53.42 e quei di terza con lire 45.79 nette.

L'articolo 20 del regolamento 12 gennaio 1896 sul servizio dei fari e dei fanali stabilisce che un fanalista non possa passare dalla terza categoria alla seconda se non dopo un anno di servizio nella categoria inferiore; ma praticamente risulta che passaggi di categoria non hanno luogo se non dopo dieci anni di sosta in ogni classe.

I fanalisti di prima e seconda classe hanno poi diritto ad un piccolo alloggio di tre camere; quelli di terza nemmeno a questo. Inoltre, se un fanalista anche di terza classe viene assegnato ad un faro dove ha in consegna materiali di consumo, come olio, petrolio, ecc., il suo stipendio subisce ancora, a norma del regolamento, una riduzione del dieci per cento, fino a costituire un capitale il cui reddito sia di lire 10, 20, 30 a seconda dei casi. Perciò noi troviamo che questi poveri fanalisti di terza classe, nella quale categoria, ripeto, rimangono per dieci anni, non hanno che lire 41.21 mensili, e con questo stipendio debbono sopperire al mantenimento proprio e della famiglia, costretti a vivere in luoghi isolati, perduti lungo le coste e fuori del contatto della società. Quelli che si trovano in posti malarici hanno una indennità che varia dalle 100 alle 150 lire, e tale è la povertà di questa gente che si è verificato questo caso commovente, che un fanalista, il quale insieme a tutta la sua famiglia aveva preso la malaria in Sardegna, domandò di essere traslocato per cercare di guarire dal male. Fu mandato in terra ferma e precisamente a Genova, ma quivi, non potendo vivere colle lire 41.21 spettantigli, ha dovuto pre-

gare il Governo che di nuovo lo rimandasse in Sardegna, dicendo che preferiva morire di malaria che di fame.

Questa categoria di salariati adunque merita un qualche miglioramento. Io comprendo, come diceva l'onorevole ministro, che in materia di bilancio non bisogna troppo ragionare col cuore, ma anche coi mezzi finanziari a disposizione: sonvi però dei casi nei quali il cuore non può tacere, dei casi in cui i suoi impulsi irrompono imperiosi e dopo tali impulsi qualche cosa bisogna concedere. Ed è perciò che io prego l'onorevole ministro di voler prendere in considerazione il caso dei poveri fanalisti: li accoppi magari a tutto il rimanente personale proletario che dipende dal Ministero dei lavori pubblici, ma faccia qualche cosa, e faccia presto, innalzando i minimi salari almeno sopra le 600 lire, perchè non si può ammettere che una famiglia possa oggidì vivere con 500 o poco più lire all'anno.

PRESIDENTE. L'onorevole Galluppi ha facoltà di parlare.

GALLUPPI. Io non ho che da associarmi alle considerazioni fatte dal collega Gallino, aggiungendo che si tratta di benemeriti lavoratori i quali prestano un servizio gravosissimo e che compiono veri atti di valore civile. Io quindi spero che l'onorevole ministro vorrà provvedere con benevola considerazione anche a questa categoria di lavoratori.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È la terza volta in questa seduta che io debbo riconoscere le condizioni assai difficili in cui versa il basso personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici. Effettivamente le condizioni dei fanalisti sono difficilissime, non ostante alcuni vantaggi accessori, quali sarebbero l'alloggio nei fari, la mobilia, l'indennità per acqua potabile e di malaria, ecc. Si comincia ad essere fanalista di terza classe con seicento lire, si giunge alla seconda con settecento lire, ed alla prima con ottocento lire: poi si entra nell'aristocrazia, per così dire, dei fanalisti, all'ufficio di capo fanalista di seconda classe con novecento lire per giungere all'apice della carriera, quella di capo fanalista di prima classe, con mille lire.

Avuto riguardo all'isolamento soprattutto nel quale vivono questi fanalisti, le loro condizioni di vita sono penosissime, anche per la difficoltà in cui si trovano di educare le loro famiglie, che sono private della

necessaria istruzione. Quindi anche qui io debbo riconoscere la insufficienza degli stipendi.

Questi fanalisti anzi hanno fatto essi un certo progetto di organico: (per verità è un fatto strano che gl'impiegati vogliano proporre da loro il proprio organico, ma la miseria scusa questo loro ardimento).

Ma anche qui debbo riconoscere che, nonostante la buona volontà, non posso risolvere il problema a spizzico, ma è un problema che mi propongo di esaminare per intero, perchè, come è penosa la condizione dei fanalisti, altrettanto la è quella dei guardiani idraulici e di bonifica, e dei cantonieri nazionali.

Tutto questo problema del proletariato dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, credo si debba rivedere, e dichiaro ai colleghi che metterò ogni buona volontà per secondare questa volta gl'impulsi del cuore che, naturalmente, batte anche per me...

GALLINI CARLO. Oh!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non basta dire oh! Se, ripeto, io potessi lasciarmi trascinare da questi impulsi sarei non meno generoso di lei, onorevole Gallini, ma io ho dei doveri da compiere, dolorosi doveri, e li devo compiere. Spero però che le condizioni della finanza pubblica mi permettano di ritornare sopra questi provvedimenti e di rivedere questi organici, e ne sarò lieto io quanto ne sarà lieto lei, onorevole Gallini.

PRESIDENTE. Così rimane approvato questo capitolo.

Capitolo 65. Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 66. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Capitolo 67. Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, lire 1,110,000.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GORIO.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

FULCI NICOLÒ. Onorevole ministro, prendo la parola per un minuto solo, perchè appunto in questo momento ricevo un telegramma dalle autorità di Milazzo le quali mi dicono che in quel porto è impossibile possano entrare dei bastimenti. Eppure quel porto è importante, perchè frutta un mi-

lione e 300 mila lire allo Stato per diritti di dogana.

Quindi io invoco un provvedimento, poichè le navi non possono entrare in quel porto per mancanza di fondali. E rivolgo viva preghiera al ministro perchè disponga affinchè il commercio sia messo in condizioni da poter fare le sue operazioni all'arrivo dei bastimenti nel porto che, come dissi, non possono entrare per mancanza di fondali.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Prenderò le opportune informazioni e provvederò nei limiti degli stanziamenti per il porto di Milazzo, ma bisogna che ci intendiamo su questo. Non possono entrare i bastimenti per mancanza di fondali? Ma questa è la condizione di quasi tutti i porti del Regno, onorevole Fulci. Quasi tutti sono stati costruiti in tempi in cui non si prevedeva il grande sviluppo della navigazione a vapore, ed allora parve che fossero fondali straordinari quelli di quattro metri. Ora le condizioni della navigazione a vapore sono tali che occorrono fondali fino a undici metri, di guisa che non comprendo bene il pensiero dell'onorevole Fulci. Se egli mi dice che, per cagione dell'interramento, il porto di Milazzo non può ricoverare quei vapori che prima vi si ricoveravano.

**FULCI NICOLO'.** Perfettamente.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Allora prometto che nei limiti dei mezzi che sono a mia disposizione io prenderò le opportune disposizioni e farò del mio meglio. Però questo dei fondali è problema di carattere generale che si presenta per tutti i porti del Regno, ed è il massimo dei problemi della politica portuale italiana.

**FULCI NICOLO'.** Sta bene.

**PRESIDENTE.** Così rimane approvato questo capitolo.

*Strade ferrate.* — Capitolo 68. Quota a carico dello Stato nella spesa per competenze, locali, mobilia, personale ed altre occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 7,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini.

**GALLINI.** Io debbo fare una domanda al ministro e non so precisamente su quale capitolo. Però il titolo strade ferrate mi consiglia a parlarne qui, sebbene con una certa ripugnanza, perchè si tratta un pochino di noi

deputati, che quasi quasi dobbiamo parlarne di contrabbando.

Il ministro sa che nell'ultima tornata estiva della Camera fu votato per appello nominale un ordine del giorno Turati che diceva: « La Camera sospende la discussione del disegno di legge (era quello dei biglietti ferroviari) ed invita il Governo a presentare per la ripresa dei lavori parlamentari un disegno di legge che contempra in modo completo ed organico la materia delle concessioni speciali ferroviarie ».

Ora siccome abbiamo passato il periodo, dirò così, della promessa, mi permetto di domandare al ministro se ha pensato a mantenere la promessa.

Certo avrà avute molte altre cose da pensare e non gli fo torto se ha dovuto trascurare di pensare a questa sistemazione che, ripeto, a nome anche di molti colleghi, io ricordo con una certa repugnanza, perchè mi pare quasi di mendicare.

Pensi il ministro che è fatica per noi il fare questa domanda; ci dia dunque qualche assicurazione, e noi ci staremo pazienti ad attendere.

**PRESIDENTE.** Debbo osservare all'onorevole Gallini che questa non è la sede per questa sua osservazione...

**GALLINI.** È materia di strade ferrate.

**PRESIDENTE.** È la storia del confessionale; la sede era quella del bilancio delle ferrovie.

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

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Come giustamente osservava il nostro Presidente, la domanda dell'onorevole Gallini non rientra nel titolo dei capitoli di questo bilancio; tuttavia, per fare più rapido cammino e non rimandare il dibattito e la questione alla sua sede più propria, che sarebbe il bilancio delle ferrovie, posso far subito una dichiarazione ed è questa.

Come la Camera sa, con la legge del 1905 veniva data facoltà al Governo di provvedere a regolare la materia della concessione dei biglietti gratuiti e ridotti entro l'anno 1905. Il Governo adempiva al suo debito pubblicando un decreto entro il termine della delegazione accordatagli, decreto che doveva poi essere presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Esso venne infatti presentato alla Camera a questo scopo; ma quando nel giugno scorso se ne iniziò la discussione, l'onorevole Turati propose la sospensiva dicendo

che per molte ragioni non era opportuno di discuterne allora, che bisognava riprendere in esame tutta quanta la materia ed invitare il Governo a presentare alla riapertura della Camera le proposte opportune.

La cambiale non può ancora essere protestata perchè noi siamo qui da pochi giorni appena, e potrei dire all'onorevole Gallini di aspettare. Però debbo aggiungere all'onorevole Gallini, che del resto molto cortesemente si è dato carico delle condizioni in cui versa il ministro dei lavori pubblici, che la materia era così irta di difficoltà e così ponderosa, e che gli appetiti sono tali e tanti da tutte le parti, che prima che io venga dinanzi alla Camera a presentare proposte concrete passerà qualche tempo e quindi l'onorevole Gallini dovrà concedere al ministro un differimento perchè egli possa ben ponderare le sue determinazioni.

Ripeto, è materia nella quale si confondono interessi di ogni specie, perfino interessi di carattere politico che conviene tener presenti; e tutto ciò richiede calma di spirito e tempo non poco, che fin ora il ministro dei lavori pubblici, per i molti altri suoi doveri, non ha potuto avere a sua disposizione. Assicuro però l'onorevole Gallini che è mio proposito di fare il mio dovere e di mantenere gli impegni assunti e spero fra non molto tempo di venire innanzi alla Camera a presentare le proposte opportune.

PRESIDENTE. Così rimane approvato questo capitolo.

Capitolo 69. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 70. Interessi da pagarsi alla Cassa di depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato, lire 290,000.

Capitolo 71. Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (*Spese fisse*), lire 88,000.

Capitolo 72. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale, lire 18,000.

Capitolo 73. Personale straordinario addetto al servizio generale. Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 700.

Capitolo 74. Ministero - Personale aggiunto - Stipendio (*Spese fisse*), lire 230,000.

Capitolo 75. Ministero - Personale aggiunto - Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 60,000.

Capitolo 76. Ministero - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 77. Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Stipendi (*Spese fisse*), lire 120,000.

Capitolo 78. Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 40,000.

Capitolo 79. Genio civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 14,100.

*Opere in Roma* (Spesa ripartita). — Capitolo 80. Costruzione di una nuova aula per la Camera dei deputati e sistemazione del palazzo di Montecitorio (Articolo 1, lettera b, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 2,000,000.

Capitolo 81. Quota a carico dello Stato nella spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56), lire 1,442,750.

Capitolo 82. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere, per memoria.

Capitolo 83. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere (*Spese fisse*), lire 34,000.

Capitolo 84. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere, lire 4,000.

Capitolo 85. Assegni mensili al personale avventizio in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere (*Spese fisse*), lire 1,800.

Capitolo 86. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere, lire 200.

Capitolo 87. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, lire 2,500,000.



Capitolo 88. Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Legge 7 luglio 1902, n. 306), lire 2,500,000.

Capitolo 89. Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1903, n. 458, 25 febbraio 1900, n. 57 e 27 dicembre 1903, n. 514), lire 500,000.

Capitolo 90. Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 91. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 58 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12, 25 febbraio 1900, n. 56 e articolo 1, lettera e della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 1,954,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, siccome vedo ogni anno il ritornello di queste cifre abbastanza cospicue, vorrei permettermi di domandare alla di lei cortesia a che punto si trovino i lavori del palazzo di giustizia: se siano già finiti; se siano per finire; o se tramanderemo l'opera ai nostri posteri. Non si ricorda quasi più quando è cominciata la costruzione del palazzo; certo difficilmente potremo prevedere quando finirà. Come augurio, io desidererei che fosse presto finito e che un giorno o l'altro si venisse anche all'insediamento della magistratura in quel locale; che se non corrisponde del tutto al preventivo, però esso darà un asilo più dignitoso alle elevate funzioni della giustizia.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Trovo legittimo il desiderio dell'onorevole collega Cavagnari, di sapere quando potrà essere inaugurato il palazzo di giustizia agli alti fini cui è destinato.

Il palazzo di giustizia, a norma dei patti contrattuali, nelle sue opere che non siano di finimento, si può dire compiuto. Ma le opere di finimento sono anche esse di non lieve importanza, occorre provvedere al riscaldamento e alla ventilazione, agli ascensori, non che ad una parte degli infissi e ad alcune statue. Occorre provvedere agli affreschi che sono già stati affidati al professore Maccari. Nè basta: bisogna provvedere agli stalli che debbono servire per le

Corti d'appello e di cassazione e che sono a carico del Ministero di grazia e giustizia, ed occorre invitare il comune di Roma a provvedere agli altri arredamenti che sono a suo carico.

È stato ufficato il Ministero di grazia e giustizia a provvedere agli arredamenti che sono a suo carico, secondo le prescrizioni dell'ordinamento giudiziario.

In seguito alle molte e vive premure che ho fatto perchè i lavori siano condotti innanzi energicamente, spero che entro il secondo semestre del 1907 il palazzo possa essere consegnato al Ministero di grazia e giustizia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Ringrazio l'onorevole ministro della cortese risposta; e domando all'onorevole Presidente l'iscrizione a parlare sul capitolo 96: Monumento a Vittorio Emanuele II in Roma.

PRESIDENTE. Così è approvato il capitolo 91.

Capitolo 92. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 93. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma, lire 4,000.

Capitolo 94. Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (*Spese fisse*), lire 12,000.

Capitolo 95. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma, *per memoria*.

Capitolo 96. Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (articolo 1, lettera d della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 943,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Anche qui, onorevole ministro, vedo iscritta una somma che, per quanto non corrisponda a quella del palazzo di giustizia, pure ha un significato di qualche entità. Somma che si riproduce anch'essa da vari anni e della quale non vediamo il fine.

Io approvo il concetto sublime che ha



determinato il monumento, quantunque nella pratica avrei desiderato che il monumento a Vittorio Emanuele fosse rappresentato dalla più elevata espressione che riassumesse dirò così l'ideale, che Egli si era prefisso e compì in sua vita, fosse stato rappresentato, ripeto, dal palazzo del Parlamento. Era quella l'affermazione vera dell'unità e che poteva riassumere i diversi e grandiosi episodi del nostro risanamento politico, chiamiamolo così, delle nostre rivendicazioni. Ma poichè, per criteri diversi, dei quali noi non abbiamo nessuna responsabilità, perchè abbiamo questa condizione di cose ereditato, si andò in diversa sentenza, mi permetto di domandare al ministro sino a quando sia per durare questa iscrizione e quando finirà questo monumento; o se dovremo, sotto forma di eredità, tramandare anche questo ai tardi nepoti.

**IL PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Viazzi

**VIAZZI.** Desidero anch'io qualche spiegazione e qualche informazione in ordine alla situazione di fatto di questo enorme monumento di Vittorio Emanuele; e mi preoccupo del problema puramente e semplicemente dal punto di vista estetico. Noi ci troviamo di fronte ad un'opera d'arte, la quale può rappresentare per anni, per lustri, uno sgorbio nel panorama generale della città di Roma, ed offrirci frattanto lo spettacolo poco simpatico, di artisti, di competenti, di tecnici che si accapigliano, discutendo con criteri non sempre obbiettivi su ciò che sarà poi il risultato di questa opera d'arte. Noi non sappiamo come stanno le cose. Abbiamo avuto sentore di minacce le quali possono tradursi in realtà: si tratterebbe di veri e propri atti di vandalismo circa la sistemazione di piazza Venezia, in specie per ciò che riguarda il palazzetto Venezia; e qualche saggio di ciò che ci possiamo attendere lo abbiamo già avuto nell'orribile palazzo costruito or ora nella stessa piazza, di fronte al palazzo Venezia. Ed esso nel pensiero di qualcheduno doveva rappresentare un coefficiente di bellezza attorno al monumento principale! Nè si voglia dire che io esorbì dalle attribuzioni del deputato se accenno concretamente a giudizi estetici entrando in un campo quasi tecnico. Tutti dobbiamo trovare la nostra competenza di fronte ad una opera di tanta mole, per la quale non sono giustificati gl'ingenti stanziamenti che troviamo nel bilancio dello Stato, se non a

patto che sia resa conforme a ciò che è nella coscienza e nel sentimento pubblico, in linea morale per chi ci crede, in linea puramente estetica per gli.... infedeli come noi.

Io non ho proposte concrete da fare, nè suggerimenti da dare. Manifesto puramente e semplicemente il desiderio che dal ministro dei lavori pubblici venga una parola la quale significhi informazione al pubblico di quanto si va manipolando, mentre si va accumulando quell'enorme quantità di granito, per fare scale, le quali verranno a costare 6 milioni (e con 6 milioni di gradini si avrebbe diritto di andare in paradiso).

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Per adesso bisogna che si contenti di restare in questo basso mondo. La scala non c'è ancora. (*Interruzioni — Commenti*).

**VIAZZI.** Si fa la scala per andare lassù e non sappiamo cosa vedremo quando saremo giunti a quell'altezza. Il pubblico ha il diritto di sapere, in sostanza, se vi è qualche cosa di definitivo, se questo qualche cosa di definitivo può o non può toccare il patrimonio artistico nazionale. Il patrimonio artistico nazionale non è fatto soltanto di quadri che vanno all'estero o di monumenti antichi da restaurare, ma è rappresentato anche dagli edifici cittadini e dal valore che questi hanno nel piano generale di una città in rapporto alla prospettiva ed in rapporto alle abitudini intellettuali e sensorie di coloro che nella città vivono.

Ora ci troviamo di fronte a minacce di demolizione che costituirebbero, come ho detto, un vero e proprio vandalismo. Ebbene, noi non ci preoccupiamo del monumento per sè stesso, vada o non vada a termini, continui o non continui a procurare all'amico Barzilai la nota di condurre periodicamente al Ministero dell'interno gli scalpellini che rimangono senza lavoro; ma, al pari di tutti coloro che amano l'arte, che hanno a cuore il patrimonio artistico della nazione, ci diamo pensiero di questa azione negativa, di questa condizione di cose in certa ed indefinita.

Fra le contese dei cosiddetti buongustai e dei soliti competenti, i quali altro non fanno se non attaccarsi vicendevolmente per scavalcarsi l'uno con l'altro, il pubblico ha il diritto di dire la sua e di sapere, specie quando si tratta di distruggere, con chi si ha a che fare, di sapere quali siano i limiti precisi delle attribuzioni di questi competenti, quali siano le loro intenzioni. Così

tutti potranno discuterle, così le discuteremo nella stampa, nel paese e nella Camera; e al momento opportuno ci erigeremo anche a censori di quello che costoro hanno in animo di fare.

Sarà almeno un atto di volontà da parte nostra, non sarà una delegazione di poteri a persone che possono essere altamente rispettabili ma alle quali non possiamo riconoscere il diritto di interpretare *a priori* il nostro sentimento, la nostra volontà ed il nostro gusto. (*Bene!*)

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

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Il monumento a Vittorio Emanuele fu l'opera più geniale dell'architetto Sacconi. Questi aveva ciò che contraddistingue i sommi artisti, aveva lo spirito agitante, non era mai contento dell'opera sua, vi tornava sopra e ne elaborava di continuo e ne mutava i concetti artistici tanto fondamentali quanto particolari.

In questa luminosa visione della grande opera, in cui aveva profuso tutto il tesoro del suo grande ingegno artistico, la fiamma si consumò ed il Sacconi morì senza lasciare di questa sua sublime visione documenti sicuri che potessero servire di traccia ai successori. Quella fu una prima cagione di ritardo, ma la morte di Sacconi è stata la cagione principale che ha reso assai difficile la continuazione del monumento.

È bene che la Camera sappia che il Sacconi non ha lasciato neppure un disegno compiuto, ha lasciato molti frammentari documenti dei pensieri che agitavano la sua mente, ma non ha lasciato nè un disegno nè un modello completo dell'opera sua. Si comprende quindi la grave difficoltà in cui si è trovato il Governo ed in cui si sono trovati i successori nel riprendere il pensiero sacconiano. Si trattava di continuare il pensiero e l'intuizione artistica del Sacconi, senza sostituirvi un pensiero ed una intuizione artistica diversa; si trattava di continuare nella medesima via e con quel medesimo sentimento d'arte che il Sacconi aveva seguito.

A tal fine fu nominato un consesso di artisti; e tre ne furono scelti con l'incarico di continuare il pensiero del Sacconi. E questi si sono messi all'opera con molto zelo, con molta buona volontà, col sentimento pieno della loro responsabilità; ma la stessa costituzione di questo ufficio, chiamato a continuare il pensiero del Sacconi,

rendeva molto ardua l'opera loro. Si è detto, è vero, che questi tre artisti fossero riusciti a mettere insieme un modello definitivo, che fu quello presentato all'Esposizione di Milano; ma le fiamme divoratrici furono sapienti nel distruggere un progetto che non rappresentava nè il pensiero del Sacconi, nè il pensiero di coloro che erano stati chiamati a continuare l'opera di lui. (*Commenti.*)

E di ciò si è dovuto occupare nelle recenti adunanze la Commissione reale. E a tale riguardo è opportuno rilevare che la Commissione reale non è un sinedrio misterioso, come sembra ritenere il collega Viazzi, che abbia a nascondere qualche cosa, quasi disdegni la cooperazione del pubblico, ma è una Commissione che ha proceduto e procede con grande larghezza di vedute, e le cui sedute possono quasi dirsi pubbliche, dacchè i giornali ne hanno sempre pubblicati resoconti così estesi da nulla rimanere celato al pubblico. La Commissione dunque si è trovata innanzi a questo primo problema: invitare i tre illustri architetti che sono stati chiamati a continuare l'opera del Sacconi, a compilare un progetto definitivo della parte architettonica del grande monumento: perchè è impossibile, evidentemente, provvedere a tutto ciò che rappresenta la vita del monumento, cioè la parte statuaria, se prima non è disegnata la parte architettonica. Perchè una statua ha un valore decorativo, un valore simbolico, un valore espressivo diverso, secondo il posto nel quale deve essere collocata. Ebbene, a quest'opera appunto, che è il necessario presupposto di un lavoro continuato e più energico, che non si è fatto nel passato, attendono i tre illustri architetti che sono stati chiamati a continuare il pensiero del Sacconi. E la Commissione reale sarà da me riconvocata nel gennaio, o, al più tardi, nel febbraio prossimo, per prendere definitive risoluzioni intorno alla parte architettonica del monumento, perchè sia assicurata quella che è, per così dire, la rappresentazione complessiva, organica del pensiero del Sacconi.

Ma il mio amico Cavagnari mi domanda: quando finirà questo monumento? Senta: quando si tratta di opere artistiche, non si possono prefiggere termini: non sono cambiali, onorevole Cavagnari; (*Si ride*) conviene procedere con molta considerazione e dar pure tempo al pubblico di cooperare alle opere d'arte. In questo sono pienamente d'accordo con l'onorevole Viazzi: mi dolgo che questa Italia sia tornata così son-

nolenta, che non prenda parte viva a quelle che sono manifestazioni artistiche del paese.

Perchè, purtroppo (onorevole Viazzi, se ne persuada), non si è fatto nulla di nascosto; ma tutto si è fatto in pubblico; tuttavia il pubblico non seconda, non illumina la Commissione reale, non coopera con essa. E, in quanto al pericolo che egli accenna, che si proceda male, quanto alle preoccupazioni sue pei danni che verrebbero al monumento ed a piazza Venezia da certe minacciate, vandaliche demolizioni, debbo dichiarare che io non sono troppo d'accordo con lui.

La demolizione non minacciata, ma progettata dallo stesso Sacconi, corrisponde ad una assoluta necessità che egli stesso, per poco che si pensi, vedrà chiara. Il grande monumento deve avere dinanzi a sé una piazza sufficiente a mettere in luce la solennità, la maestà e la bellezza sua.

Ora se il palazzetto di Venezia restasse come è, ed impedisse la visione completa di tutto il grande monumento, questo ne rimarrebbe sminuito. Quindi, quello che vi è di chiaro nei progetti del Sacconi, e che è stato tramandato da lui, è l'assoluta necessità della demolizione di quel palazzetto. E posso dirgli che, secondando il pensiero sacconiano, il Ministero ha fatto pratiche col Governo austriaco, perchè consenta la demolizione di quel lato del palazzo, salvo a ricostruire da un'altra parte il palazzetto di Venezia, così come fu progettato, rinforzando la torre che sarebbe pericolante, quando fosse tolto il sostegno che è costituito dal palazzetto stesso.

Ora torno alla domanda dell'onorevole Cavagnari: quando sarà inaugurato il monumento? io non gli dirò la data, non gli faccio la promessa, ma gli esprimo il mio desiderio, che credo desiderio di tutti gli italiani, quello cioè che il monumento possa esser compiuto ed inaugurato nel cinquantesimo anniversario della costituzione del Regno, cioè nel 1911; io vorrei che il grande monumento fosse per quell'epoca compiuto, scoperto ed esposto all'ammirazione di tutti gli italiani, perchè in questa Roma, così grande e per memorie e per monumenti, la sola cosa veramente grande che abbiamo fatto, è il monumento a Vittorio Emanuele.

Il monumento non è soltanto una grande opera d'arte, è una grande opera politica, è la grande affermazione dell'unità nazionale, l'affermazione che quest'unità riposa sopra basi inderogabili; che qui ri-

fulge, qui si concentra tutto quanto lo spirito nostro, ed a me pare che un'affermazione veramente grande e solenne, di questo spirito dell'unità nazionale, si debba fare quando il popolo italiano celebrerà il cinquantesimo anniversario della fondazione del Regno, quando il popolo sarà chiamato a constatare che non invano fu sparso il sangue, che non vani furono i sacrifici, che cinquant'anni di vita unitaria hanno mostrato che quest'Italia ha molto progredito, tanto progredito che, a volgere lo sguardo indietro, parrebbe perfino follia che una grande nazione abbia potuto costituirsi e fare tanto cammino. (*Benissimo! — Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Rimane approvato il capitolo 96.

Capitolo 97. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 98. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, lire 5,000.

Capitolo 99. Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (*Spese fisse*), lire 13,000.

Capitolo 100. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, lire 4,000.

*Opere varie.* — Capitolo 101. Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti. (Legge 30 luglio 1906, numero 339, e articolo 1, lettera e, della legge 30 giugno 1904, n. 283), lire 980,000.

Capitolo 102. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (*Spese fisse*), lire 12,500.

Capitolo 103. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti, lire 3,500.

Capitolo 104. Assegni mensili al perso-

nale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (*Spese fisse*), lire 3,500.

Capitolo 105. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti, lire 500.

Capitolo 106. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Acerenza (articoli 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325), lire 880.

Capitolo 107. Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti ai comuni di Roscigno, Aliano e Colliano (articolo 3 della legge 7 luglio 1902, n. 301), lire 4,310.

Capitolo 108. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai comuni di Magliano dei Marsi, Scurcola Marsicana, Tagliacozzo, Santa Maria e Borgocollefegato in provincia di Aquila (articolo 2 della legge 8 luglio 1904, n. 380), lire 11,000.

*Strade — Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali —* (Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale). — Capitolo 109. Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio lo stanziamento nei limiti di lire 30,000, lire 22,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti.

GALIMBERTI. Non è che una brevissima raccomandazione che debbo fare al mio amico onorevole Gianturco, anche a nome del collega Rovasenda, di cui interpreto il pensiero, ed è di sollecitare la presentazione del disegno di legge per la rettifica dell'ultimo tratto della strada nazionale da Borgo San Dalmazzo a Damonte, quel tratto che si chiama la « Cavaliera ».

L'importanza di questa strada, dal punto di vista strategico, è grandissima, perchè porta ai piedi del colle Del Mulo, e il ministro della guerra sa quanta importanza abbia questa strada che è la chiave di queste tre vallate dell'alto nostro Piemonte.

Ma v'ha di più: si attende ora alla costruzione di una tramvia, che, a cagione di

pendenze, non può essere costruita, se non avviene questa rettifica.

Io quindi sollecito dall'amico Gianturco la presentazione di questo disegno di legge perchè sia colmato un vuoto che, da una parte, tocca gli interessi dello Stato, cioè, il problema strategico, e, dall'altra, l'interesse grande di quelle popolazioni.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro all'onorevole Galimberti, che io sono pienamente persuaso della necessità di provvedere alla rettifica della strada nazionale numero 31, detta La Cavaliera, e l'assicuro che fra poco presenterò un disegno di legge, nel quale sarà compreso lo stanziamento necessario per provvedere a quel lavoro.

PRESIDENTE. È approvato il capitolo 109.

Capitolo 110. Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi, lire 15,000.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Loero.

LOERO. Io desidero di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un provvedimento urgente e doveroso che riguarda una strada nazionale dell'alto Cadore. Ho detto urgente e doveroso perchè, come brevemente dirò, involge anche una questione di decoro e di dignità nazionale.

La strada nazionale Carnica numero 1, che comincia dal passo della Mauria, punto che divide il Friuli dal Cadore, e prosegue poi fino al confine austriaco presso Schluderbach, presenta questa strana anomalia che ritengo certamente unica almeno ai confini della frontiera italiana. Ad un certo punto sconfinava nel territorio austriaco per tornare poi sul territorio italiano. Abbiamo così un tronco di strada nazionale austriaca di proprietà e italiana per dovere di manutenzione.

È facile immaginare a quali inconvenienti questo strano stato di fatto conduca. Le autorità austriache non permettono alle nostre truppe armate di proseguire per questa strada cosiddetta nazionale, che noi manteniamo, e neppure è permesso il passaggio per i cacciatori che con la corriera postale italiana attraversano quel tratto di strada. E così è successo anni or sono che, avendo un reparto dei nostri alpini proseguito per questa strada nazionale, si sollevarono le proteste delle autorità austriache non solo, ma questo fatto provocò una

interpellanza al Parlamento austriaco. Ed accade ancora sovente (e ne può far fede l'onorevole ministro della guerra) che i nostri ufficiali, quando devono proseguire per ragioni di servizio fino al confine, che da questo tronco di strada dista circa 15 chilometri, devono discendere dalle vetture o dagli automobili dove si trovano e proseguire per un sentiero cosiddetto mulattiero militare, che è ripidissimo e, non essendo frequentato che da rari militari, reso impraticabile in terreno acquitrinoso. E ricordo io stesso di aver assistito varie volte a scene non dico curiose, ma dolorose, delle quali furono protagonisti ufficiali superiori dell'esercito. Lo stesso comandante il corpo di stato maggiore, generale Saletta ed anche un ministro della guerra, il compianto generale Ottolenghi, hanno dovuto essere aiutati a salire per quel sentiero dai nostri soldati, mentre poi i turisti austriaci percorrevano comodamente in vettura, in automobile e a piedi la strada mantenuta da noi!

Domando e raccomando quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e credo di avere in ciò consenziente la Camera italiana, perchè si provveda a correggere un simile stato di fatto che, ripeto, riguarda ancora la nostra dignità nazionale. (*Approvazioni*).

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Loero desidera che sia costruita una deviazione della strada nazionale Carnica, la quale ora ad un certo punto si addentra nel territorio austriaco per poi tornare su quello italiano. Gli inconvenienti ai quali egli accenna per questo istradarsi della strada Carnica in territorio fuori del confine sono realmente esistenti, e già altra volta il Ministero dei lavori pubblici ha studiato il modo di provvedere e rimuoverli. La deviazione allaccerebbe due tratti: per il primo occorrerebbe una spesa di 350 mila lire.

LOERO. Quello è in territorio nostro.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non è possibile provvedere ad uno senza coordinarlo con l'altro.

LOERO. Mi contenterei anche del primo soltanto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è questa la ragione: perchè guardi che il ragionamento mi mena a questa conclusione, che non posso provvedere con i fondi che ho attualmente in bilancio.

LOERO. Siamo d'accordo!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi piace che ella sia d'accordo con

me. Occorre dunque a tal fine una legge apposita che autorizzi la spesa.

Per il secondo tratto occorrerebbero lire 175 mila. Ora io informo l'onorevole Loero che per la desiderata deviazione esistono due progetti di massima che egli conosce, sui quali il Ministero ha sollecitato l'avviso del competente ispettore compartimentale di Venezia. Appena questi avrà espresso l'avviso favorevole, io mi farò un dovere di promuovere le deliberazioni dei corpi competenti, e fra i provvedimenti che chiederò alla Camera di approvare, vi sarà anche questo della rettifica della deviazione della strada Carnica.

Credo così di aver risposto perfettamente al desiderio dell'onorevole Loero.

LOERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOERO. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la cortese risposta e per le precise informazioni, e spero che, come in questa, anche nell'altra questione della costruzione delle gallerie artificiali, possa riscontrare quelle condizioni di urgenza che personalmente aveva riscontrato e provvedere, come aveva promesso anche il precedente ministro che ebbe a discutere l'ultimo bilancio.

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

PRESIDENTE. Parli pure.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io trovo che l'onorevole Loero stesso ha riconosciuto la giustizia della mia risposta: perchè io non posso dare che quello che ho e che il Parlamento mi dà. Se il Parlamento mi dà i fondi per un fine determinato, io non posso spendere certamente il pubblico denaro per altri scopi che non sieno quelli indicati dal Parlamento.

LOERO. Ma ella può sempre domandare i fondi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma ci vuole un disegno di legge.

LOERO. Sicuramente. Ma presenti il disegno di legge e la Camera certamente lo approverà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Allora discuteremo di ciò quando verrà il disegno di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 110.

Capitolo 111. Sistemazione del piano viabile della galleria del Colle di Tenda, lungo la strada nazionale, n. 30 (Cuneo), per memoria.

Capitolo 112. Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 210,000.

Spesa dipendente dall'articolo 1, lettera f, della legge 30 giugno 1904, n. 293. —

Capitolo 113. Restauro alla platea del ponte sul Calore lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale numero 54 (Avellino), per memoria.

Capitolo 114. Consolidamento dei tratti in frana, costruzione dei muri di sostegno e opere di difesa nel tronco dal miglio 61 al ponte San Marco della strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 36,000.

Capitolo 115. Imbrigliamento di torrenti, consolidamento e riparazione di opere d'arte nel tronco dal Varco Appennino al Formicoso della strada nazionale n. 55 (Avellino), lire 9,000.

Capitolo 116. Sistemazione delle frane di San Zan, Santa Maria e Pian del Vento nel tronco da Feltre al confine trevisano della strada nazionale n. 7 (Belluno) lire 5,000.

Capitolo 117. Consolidamento e sistemazione di vari tratti del tronco da Solopaca a Ponte Principe della strada nazionale n. 53 (Benevento), lire 4,000.

Capitolo 118. Sistemazione del tratto fra le progressive 36,000 e 41,500 della strada nazionale numero 17 (Bergamo), lire 17,000.

Capitolo 119. Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 fra la Casa di Pagherola ed il vecchio ponte di San Bizio (Brescia), lire 7,000.

Capitolo 120. Consolidamento di frane lungo i tronchi 2 e 3 della strada nazionale n. 75 (Cagliari), lire 7,000.

Capitolo 121. Lavori di sistemazione e di consolidamento tra i ponticelli 109 e 111 e radicali riparazioni alle opere d'arte lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 52 (Campobasso), lire 35,000.

Capitolo 122. Consolidamento di frane tra Campolieto e Casacalenda lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 53 (Campobasso), lire 20,000.

Capitolo 123. Ricostruzione di ponticelli e sistemazione del tronco da Cerami al bivio per Cesarò della strada nazionale numero 70 (Catania), lire 14,500.

Capitolo 124. Variante attraverso la frana di Castro e ponte sul torrente Rimaggio lungo la strada nazionale n. 41 (Firenze), lire 25,000.

Capitolo 125. Consolidamento e ricostruzione di ponti nelle località Scadurano e Tribucco; sistemazione di frane e ope. e di

miglioramento lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 42 (Firenze), per memoria.

Capitolo 126. Riparazione e consolidamento del ponte di Gorreto sul Trebbia lungo la strada nazionale n. 36 (Genova), lire 16,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino Natale.

GALLINO NATALE. Questa strada nazionale n. 36 è quella che mette in comunicazione il porto di Genova con Piacenza. Essa è l'unica via che si trova in quel grande quadrilatero privo di ferrovie, che ha per vertici Genova, Piacenza, Parma, Spezia: è linea importantissima che ha però una data di costruzione assai remota, e che quindi si presenta eseguita con criteri un po' meschini: pendenze forti, curve strette e larghezze stradali assai limitate.

Nell'attraversamento del torrente Eo, questa strada minaccia di franare; anzi il sindaco di quella località ha già telegrafato in proposito all'onorevole ministro ed ha avute da questi in risposta altro telegramma, nel quale si afferma di interessarsi della cosa, e si promette di provvedere con legge speciale per impedire che rimangano interrotte completamente le comunicazioni fra la valle del Bisagno e quella del Trebbia.

Ma io intendo parlare ora di altri lavori, quasi di ordinaria manutenzione, che bisogna continuare a fare a questa strada. Il Genio civile locale, con lodevole iniziativa, l'andava poco a poco migliorando allargando le curve strette, ingrandendo la sede stradale dove era di larghezza limitata, diminuendo le pendenze: spendendo annualmente una piccola somma di 25 a 30 mila lire. Faceva così un'opera utile, nell'intento di preparare quella strada a prestarsi all'impianto di un tram o di un servizio di automobili.

Venuta la legge del sessennio, e mancato il difensore di questa strada, quell'assegno consuetudinario è stato soppresso. Sorse allora un Comitato Genova-Bobbio-Piacenza, a protestare contro la sospensione dei lavori, e l'anno scorso avendo alla Camera portato l'eco di quei lamenti, riuscì ad ottenere dal ministro un nuovo stanziamento di circa 30 mila lire, prelevato da quei fondi di riserva che il ministro ha a sua disposizione, per lavori che non eccedano le 30 mila lire.

Vorrei che quest'anno il ministro tornasse a fare lo stesso per la strada n. 36 ossia concedesse di nuovo, sui fondi di ri-

serva, un altro stanziamento di 30,000 lire per poter continuare nei necessari lavori di miglioramento, affinchè essa diventi adatta a ricevere, come ho già detto, un modesto servizio d'automobili o di tram, servizio che renda quelle vallate meno isolate e si abbandonino una buona volta i mezzi primitivi. Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere la mia domanda e accordare lo stanziamento domandato.

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

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Devo avvertire l'onorevole Gallino, che per questa strada con la legge del 30 giugno 1904 furono stanziati 50 mila lire che servirono per appaltare le opere di riparazione e consolidamento del ponte di Gorreto. Lo stanziamento proposto oggi, è a giudizio dell'amministrazione sufficiente, perchè nei precedenti esercizi 1904-905 e 1905-906 furono stanziati 15 mila lire, per cui abbiamo disponibile una somma di 30 mila lire. Assicuro però l'onorevole Gallino che, qualora questa somma fosse insufficiente, non esiterei ad avvalermi dei mezzi che sono a mia disposizione per mettere la strada in condizione da rispondere a quei bisogni cui ha accennato.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gallino ha facoltà di parlare.

**GALLINO NATALE.** Io dicevo di conservare quell'assegno fatto negli anni precedenti; forse non mi sono spiegato bene. L'opera fatta al ponte di Gorreto era necessaria, perchè il ponte minacciava: vi è ora un altro ponte, quello sul torrente Eo, pericolante per frane e che impone una correzione della strada, ma per questo, l'onorevole ministro ha mandato un telegramma al sindaco della località dichiarando che provvederà d'urgenza, perchè non è possibile che una strada venga interrotta e che quelle vallate non abbiano più comunicazione alcuna con i centri. Ma quello su cui insisto è di continuare in quelle piccole migliorie che si andavano facendo alla strada, ossia domando venga conservato quello stanziamento soppresso con la legge del sessennio e che serviva a mettere la strada in conveniente stato di viabilità per poter permettere l'adozione di un servizio di tram od almeno automobilistico. Quelle montuose località non hanno altra via di comunicazione; aspirano da anni ad avere una ferrovia che per l'elevato costo di costruzione non vedranno mai attraversare le loro valli; cerchiamo di contentarle dando loro un mezzo di comunicazione che in qualche guisa risponda alle loro aspirazioni.

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

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Non ho bisogno di dire all'onorevole Gallino che se si tratta della perfetta manutenzione di questa strada provvederò con i fondi di bilancio, ma se si tratta di opere nuove, bisogna che chieda fondi speciali al Parlamento. Ripeto, ci sono per due esercizi 15 mila lire: se si tratta di opere dirette a mantenere la strada in perfetto stato, nel bilancio ho i mezzi sufficienti con cui provvedere.

**PRESIDENTE.** Così rimane approvato il capitolo 126.

Capitolo 127. Consolidamento e ricostruzione di manufatti nel tronco da ponte di Campia al Valico delle Radici della strada nazionale n. 39 (Lucca), *per memoria*.

Capitolo 128. Sistemazione e miglioramento dei due tronchi delle strade nazionali nn. 71 e 72 (Messina), *per memoria*.

Capitolo 129. Sistemazione e miglioramento del tronco dal Valico delle Radici al chilometro 24 della strada nazionale n. 39 (Modena), lire 23,000.

Capitolo 130. Consolidamento di frane in contrada Santa Maria, ricostruzione di ponticelli e consolidamento di tratti nel tronco tra Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo), lire 6,000.

Capitolo 131. Ricostruzione di ponticelli, di briglie e di muri di controriva lungo la strada nazionale n. 57 (Parma), lire 4,000.

Capitolo 132. Consolidamento di opere d'arte e sistemazione di vari tratti lungo la strada nazionale n. 43 (Pesaro), lire 43,000.

Capitolo 133. Ricostruzione di ponticelli e opere di miglioramento lungo la strada nazionale n. 44 (Pesaro), *per memoria*.

Capitolo 134. Consolidamento e riparazione del ponte di Oliveto sul Sele lungo la strada nazionale n. 55 (Salerno), *per memoria*.

Capitolo 135. Sistemazione e consolidamento del tronco da Sapri a Sanza della strada nazionale n. 58 (Salerno), lire 24,500.

**RUBINI, presidente della Giunta generale del bilancio.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RUBINI, presidente della Giunta generale del bilancio.** Vedo che manca nel bilancio, annesso alla relazione, tanto il numero 133 *bis* quanto il numero 133 *ter*. Bisogna, onorevole Presidente, riempire la lacuna e numerizzare anche questi due nuovi capitoli, quello di 20,000 lire, e quell'altro di 48,500.

**PRESIDENTE.** Sono soppressi.



RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Ha ragione, onorevole Presidente, e scusi la Camera se l'ho intrattenuta invano.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, resta approvato il capitolo 135.

Capitolo 136. Ampliamento della luce libera del ponte sul torrente Cedrino e rami d'accesso lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 35,000.

Capitolo 137. Costruzione di un ponte sul torrente Posada e relativi accessi lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari), lire 31,000.

Capitolo 138. Costruzione di un ponte sull'Adda presso l'abitato di Le Prese lungo la strada nazionale n. 18 (Sondrio), lire 11,000.

Capitolo 139. Costruzione di un ponte sul torrente Aver lungo la strada nazionale n. 19 (Sondrio), lire 60,000.

Capitolo 140. Sistemazione, miglioramento e consolidamento di frane lungo la strada nazionale n. 68 (Trapani), lire 15,000.

Capitolo 141. Ripristino di un tratto nella località Ronchi lungo la strada nazionale n. 2 (Udine), lire 9,500.

Capitolo 142. Imprevisti per le opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge 30 giugno 1904, n. 293, lire 30,000.

Spese dipendenti dalla legge 14 maggio n. 1906, 198. — Capitolo 143. Lavori di sistemazione e di rettifica della strada già consortile (ora nazionale) Laviano-Santomenna-Castelnuovo di Conza-San Felice (Salerno), lire 80,000.

Capitolo 144. Variante del tratto a forte pendenza presso il ponte n. 60 lungo il 5° tronco da Avellino a Porte di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino), lire 50,000.

Capitolo 145. Sistemazione e consolidamento del tratto della strada nazionale numero 55 compreso fra il ponte Temete e la località San Felice (Avellino), lire 20,000.

Capitolo 146. Correzione del tratto compreso fra i Sabbioni e l'abitato di Loiano della strada nazionale n. 41 (Bologna), lire 70,000.

Capitolo 147. Correzione del 4° tratto fino al fosso Marignano, ultima linea di confine dei due Stati, della strada nazionale n. 45, da Rimini a San Marino (Forlì), lire 60,000.

Capitolo 148. Sistemazione della traversa di Serravalle di Chienti lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata), lire 40,000.

Capitolo 149. Deviazione della strada

nazionale n. 43 in corrispondenza della frana di Cà-Volpone (Pesaro), lire 70,000.

Capitolo 150. Deviazione del tratto tra Morgex e Prè Saint Didier della strada nazionale n. 23 (Torino), lire 65,000.

Capitolo 151. Imprevisti per le opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge, lire 20,000.

Capitolo 152. Opere diverse di riparazioni straordinarie, di sistemazione e di miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 25,000.

Capitolo 153. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 26,000.

Capitolo 154. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (*Spese fisse*), lire 19,000.

Capitolo 159. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande S. Bernardo (Torino). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33), *per memoria*.

Capitolo 160. Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Teramo). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 2), lire 25,000.

Capitolo 161. Strade da Cuccaro a Sanza, sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 10), lire 400,000.

Capitolo 162. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 13), lire 200,000.

Capitolo 163. Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 14), lire 30,000.

Capitolo 164. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della strada nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasecca e Cerro (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 15), lire 170,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. Rivolgo una preghiera all'onorevole ministro, su questa strada. La Giunta generale del bilancio ha aumentato di 70 mila lire lo stanziamento di questo capitolo, portandolo a 170 mila lire. Ciò si comprende facilmente, perchè una parte di questa strada è stata dichiarata nazionale, in base alla legge del luglio sul Mezzogiorno per cui tutte quelle strade, che avevano



già un parere favorevole del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dovevano essere dichiarate strade nazionali. Di questa strada però una metà è strada nazionale, ed è quella, che si svolge in provincia di Campobasso, ed una metà è provinciale, ed è quella che si svolge in provincia di Chieti. Io credo che il ministro, interpretando con certa larghezza il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, avrebbe potuto applicare anche al tratto in provincia di Chieti il carattere di nazionalità, ma non sono io che possa o voglia rimproverare al ministro una rigida applicazione della legge! Egli ha fatto bene ad applicare rigidamente la legge, ma io gli sarei grato se volesse eliminare al più presto l'inconveniente di una strada metà nazionale e metà provinciale e volesse assicurarci che, alla prima presentazione di un disegno di legge per rendere nazionali alcune strade, sia compreso anche questo tratto, anche considerando che adesso non è nazionale la strada che dal mare arriva al punto più alto dell'Appennino, è nazionale quella che si svolge discendendo a valle. La prima parte non fu dichiarata nazionale non già perchè non ne aveva le qualità, ma perchè non era ancora stata presentata la domanda. Ora giacchè un giorno quel tratto dovrà essere dichiarato nazionale, sarà utile per lo Stato stesso far presto, per fare una spesa sola di allargamento e di manutenzione dell'uno e dell'altro tronco.

Io chiedo quindi all'onorevole ministro una parola che mi assicuri su questo proposito. So che l'azienda stradale procede con alacrità e che non possiamo chiedere all'onorevole ministro ragione del ritardo nella presentazione della legge sulla nazionalità di alcune strade, ma è bene che venga una parola assicuratrice che presto saranno levate alcune anomalie nell'attuale regione stradale.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Riccio di aver riconosciuto che io mi sono lasciato guidare da un rigido senso di legalità, nel non estendere la dichiarazione di nazionalità delle strade oltre i termini rigorosi segnati dal Consiglio superiore. Però, come la Camera sa, in occasione della discussione sui provvedimenti del Mezzogiorno, con un articolo che fu aggiunto da me si disse che « il Governo del Re è autorizzato a classificare fra le nazionali quelle strade che, in conformità

dei pareri emessi prima del 20 giugno 1906 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, abbiano i caratteri richiesti dall'articolo 10 della legge 20 marzo 1865, allegato F ».

Ora in tali condizioni si trovava un tratto di questa strada e non si trovava l'altro; io ho creduto che avrei esorbitato dalle mie attribuzioni se mi fossi azzardato ad estendere la dichiarazione di nazionalità, oltre i confini rigidamente segnati dal Consiglio superiore.

Ma ciò non esclude che in occasione di una revisione del carattere di parecchie strade, per le quali il Consiglio superiore ha avuto occasione anche di pronunciarsi recentemente, io possa riprendere in esame anche il caso speciale segnalato dall'onorevole Riccio.

Se mi persuaderò che anche per questo tratto concorrano tutte le medesime ragioni che per il tratto precedente, io non esiterò a presentare al Parlamento l'opportuna proposta.

PRESIDENTE. Così rimane approvato questo capitolo.

Capitolo 165. Strada da Capestrano per Forca di Penne, alla strada provinciale Chieti-Teramo (Teramo). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 16), lire 50,000.

Capitolo 166. Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Tacrimina, alla provinciale Messina-Montagne, sotto Calascibetta (Caltanissetta) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 19), lire 20,000.

Capitolo 167. Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo, a Sant'Angelo Fasanello (Salerno) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 31), lire 50,000.

Capitolo 168. Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Apulo Sannitica. (Campobasso) Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 39), *per memoria*.

Capitolo 169. Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso) (legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 40), lire 100,000.

Capitolo 170. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 53), lire 70,000.

Capitolo 171. Strada di Scanno da Solmona per Bugnara, Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea (Aquila). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 13), lire 20,000.

Capitolo 172. Strada dalla nazionale degli Abruzzi per Campotosto alla provinciale Aquila-Ascoli presso Amatrice (A-

quila). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 15), *per memoria*.

Capitolo 173. Strada dalla Pescara-Popoli, presso la stazione di San Valentino, all'incontro della Solmona-Campo di Giove in direzione di Pacentro (Aquila). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 17), lire 65,000.

Capitolo 174. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 23), lire 20,000.

Capitolo 175. Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Firenze). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 23), lire 50,000.

Capitolo 176. Strada dalla provinciale Tebro Romagnola, presso Pieve Santo Stefano, per Sestino, a Pian di Meleto in provincia di Pesaro (Arezzo). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 24), 80,000 lire.

Capitolo 177. Strada dalla nazionale Appulo-Sannitica, tra Gambatesa e Ielsi, per Riccia, alla provinciale Bebiana in contrada Decorata e quindi alla provinciale Benevento-Foiano presso il Casone Cocca (Benevento) (legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 34), lire 20,000.

Capitolo 178. Ponte sul Volturmo per congiungere le provinciali fra Caserta e Benevento (Benevento e Caserta) (legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 35), lire 40,000.

Capitolo 179. Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) (legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 70), lire 20,000.

Capitolo 180. Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana, nei tenimenti di Castellino e Ripabottoni, alla nazionale Sannitica, presso Centocelle (Campobasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 71), lire 20,000.

Capitolo 181. Strada da Pietracatella alla nazionale Appulo-Sannitica presso l'innesto della traversa obbligatoria di Riccia (Campobasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 72), *per memoria*.

Capitolo 182. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Cam-

probasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 73), lire 200,000.

Capitolo 183. Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolanciano (Campobasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 74), lire 90,000.

Capitolo 184. Strada da Piedimonte d'A-life pel Matese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiatturo (Caserta). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 76), lire 80,000.

Capitolo 185. Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 77), lire 30,000.

Capitolo 186. Strada dal punto più alto dell'ultimo tronco della strada provinciale n. 15 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521) presso la Masseria Graziani, attraverso l'abitato di Montefalcone del Sannio per un tratto della strada comunale di Montefalcone, a San Felice Slavo, al Casino Piccoli, e da ivi per Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo, Rotello, Serracapriola, alla stazione ferroviaria di Chienti (Campobasso). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 78), lire 20,000.

Capitolo 187. Strada da sotto Atesa all'Istonia presso S. Barnaba di San Buono (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 97), lire 20,000.

Capitolo 188. Prolungamento della provinciale di Valsinello da Guilmi all'incontro della strada Perano Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 98), lire 20,000.

Capitolo 189. Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in contrada e Pretoro (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 99), lire 30,000.

Capitolo 190. Collegamento della strada provinciale Istonia con la Trignina, attraverso la Sella del Convento di Palmoli (Chieti). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 101), lire 20,000.

Su questo capitolo 190 ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. A proposito di questo capitolo vorrei dare una preghiera all'onorevole ministro. Si tratta della strada numero 101 della legge del 1881 che congiunge l'Istonia alla Trignina. I lavori di questa strada procedono veramente con molta attività e con uno sviluppo lodevole. Però vi è un incon-

veniente: la strada si svolge lungo la mulattiera tra i due paesi di Palmoli e Carunchio; sicchè gli abitanti dei due paesi si trovano impossibilitati a comunicare da un paese all'altro se non attraversando la stessa strada che si sta facendo, con un danno non lieve dell'impresa e dei lavori della strada stessa.

Il Ministero, che è stato richiamato sull'inconveniente, vuole che questo danno venga pagato dai due comuni, i quali invece non si trovano in condizioni da pagare il danno, che pure è inevitabile, perchè l'unica via di comunicazione è la mulattiera che congiunge i due paesi.

Sarei grato al ministro se volesse personalmente esaminare questa piccola pratica e provvedere a che non graviti sui due comuni la spesa per il rifacimento del danno che si arreca transitando.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Esaminerò con molta buona volontà il desiderio dell'onorevole Riccio. Credo però che il provvedimento più pratico sarebbe quello che i comuni hanno già domandato, cioè l'anticipata apertura della strada al transito. Questo risolverebbe la questione e risponderebbe pienamente al desiderio dell'onorevole Riccio. Però, ripeto, esaminerò la questione con molte buona volontà.

**RICCIO VINCENZO.** Grazie!

**PRESIDENTE.** Rimane approvato il capitolo 190.

Capitolo 191. Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 127), lire 15,000.

Capitolo 192. Strada da Ribera, sulla provinciale di serie Porto Empedocle Castelvetro, alla provinciale di Chiusa Scalfani, oltre il torrente S. Carlo (Girgenti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 154), lire 50,000.

Capitolo 193. Strada da Sant'Agata di Militello, nei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Bandazzo (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165), lire 250,000.

Capitolo 194. Completamento della provinciale Patti-Randazzo con diramazione alla provinciale Messina-Marina, per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 166), lire 50,000.

Capitolo 195. Strada da Castellammare

per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Napoli) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172), lire 40,000.

Capitolo 196. Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172), lire 10,000.

Capitolo 197. Strada dalla nazionale delle Calabrie, verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno) (legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 216), lire 80,000.

Capitolo 198. Strada da Laurito, sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza, per Castel Ruggero, a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225), lire 40,000.

Capitolo n. 199. Costruzione di un tronco di strada provinciale presso le due Raguse (Siracusa) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 233), per memoria.

Capitolo 200. Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521, lire 40,000.

Capitolo 201. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente, lire 800,000.

Capitolo 202. Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 450,000.

Capitolo 203. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 70,000.

Capitolo 204. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 104,000.

Capitolo 205. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 30,000.

Capitolo 206. Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle

costruzioni stradali dipendenti dalle leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 12,000.

Capitolo 207. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 8,000.

Capitolo 208. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 15,000.

*Sussidi straordinari.* — Capitolo 209. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili o di altro mezzo di trazione elettrica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (articolo 1, lettera *i*, e articolo 5 della legge 30 giugno 1904, numero 293, articolo 1, lettera *c*, della legge 29 dicembre 1904, numero 674 e articolo 5 della legge 21 giugno 1906, n. 238), lire 400,000.

Capitolo 210. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni o di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico. (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato *F*), lire 300,000.

Capitolo 211. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali ecc. (Leggi 30 agosto 1868, numero 4613, 12 giugno 1892, numero 267, 19 luglio 1894, numero 338, articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, numero 56, e legge 8 luglio 1903, numero 312), lire 1,166,000.

Su questo capitolo 211 è inserito a parlare l'onorevole Galimberti.]

Non essendo egli presente, si intende abbia rinunciato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino Natale.

GALLINO NATALE. Mi ero iscritto a questo articolo per avere una delucidazione, non comprendendo come mai, mentre per effetto della legge 8 luglio 1903 dovesse esservi lo stanziamento di un milione e mezzo, questo stanziamento poi fosse ridotto invece a un milione e 166 mila lire.

Però il relatore molto gentilmente mi ha già dato questa spiegazione: per cui, mentre mi dichiaro soddisfatto, lo ringrazio della spiegazione e ritiro la mia iscrizione.

PRESIDENTE. Capitolo 212. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile ad-

detto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza (*Spese fisse*), lire 30,500.

Capitolo 213. Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza, lire 2,000.

Capitolo 214. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 1,500.

*Acque.* — Capitolo 215. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (*Spesa riparativa*) (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805, e 26 giugno 1898, n. 231, e articolo 1, lettera *a*, della legge 13 luglio 1905, n. 400, per memoria.

Capitolo 216. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231, per memoria.

Capitolo 217. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª categoria (Articolo 2, lettera *a*, della legge 21 giugno 1906, n. 238), lire 500,000.

Capitolo 218. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (Articolo 1, lettera *k*, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 1,000,000.

Capitolo 219. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (Articolo 2, lettera *a*, della legge 21 giugno 1906, n. 238), lire 3,500,000.

Capitolo 220. Opere di spostamento di un tratto del Canale della Botte al Passo Canne in provincia di Bologna nell'interesse del regime del Reno, di che al n. 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Legge 8 luglio 1903, n. 355), lire 65,000.

Capitolo 221. Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (Articoli 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 10,000.

*Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Capitolo 222. Spese per acquisto, costruzione, sistemazione e riparazioni di fabbricati ad uso di magazzini idraulici, lire 30,000.

*Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria.* — Capitolo 223. Opere idrauliche di 3ª categoria — Concorso dello Stato od esecu-

zione diretta delle opere a termine degli articoli 2 e 15 della legge 7 luglio 1902, n. 304, lire 375,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cornaggia.

CORNAGGIA. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra questo capitolo, non per domandare un aumento di stanziamento, al che provvede già la tabella B della legge 30 giugno 1906, come risulta già dallo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1907-908, ma perchè il ministro veda di fare quanto gli sarà possibile per consentire ai consorzi di terza categoria di approfittare delle facilitazioni loro accordate dall'articolo 15 della legge 7 luglio 1902.

La legge del 1902, modificando le disposizioni che disciplinano i consorzi di terza categoria, ha reso impossibile una quantità di opere le quali non hanno una importanza tale da dover essere classificate come opere di prima o di seconda categoria, ma tuttavia rappresentano una difesa necessaria di abitati minacciati dalle corrosioni dei fiumi. Opportunamente l'articolo 15 di quella legge, preoccupandosi del fatto che, in pratica, molti consorzi di terza categoria non sarebbero stati in grado di far fronte alle anticipazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere e di provvedere adeguatamente per la direzione e la sorveglianza dei lavori, che qualche volta importano centinaia e migliaia di lire, ha concesso al Governo la facoltà di assumere esso stesso l'esecuzione delle opere salvo il concorso finanziario del consorzio, ed io potrei citare parecchi di questi consorzi che si trovano nelle condizioni previste dal legislatore, che cioè non hanno nè i mezzi pecuniari per anticipare le somme occorrenti, nè una direzione tecnica, nè capacità amministrative tali che li rendano adatti a fare le opere loro incumbenti, talvolta di grande importanza. Quindi è certamente opportuno che il Governo, il quale tiene a sua disposizione il Genio civile ed un personale già pratico per simili opere, assuma esso questi lavori invece dei consorzi, e perciò raccomando all'onorevole ministro che, qualora si presentino dai consorzi, che si trovano nelle condizioni contemplate dal legislatore, domande a questo scopo, egli veda di fare tutto il possibile per soddisfare sollecitamente a queste domande; e dico sollecitamente perchè molte volte si tratta di abitati che stanno per essere ingoiati dal fiume e le popolazioni attendono inutilmente che le opere vengano

fatte per salvarle da pericoli imminenti, sicchè forse l'attesa della legge del 1902 e la costituzione dei consorzi, salutati come salvatori, si convertono in una dolorosa delusione.

Credo di aver detto abbastanza per indurre l'onorevole ministro ad interessarsi della condizione di simili consorzi e sono sicuro che egli vorrà accogliere la mia raccomandazione.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io chiedo all'onorevole Cornaggia di considerare che in confronto al capitolo corrispondente del bilancio precedente, per l'esercizio 1906-907 si è proposto un aumento a questo capitolo per 75 mila lire, il che dimostra da una parte il desiderio dello Stato di provvedere alle deficienze verificatesi negli esercizi precedenti per il concorso che lo Stato dà ai Consorzi, e dall'altra la viva preoccupazione del Ministero di venire loro in aiuto.

Forse il modo più semplice di venire in loro aiuto è di avocare allo Stato l'esecuzione delle opere e lo Stato si è già messo in questa via con sufficiente larghezza.

Assicuro quindi l'onorevole Cornaggia che io sono perfettamente in questo ordine di idee, che cioè lo Stato farà bene ad assumere a sè la costruzione di queste opere perchè è dotato di mezzi e di personale esperto che i Consorzi non posseggono, di guisa che anche sotto il rispetto della spesa, che verrebbe ad essere assai minore, è più utile che queste opere sieno fatte direttamente dallo Stato.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 223.

Capitolo 224. Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173, lire 35,000.

Capitolo 225. Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta gli articoli 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, lire 50,000.

Capitolo 226. Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria ed al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi ed opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 40,000.

*Spese comuni ad acque e strade.* - Capitolo 227. Sussidi per opere di difesa degli abitati contro le frane e la corrosione dei

fiumi e torrenti e per il ripristino delle stesse opere distrutte o danneggiate dalle alluvioni o dalle piene (Legge 30 giugno 1904, n. 293, e articolo 6 della legge 29 dicembre 1904, n. 674), lire 300,000.

Capitolo 228. Sussidi alle provincie ed ai comuni per opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti (Legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 650,000.

Capitolo 229. Sussidi alle provincie, comuni e consorzi pel ripristino delle opere stradali ed idrauliche distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni o piene (Leggi 16 luglio 1884, n. 2514; 20 luglio 1890, numero 7018; 30 dicembre 1892, n. 734; 21 gennaio 1897, n. 30; 27 aprile 1899, n. 165; 1° aprile 1900, n. 121; 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 3 luglio 1904, n. 313; e articolo 6 della legge 29 dicembre 1904, n. 674), lire 610,000.

Capitolo 230. Maggiore spesa per la sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (Articolo 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 231. Concorso dello Stato al pagamento delle annualità dei prestiti e mutui ipotecari consentiti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 2° semestre del 1903 (Articolo 8 della legge 3 luglio 1904, n. 313) (*Spesa ripartita*), lire 40,000.

*Bonifiche.* — Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e legge 7 luglio 1902, n. 333. — Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella I, Bonificazioni in corso da compiersi a cura dello Stato.* — Capitolo 232. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova), lire 93,000.

Capitolo 233. Lago di Bientina (Pisa e Lucca), lire 368,000.

Capitolo 234. Maremme Toscane (Grosseto e Pisa), lire 368,000.

Capitolo 235. Agro Romano (Roma), lire 463,000.

Capitolo 236. Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli), lire 707,000.

Capitolo 237. Torrenti di Nola (Caserta e Avellino), lire 129,000.

Capitolo 238. Lago Salpi (Foggia), lire 70,000.

Capitolo 239. Bacino Nocerinò (Salerno e Avellino), lire 167,000.

Capitolo 240. Bacino del Sele (Salerno), lire 93,000.

Capitolo 241. Vallo di Diano (Salerno), lire 93,000.

Capitolo 242. Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia), lire 282,000.

Capitolo 243. Val di Chiana (Arezzo e Siena), lire 434,000.

Capitolo 244. Paludi Pontine (Roma), lire 172,000.

Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella II. Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi* — Capitolo 245. Consorzio di VII Presa superiore (Venezia), lire 15,195.25.

Capitolo 246. Consorzio Gambarare (Venezia), lire 15,600.

Capitolo 247. Consorzio Gorzon Medio (Padova), lire 12,149.96.

Capitolo 248. Consorzio Foresto generale (Venezia), lire 21,529.86.

Capitolo 249. Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo), lire 96,207.15.

Capitolo 250. Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara), lire 86,119.08.

Capitolo 251. Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova), lire 522,000.

Capitolo 252. Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova), lire 308,009.37.

Capitolo 253. Consorzio del Trasimeno (Perugia), lire 38,762.

Capitolo 254. Bonificazioni Pontine (Roma), lire 30,000.

Leggi 22 marzo 1900, n. 195, e 8 luglio 1903, n. 335. — *Tabella III. Bonificazione di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi.* — Capitolo 255. Terreni bassi tra il colatore Tagliato ed i fiumi Oglio e Po (Cremona e Mantova), lire 98,000.

Capitolo 256. Lago Santa Croce (Belluno), lire 10,000.

Capitolo 257. Paludi Biadure (Udine), lire 45,000.

Capitolo 258. Bacino a sinistra del Lemene (Venezia), lire 93,000.

Capitolo 259. Territorio fra la destra del Tagliamento ed il canale Lugugnana (Venezia), lire 47,000.

Capitolo 260. Bacino compreso fra la Piave Nuova e Livenza Viva (Venezia), lire 110,000.

Capitolo 261. Bacino a destra del Sile (Venezia), lire 72,000.

Capitolo 262. Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova), lire 140,000.

Capitolo 263. Terreni paludosi dei Comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio Patriarcati (Padova), lire 93,000.

Capitolo 264. Territorio Polesano a si-

nistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo), lire 73,000.

Capitolo 265. Isola di Ariano (Rovigo), lire 230,000.

Capitolo 266. Bassa Pianura Bolognese-Ravennate (Bologna e Ravenna), 276,000 lire.

Capitolo 267. Valle in Mascione e Poggio Cancelli (Aquila), lire 70,000.

Capitolo 268. Valle di Liri (Caserta), lire 93,000.

Capitolo 269. Pantano di Sessa (Caserta), lire 65,000.

Capitolo 270. Valle del Volturno tra i monti Tifatini e Presenzano (Caserta), lire 93,000.

Capitolo 271. Valle inferiore dell'Alento (Salerno), lire 93,000.

Capitolo 272. Lago di Lesina (Foggia), *per memoria*.

Capitolo 273. Lago di Varano (Foggia), *per memoria*.

Capitolo 274. Terreni paludosi fra Torre Rinalda e Porto San Giovanni e fra Porto San Giovanni e Torre Specchia-Ruggiero (Lecce), lire 140,000.

Capitolo 275. Laghi Alimeni - Fontanelle e Paludi Sansi e piccoli stagni dello stesso bacino (Lecce), lire 46,000.

Capitolo 276. Paludi Fedà, Serra Piccola, Serra degli Angeli, Felicò, Salina e piccoli stagni fra Gallipoli e Taranto e Paludi Mascià, Stornara, Belvedere e Burago (Lecce), lire 93,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Scorticarini-Coppola.

(Non è presente).

Capitolo 277. Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo, Bofolato, Pantano e Cagiuni (Lecce), lire 93,000.

Capitolo 278. Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa), lire 93,000.

Capitolo 279. Stagni litoranei denominati Vendicari e Rovetto (Siracusa), lire 46,000.

Capitolo 280. Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo), *per memoria*.

Legge 7 luglio 1902, n. 333 - Tabella unica - Nuove opere di bonifica dichiarate di 1ª categoria in base all'art. 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed all'articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333. - Capitolo 281. Valli di Comacchio (Ferrara), 185,000 lire.

Capitolo 282. Palude Foggia a circa tre

chilometri a sud-ovest di Gallipoli (Lecce), *per memoria*.

Capitolo 283. Palude Brunese presso l'abitato di Rocca Nova (Lecce), lire 52,500.

Capitolo 284. Comprensorio Lama interposto tra i fiumi Ronco e Montone che si riuniscono poco lungi della città di Ravenna (Ravenna), *per memoria*.

Capitolo 285. Palude di Fucecchio (Firenze e Lucca), lire 185,000.

Capitolo 286. Agro di Posada (Sassari), lire 140,000.

Capitolo 287. Agro di Orosei (Sassari), lire 155,800.

Capitolo 288. Paludi del Campidano (Cagliari), lire 165,000.

Capitolo 289. Roncocorrente (Curtatone, Borgoforte, Castelluccio e Marcaria) (Mantova), lire 315,800.

Legge 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902 n. 333. — *Somme a disposizione dell'amministrazione*. — Capitolo 290. Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, numero 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dello articolo 69, secondo comma, della legge stessa, lire 479,984. 47.

*Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione, autorizzate da leggi anteriori a quelle del 18 giugno 1899, n. 236.* —

Capitolo 291. Compimento delle opere di bonificazione delle paludi Lisimelie (Siracusa), *per memoria*.

Capitolo 292. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Mondello (Palermo), *per memoria*.

Capitolo 293. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli), *per memoria*.

Capitolo 294. Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno), *per memoria*.

Capitolo 295. Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta), *per memoria*.

Capitolo 296. Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino), *per memoria*.

Capitolo 297. Compimento delle opere di bonificazione del Lago di Acquafondata (Caserta), *per memoria*.

Capitolo 298. Compimento delle opere di bonificazione del Lago di Orbetello (Grosseto), *per memoria*.

Capitolo 299. Compimento delle opere di

bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento), per memoria.

Capitolo 300. Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemazzano (Pisa), per memoria.

Capitolo 301. Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce), per memoria.

Capitolo 302. Pagamento a mente dell'articolo 9 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, degli interessi dovuti ai consorzi concessionari di opere di bonificazione di 1ª categoria, per memoria.

Capitolo 303. Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di 2ª categoria, giusta l'articolo 25 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, per memoria.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 304. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 199,000.

Capitolo 305. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 170,000.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Viazzi.

**VIAZZI.** Permetta l'onorevole ministro che, a proposito di bonifiche, faccia anche io scendere la mia piccola campana a favore delle bonifiche grossetane. I lavori in corso di esecuzione sono innegabilmente notevoli, come risulta anche dalla relazione della Giunta del bilancio, sia per la mole delle opere progettate, sia per le somme recentemente erogate, le quali, e me ne rallegro, hanno per l'esercizio in corso superato gli stanziamenti. Ma prossimamente ci troveremo in questa deplorabile situazione di fatto, che, mentre alcuni lavori sono stati iniziati e vanno procedendo, quando questi lavori saranno al termine, ciò che avverrà, speriamo, fra non molto, dovremo dolorosamente constatare l'impossibilità di procedere alle spese successive, che dei lavori medesimi sono la conseguenza.

Così saranno frustrate le attese speranze; saremo poi costretti ad attendere per anni ed anni gli studi e gli atti di preparazione occorrenti per la ripresa delle bonifiche.

Accenno specialmente al grande canale diversivo dell'Ombrone per la colmata del padule, che si estende da Grosseto a Castiglione della Pescaja. L'opera dovrebbe es-

sere tale da bonificare quella regione eliminando il flagello della malaria, che costringe ed affligge le terre circostanti.

Orbene, quando l'opera attualmente in corso sarà compiuta, mancheranno le opere correlative, che apparentemente sono secondarie, ma che pure ammonteranno ad una somma molto maggiore di quella stanziata e spesa per il canale anzidetto.

In sostanza, ci troveremo di fronte ad un problema nuovo.

Questa condizione di cose dipende dall'insufficienza degli impiegati del Genio civile; insufficienza che già fu oggetto di considerazione a proposito di altri capitoli da parte di tanti altri egregi colleghi e su cui non intendo di insistere; però, per quanto riguarda in modo speciale le bonifiche della provincia di Grosseto, questa insufficienza di personale assume un carattere singolarmente grave sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista morale; poichè inevitabilmente condurrà a questo, che fra due anni, quando sarà terminato il grande canale diversivo dell'Ombrone, e non saranno pronti gli studi per le opere accessorie, si avrà bensì una quantità di lavori eseguiti e di spese incontrate, ma contemporaneamente una assoluta improduttività degli uni e delle altre.

Ciò non è in alcun modo ammissibile. E ad evitare quella, che sarebbe una enormità, per disporre tutto ciò, che occorre alla predisposizione della seconda, e più importante, parte dei lavori, bisogna incominciare fin d'ora a mantenere il personale del Genio civile di Grosseto in condizioni tali da funzionare in rapporto alle particolari esigenze di servizio, che gli sono devolute.

L'aumento di questo personale renderà produttivo ciò che si è speso; altrimenti avremo impiegato un capitale, che rimarrà improduttivo, chissà per quanti anni; e, in linea morale, quelle popolazioni, le quali vedono le cose all'ingrosso, si crederebbero, giustamente, ingannate, reputando di aver avuto, sotto forma di legge o di voto della Camera italiana, l'impegno per una bonifica, che esse non hanno, poi, in fatto ottenuto: il che non potrebbe conferire prestigio alla pubblica amministrazione.

Ma di questo non devo io preoccuparmi: ci sono competenze, a cui è singolarmente devoluto un ordine di apprezzamenti di questo genere. Espongo soltanto; e raccomando questa condizione di cose all'attenzione del ministro.



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

PRESIDENTE. Parli pure.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono pienamente d'accordo con l'onorevole Viazzi: non si fa buon uso del danaro pubblico, intraprendendo un'opera di bonifica, e poi lasciandola a metà; perchè, quando una bonifica non è compiuta, accade, in capo a pochi anni, che le opere già fatte perdano il loro valore tecnico; sicchè poi bisogna ricominciare i lavori da capo.

Quindi consento nel concetto che occorra predisporre gli studi opportuni, perchè la bonifica di cui egli ha parlato possa compiersi presto.

Difficoltà per Grosseto, come per tutto il Regno, è la deficienza del personale. Ma non voglio che si esageri neppure il valore delle mie dichiarazioni precedenti.

Il personale è numericamente deficiente; e le difficoltà di aumentarlo sono grandissime; ma non è che l'amministrazione non abbia fatto, con qualche utile risultato, ciò che poteva per aumentarlo. Se è vero che il concorso per gli ingegneri non darà un grande risultato, per il concorso invece di quei funzionari minori che pure hanno una parte notevolissima nello studio dei progetti, il numero dei candidati è sufficiente.

Sicchè appena eseguita interamente la legge del luglio di quest'anno per l'aumento del personale del Genio civile, spero di poter dotare più largamente gli uffici del Regno e provvedere allo studio dei lavori urgenti.

E non dubiti, chè provvederò anche a Grosseto. (*Movimenti del deputato Viazzi*).

Speravo che alle mie parole facesse una accoglienza migliore! Ma io non posso dirle che questo: che appena avrò il personale necessario, lo distribuirò con equità.

Non posso dire che farò la parte del leone per una provincia, a danno delle altre.

VIAZZI. Non posso fare una dichiarazione espressa di accettazione: perchè, in sostanza, vincolerei... (*ilarità*).

PRESIDENTE. Rimane approvato il capitolo 305.

Capitolo 306. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 46,000.

Capitolo 307. Assegni mensili al perso-

nale avventizio in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 149,000.

Capitolo 308. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche, lire 25,000.

Capitolo 309. Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza - Spese casuali - Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'art. 69, secondo comma, della legge stessa, *per memoria*.

Legge 13 dicembre 1903, n. 474. — Capitolo 310. Retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle strade obbligatorie dell'Agro Romano (art. 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474), lire 25,000.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna. — Legge 2 agosto 1897, n. 382. — Capitolo 311. Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna, lire 219,500.

Capitolo 312. Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 90,000.

Capitolo 313. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna, lire 22,000.

Capitolo 314. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (*Spese fisse*), lire 3,700.

Capitolo 315. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 2,300.

Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele. — Legge 26 giugno 1902, n. 245. — Capitolo 316. Costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese (leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381), lire 3,000,000.

Capitolo 317. Rimboscimento del bacino idrologico del Sele e spese accessorie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (art. 18 della legge 26 giugno 1902, n. 245 (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Opere nella provincia di Basilicata — Strade. — Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. — Spese dipendenti dall'articolo 1, lettera f, della legge 30 giugno 1904, n. 293. — Capitolo 318. Costruzione di un ponte sulla frana Porcellini lungo il 4° tronco della strada nazionale n. 58 (Potenza), lire 20,000.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.* — Spese dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, e 30 giugno 1904, n. 293. — Capitolo 319. Strada nazionale della Valle d'Agri, da Sapri, attraversando la strada nazionale della Calabria, per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (variante al tronco 10° per Cirigliano e Gorgoglione) (Potenza). (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 58), lire 30,000.

Capitolo 320. Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21), lire 30,000.

Capitolo 321. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29), lire 20,000.

Capitolo 322. Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55), lire 300,000.

Capitolo 323. Strada dalla provinciale Rotonda Valsinni, nei pressi di Oriolo, alla stazione di Amendolara (Potenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117), lire 20,000.

Capitolo 324. Prolungamento della strada provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Genosa in terra di Otranto (Potenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 154), lire 200,000.

Capitolo 325. Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano, alla provinciale Potenza-Spinazzola, per Monte Peloso, con ponte sul Basento (Potenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209), lire 80,000.

Capitolo 326. Prolungamento della strada provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 211), lire 40,000.

Capitolo 327. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212), lire 70,400.

Capitolo 328. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213), lire 40,000.

Capitolo 329. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento (Po-

tenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214), lire 79,600.

Capitolo 330. Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 50,000.

Capitolo 331. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 10,000.

Capitolo 332. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 333. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 6,000.

Capitolo 334. Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 335. Indennità di trasferite, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, per memoria.

Capitolo 336. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, per memoria.

*Bonifiche* (Legge 7 luglio 1902, n. 333, tabella unica). — *Nuove opere di bonifica dichiarate di prima categoria in base all'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, numero 195, ed all'articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333.* — Capitolo 337. Terreni paludosi della zona litoranea Metaponto-Nova Siri, presso le foci dei fiumi Bradano, Basento, Agri e Sinni (Potenza), lire 185 mila.

Capitolo 338. Territorio di Atella (Potenza), per memoria.

*Somme a disposizione dell'Amministrazione.* — Capitolo 339. Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a, b, c, d, e, dell'articolo 66 del testo unico

della legge 22 marzo 1900, n. 195 e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica, nella provincia di Basilicata, in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa, lire 20,000.

*Spese generali per le bonifiche nella provincia di Basilicata.* — Capitolo 340. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata, lire 15,000.

Capitolo 341. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata. (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 342. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata, per memoria.

Capitolo 343. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata. (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 344. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata, per memoria.

Capitolo 345. Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica nella provincia di Basilicata, dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza — Spese casuali — Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma della legge stessa, per memoria.

Legge 31 marzo 1904, n. 145. — Capitolo 346. Sistemazione idraulica montana e di pianura nei corsi d'acqua, lire 200,000.

Capitolo 347. Strade provinciali sovvenute, lire 250,000.

Capitolo 348. Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare, lire 250,000.

Capitolo 349. Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati, lire 400,000.

Capitolo 350. Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile, lire 550,000.

Capitolo 351. Spese riguardanti il Commissariato civile, lire 45,000.

Capitolo 352. Imprevisti per le opere pubbliche e rimboschimenti, per memoria.

*Opere nelle provincie calabresi — Strade — Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.* — Spese dipendenti dall'articolo 1 lettera f, della legge 30 giugno 1904, n. 293 — Capitolo 353. Sistemazione degli accessi a difesa del ponte sul fiume Neto e opere di consolidamento lungo il 3° tronco della strada nazionale n. 61 (Catanzaro), lire 22,000.

Capitolo 354. Sistemazione e consolidamento del 4° tronco della strada nazionale n. 61 (Catanzaro), lire 20,000.

Capitolo 355. Riparazione e consolidamento delle opere d'arte nel 5° tronco della strada nazionale n. 62 (Catanzaro), lire 20,000.

Capitolo 356. Consolidamento di frane, opere di difesa contro il fiume Angitola, costruzione di nuove opere d'arte e miglioramento di quelle esistenti nella strada nazionale n. 65 (Catanzaro), lire 35,600.

Capitolo 357. Costruzione di ponti nelle località Puella e Trifoglio lungo la strada nazionale n. 57 (Cosenza), lire 25,000.

Capitolo 358. Sistemazione e consolidamento della frana Candelina lungo la strada nazionale n. 60 (Cosenza), lire 30,000.

Capitolo 359. Sistemazione di un ponte sul Basento nell'abitato di Cosenza lungo la strada nazionale n. 62 (Cosenza), lire 14,600.

Capitolo 360. Sistemazione di alcuni tratti della strada nazionale n. 67 compresa la traversata di Gioia Tauro (Reggio Calabria), lire 48,500.

Capitolo 361. Imprevisti per le opere, nelle provincie calabresi, di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge 30 giugno 1904, n. 293, lire 10,000.

Capitolo 362. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi, lire 10,000.

Capitolo 363. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 6,000.

Capitolo 364. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi, lire 2,300.

Capitolo 365. Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 2,200.

Capitolo 366. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi, lire 800.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.* — Spese dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, e 30 giugno 1904, n. 293. — Capitolo 367. Derivazione del tratto fra il passo di Monterosso ed il ponte Abate (Catanzaro) (Legge 23 luglio 1881, n. 323, Elenco II, n. 16), lire 110,000.

Capitolo 368. Strada da Nicastro alla Marina di Sant'Eufemia (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 6), lire 33,600.

Capitolo 369. Strada da un punto della nazionale n. 36 (ora numero 62) presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 7), lire 180,000.

Capitolo 370. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 8), lire 90,000.

Capitolo 371. Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 22), lire 110,000.

Capitolo 372. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 23), lire 90,000.

Capitolo 373. Strada da Porto Santa Venera, per Briatico, fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 25), 190,000 lire.

Capitolo 374. Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 28), lire 10,000.

Capitolo 375. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29), lire 260,000.

Capitolo 376. Strada dal porto di Cotrone per la Serra di Melissa e Cirò alla stazione di Cariati. (Tronco dal fiume Nicà alla stazione di Cariati (Cosenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 93), lire 150,000.

Capitolo 377. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci, nazionale Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a

Pian del Lago. (Tronco dell'abitato di Cellara alla contrada Cozzarelle) (Cosenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111), lire 60,000.

Capitolo 378. Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie, per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112), lire 100,000.

Capitolo 379. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118), lire 150,000.

Capitolo 380. Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 250,000.

Capitolo 381. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 30,000.

Capitolo 382. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 40,000.

Capitolo 383. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 20,000.

Capitolo 384. Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 385. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 7,400.

Capitolo 386. Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 11,500.

*Bonifiche.* — *Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195 — Tabella III.* — Bonificazioni di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi. — Capitolo 387. Bacino inferiore dei torrenti Caldanello, Raganello, Satanasso, Gronde, Esaro, Coscile, Fellone,

Crati, San Mauro e Malbrancato (Cosenza), lire 140,000.

Capitolo 388. Valle a destra del Crati e valli influenti tra Cosenza e la stretta di Tarsia (Cosenza), lire 140,000.

Capitolo 389. Bonifica di Caulonia (Reggio Calabria), lire 184,000.

Capitolo 390. Piana di Rosarno (Reggio Calabria), lire 140,000.

Legge 7 luglio 1902, n. 333. Tabella unica — Nuove opere di bonifica dichiarate di 1ª categoria in base all'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333. — Capitolo 391. Bacino inferiore dei fiumi Coriglianeto, Cino e Trionto (Cosenza), *per memoria*.

*Somme a disposizione dell'Amministrazione.* — Capitolo 392. Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e), 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, lire 50,000.

*Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione, autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236.* — Capitolo 393. Compimento delle opere di bonificazione delle paludi di Rocca Imperiale (Cosenza), *per memoria*.

Capitolo 394. Compimento delle opere di bonificazione della marina di Catanzaro (Catanzaro), *per memoria*.

*Spese generali per le bonifiche nelle provincie calabresi.* — Capitolo 395. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi, lire 16,000.

Capitolo 396. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 397. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi, lire 4,000.

Capitolo 398. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 399. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale av-

ventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi, lire 5,000.

Capitolo 400. Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica, nelle provincie calabresi dipendenti, dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza. Spese casuali. Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma della legge stessa, *per memoria*.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — *Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzata colla legge 14 luglio 1889, n. 6280.* — Porti di prima categoria. — Capitolo 401. Porto di Reggio Calabria — Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 243,500.

Capitolo 402. Porto di Santa Venere — Prolungamento del molo di difesa, *per memoria*.

*Spese dipendenti dalla legge 13 marzo 1904, n. 102.* — Porti di 1ª categoria. — Capitolo 403. Porto di Cotrone — Riparazioni straordinarie, lire 47,000.

*Spese generali per i porti nelle provincie Calabresi.* — Capitolo 404. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, nelle provincie calabresi, lire 1,000.

Capitolo 405. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 5,400.

Capitolo 406. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime nelle provincie calabresi, lire 2,600.

Capitolo 407. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime, nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), *per memoria*.

Capitolo 408. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime nelle provincie calabresi, *per memoria*.

*Strade ferrate.* — *Spese dipendenti dalla legge 9 luglio 1905, n. 413.* — Capitolo 409. Costruzione delle linee Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese a sezione ridotta, Cosenza-Paola a sezione normale, *per memoria*.

*Porti, spiagge, fari e fanali.* — *Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni fer-*

rovinarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spesa ripartita). — Capitolo 410. Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, lire 1,000,000.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280, serie 3<sup>a</sup> (Spese ripartite). — Porti di prima categoria. — Capitolo 411. Porto di Spezia — Ampliamento del porto mercantile, lire 221,250.

Capitolo 412. Porto di Venezia — Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine, lire 514,000.

Capitolo 413. Porto di Chioggia — Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, per memoria.

Capitolo 414. Porto di Taranto — Ampliamento del porto commerciale, lire 151,000.

Capitolo 415. Porto di Castellammare di Stabia — Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, lire 150,000.

Porti di seconda categoria. — Prima classe. — Capitolo 416. Porto di Brindisi — Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, per memoria.

Capitolo 417. Porto di Civitavecchia — Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 504,000.

Capitolo 418. Porto di Livorno. — Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 364,000.

Su questo capitolo 418 ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Farei all'onorevole ministro una raccomandazione, ed è che nelle escavazioni, che si devono fare nel porto di Livorno, si tenesse di mira specialmente l'escavazione dell'area dell'antiporto, che deve divenire il nuovo bacino commerciale.

Adesso si è stabilito che siano scavate le aree del porto vecchio a metri 8.50 e anche le aree della nuova darsena in costruzione. Poichè i muri, che contornano quest'area, sono fondati a sette metri, ne avverrà che essi dovrà stare ad una distanza da questi muri sufficiente perchè i muri non cadano, ed allora avremo ottenuto l'intento di fare accostare i piroscafi alla banchina, che è la cosa a cui dobbiamo principalmente mirare, oppure si farà l'escavazione fin sotto al muro, e allora i muri crolleranno.

Quindi credo che per il porto vecchio e per la darsena vecchia si possa limitare la profondità dell'acqua a 7.50; tanto più che i grandi piroscafi nel porto vecchio non possono entrare con facilità, e lo vediamo

dagli investimenti e dalle avarie, che spesso avvengono.

Anche l'altro giorno un piroscafo è affondato sulla bocca di questo porto. Così le economie, che si potessero fare per la escavazione di questi specchi d'acqua, si potrebbero riversare per la escavazione del nuovo bacino commerciale.

Farei questa raccomandazione e non altro.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro all'onorevole Orlando che terrò conto di queste sue osservazioni nella sistemazione generale del porto di Livorno.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 418.

Capitolo 419. Porto di Palermo — Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, lire 389,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro che queste opere di sistemazione del porto e dei bacini di carenaggio siano affrettate quanto più è possibile.

Egli sa quanti sacrifici hanno fatto il municipio di Palermo e gli altri enti locali per la costruzione di questi bacini di carenaggio; ma, se non si fanno i lavori di sistemazione, non è possibile che i bacini possano funzionare regolarmente.

Spero, quindi, che egli si persuaderà della urgente necessità che le dette opere siano eseguite nel più breve tempo possibile, in guisa che, almeno in questa parte, le opere portuali di Palermo rispondano alle esigenze del commercio ed ai bisogni dell'industria navale.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro all'onorevole Di Stefano che conosco i sacrifici fatti dalla città di Palermo e l'importanza che per lo svolgimento dei traffici avrà il bacino di carenaggio in quella città, e che per affrettarne l'apertura all'esercizio ho autorizzato il collaudo provvisorio, che è stato già fatto. Gli dichiaro che le pratiche ulteriori si compiranno con la maggiore rapidità possibile, e naturalmente sarà mia cura affrettare per quanto è da me tutte le opere accessorie, senza le quali il bacino non potrebbe rettamente funzionare.

DI STEFANO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 419.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie — Capitolo 420. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, *per memoria*.

Capitolo 421. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera, lire 50,000.

Capitolo 422. Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione, *per memoria*.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria - 3<sup>a</sup> classe. — Capitolo 423. Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo, lire 75,000.

Capitolo 424. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 235,000.

Capitolo 425. Imprevisti a termini della legge 14 luglio 1889, n. 6280, lire 311,250.

*Spese dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, articolo 1, lettera d designate nella tabella B, annessa alla legge stessa.* —

Porti di 1<sup>a</sup> categoria — Capitolo 426. Porto di Manfredonia - Costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo esistente - Costruzione di un secondo tratto di scogliera in direzione da greco a libeccio - Prosecuzione del muraglione esistente fino al faro, *per memoria*.

Capitolo 427. Porto di Tortoli - Completamento di scogliere di difesa foranea e fanale di segnalamento, lire 94,000.

Capitolo 428. Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso, lire 164,000.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 1<sup>a</sup> classe. — Capitolo 429. Porto di Napoli - Costruzione di un antemurale a completamento delle opere foranee e propriamente per difendere il porto dai venti del primo quadrante - Costruzione di due capannoni per il deposito delle merci, lire 647,000.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 2<sup>a</sup> classe, 1<sup>a</sup> serie. — Capitolo 430. Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edificio della regia dogana e capitaneria di porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foraneo - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di via Pizzoli - Scavo delle zone interne del porto, lire 233,000.

Capitolo 431. Porto di Porto Empedocle - Consolidamento degli esistenti moli, *per memoria*.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie. — Capitolo 432. Porto di Barletta - Scavo a metri 7 di profondità del bacino interno

del porto - Allargamento e sistemazione della banchina dell'antico molo isolato - Allargamento della strada di accesso al porto - Allargamento della banchina del molo di ponente - Costruzione di un ponte sporgente - Lastricamento delle banchine dei predetti due moli, isolato e di ponente - Costruzione della torre e fabbricato per fanalista sulla testata del molo di tramontana - Allargamento della banchina del primo tratto di quest'ultimo molo - Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci - Impianto dei binari di allacciamento dal porto alla stazione ferroviaria, lire 195,000.

Capitolo 433. Porto di San Remo - Costruzione di un pennello ortogonale al molo di mezzogiorno - Segnalamento della testata del pennello - Completamento del muraglione di difesa - Costruzione di calate d'accosto al molo di mezzogiorno - Pavimentazione sulle calate, *per memoria*.

Capitolo 434. Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena, lire 94,000.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 3<sup>a</sup> classe. — Capitolo 435. Porto di Castellammare del Golfo - Costruzione di un ponte sporgente con gru della portata di tre tonnellate - Impianto di un fanale diottrico e di una boa d'ormeggio - Completamento dell'attuale banchina, lire 17,000.

Capitolo 436. Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio, *per memoria*.

Capitolo 437. Maggiori spese impreviste per le opere comprese nella tabella B annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 43,000.

Capitolo 438. Opere diverse in altri porti del Regno, lire 242,000.

*Spese dipendenti dalla legge 13 marzo 1904, n. 102.* — Porti di 1<sup>a</sup> categoria. — Capitolo 439. Porto di Ancona - Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 188,000.

Capitolo 440. Porto di Lampedusa - Escavazione straordinaria, lire 51,000.

Capitolo 441. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo occidentale e costruzione di un nuovo tratto di banchina, lire 47,000.

Capitolo 442. Porto Santo Stefano - Costruzione di una scogliera, lire 29,000.

Capitolo 443. Porto di Siracusa - Costruzione ed arredamento di banchine, *per memoria*.

Capitolo 444. Porto di Venezia - Sistemazione e segnalamento del porto di Lido

— Ampliamento ed arredamento delle banchine — Impianti ferroviari, lire 450,000.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 1<sup>a</sup> classe. — Capitolo 445. Porto di Brindisi — Escavazione straordinaria — Costruzione di scogliera e di banchine con relativo arredamento, lire 188,000.

Capitolo 446. Porto di Cagliari — Prolungamento del molo di ponente, costruzione di banchine e ricostruzione di alcuni tratti delle esistenti, lire 52,000.

Capitolo 447. Porto di Catania — Riparazioni straordinarie — Sistemazione del nuovo porto e rafforzamento del molo di difesa — Nuova opera di difesa foranea — Arredamento di banchine, lire 200,000.

Capitolo 448. Porto di Livorno — Ampliamento della darsena — Escavazione straordinaria — Acquisto dal comune di Livorno di magazzini di deposito esistenti sulla linea rettilinea, lire 80,000.

Capitolo 449. Porto di Messina — Costruzione di banchine e ricostruzione di un tratto delle esistenti — Formazione di piazzali e impianto di binari — Escavazione e sistemazione dei bassi fondi, *per memoria*.

Capitolo 450. Porto di Napoli — Ampliamento e sistemazione del ponte trapezoidale — Impianto di gru — Impianto di due scali da costruzioni navali — Allargamento e sistemazione del molo orientale — Costruzione di due ponti girevoli sulla bocca sussidiaria della darsena dai bacini di carenaggio, lire 450,000.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 2<sup>a</sup> classe, 1<sup>a</sup> serie. — Capitolo 451. Porto di Bari — Costruzione, sistemazione ed arredamento di banchine — Allacciamento della ferrovia col porto — Costruzione di un piano inclinato per il tiro a terra delle barche — Pennello alla punta di San Cataldo e sistemazione della omonima spiaggia, lire 125,000.

Capitolo 452. Porto di Rio Marina — Opere di difesa e sistemazione dell'approdo, lire 147,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cassuto.

CASSUTO. La sistemazione del porto di Rio Marina non è soltanto, come l'onorevole ministro sa, di assoluta necessità, ma è anche di grande urgenza, perchè da quel piccolo porto passa per la via di mare tutto il minerale, che si estrae dall'isola dell'Elba. Ora da lungo tempo si attende una sistemazione, che permetta di poter lavorare anche quando il mare è un po' agitato. Perchè Rio Marina, collocata proprio sulla sponda del canale di Piombino,

si trova in condizione tale che, per poco che si agiti il mare da una parte o dall'altra, non è possibile di fare le operazioni di carico.

So che queste opere si vogliono dall'onorevole ministro, so che è stato fatto anche un appalto, che è andato deserto. Ora io raccomanderei vivamente all'onorevole ministro di sollecitare il più possibile l'esecuzione di queste opere, sia indicendo un altro appalto, sia prendendo in esame regolari offerte private, che siano state oppure fossero fatte, come mi si dice forse possa in questi giorni accadere, quando non varino per nulla le condizioni dell'appalto primitivo, e quindi, secondo la legge di contabilità dello Stato, possano essere accettate.

Spero che l'onorevole ministro, persuaso della necessità e dell'urgenza di queste spese, accetterà la calda raccomandazione, che in proposito mi permetto dirigerli.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro all'onorevole Cassuto che provvederò nel miglior modo che mi sarà possibile. Non posso prendere impegni precisi sull'accettare un'offerta che sarà fatta, ma che finora non mi consta nemmeno sia stata fatta...

CASSUTO. Io chiedo soltanto che sia sollecitato quello che si deve fare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E questo è quello che le prometto, che affretterò il più possibile le opere di Rio Marina.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni rimane approvato il capitolo 452.

Porti di 2<sup>a</sup> categoria, 2<sup>a</sup> classe, 2<sup>a</sup> serie. — Capitolo 453. Porto di Fiumicino — Prolungamento dei moli, lire 57,000.

Capitolo 454. Porto di Licata — Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 2 luglio 1896, n. 301, lire 188,000.

Capitolo 455. Porto di Marsala — Prolungamento del molo occidentale, *per memoria*.

Capitolo 456. Porto di Molfetta — Ampliamento della banchina del molo di San Michele — Costruzione di un altro piano inclinato per il tiro a terra delle barche — Robustamento del molo foraneo — Lastriamento di piazzali di deposito, lire 77,000.

Capitolo 457. Porto di Oneglia — Prolungamento della banchina settentrionale e costruzione di uno scalo di caraggio, lire 56,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Ho domandato di parlare su questo capitolo perchè vedo, con mio di-



spiacere, che non venne stanziata in questo bilancio alcuna speciale somma pel miglioramento del porto di Oneglia, fuori di quella stabilita dalla legge del 1904.

E tanto più sono dispiacente in quanto ho anche visto che il porto di Oneglia venne escluso dal nuovo progetto di legge portuario dei 100 milioni, come vennero esclusi tutti i porti della Liguria occidentale, quali sono i porti di Portomaurizio, Sanremo e Dianomarina.

Riservandomi di ritornare sull'argomento per le opportune dimostrazioni quando si tratterà di quella legge, mi limito oggi a dire che il porto di Oneglia meriterebbe miglior trattamento.

Esso da vent'anni a questa parte dà prova di grande attività, quale in proporzione non ha dato nessun altro porto d'Italia. Il suo movimento commerciale, che nel 1881 fu di tonnellate 11,000 circa, andò mano a mano crescendo, perchè nel 1891 era di tonnellate 21,000, nel 1901 fu di tonnellate 42,000 ed in questi ultimi anni è di circa 60,000 tonnellate.

Eguualmente le riscossioni doganali, che vent'anni fa erano di poche decine di migliaia di lire, oggi arrivano a circa due milioni e mezzo ogni anno.

Dunque il porto di Oneglia, in poco più di vent'anni, ha quintuplicato il suo movimento ed oggi è il primo porto della Liguria occidentale dopo quello di Savona.

Questo rapido aumento è dovuto all'impianto, in Oneglia, di industrie e commerci, e questo sviluppo commerciale non si arresterà qui, anzi aumenterà ancora più velocemente, perchè già nuove industrie ed importantissime si stanno impiantando, fra cui un'acciaieria che da sola raddoppierà il movimento del porto.

L'ingrandimento ed il miglioramento del porto di Oneglia diventa tanto più necessario, in quanto non potrà più passare molto tempo che si dovrà costruire quel nuovo allacciamento ferroviario della Liguria occidentale col Piemonte che da cinquanta anni è reclamato da liguri e piemontesi — voglio dire della ferrovia Caressio mare — che farà appunto capo ai porti vicinissimi di Oneglia e Portomaurizio. Ma di questa ferrovia e della sua necessità ed importanza mi riservo a parlare quando verranno in discussione i nuovi provvedimenti per le ferrovie.

Con queste riserve, oggi mi limito a dichiararmi dispiacente che non siano tenuti in miglior conto gli urgenti bisogni del porto

di Oneglia, fiducioso del benevolo appoggio del ministro.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò quando verrà in discussione il disegno di legge sui porti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 457.

Capitolo 458. Porto di Riposto - Costruzione di un molo e di un pennello, lire 94,000.

Capitolo 459. Porto di San Remo - Prolungamento del molo di mezzogiorno, lire 67,000.

Capitolo 460. Porto di Termini Imerese - Prolungamento del molo e costruzione di una banchina, *per memoria*.

Porti di 2ª categoria, 3ª classe. — Capitolo 461. Porto di Anzio - Prolungamento del molo, *per memoria*.

Capitolo 462. Porto di Monopoli - Costruzione del molo di tramontana, lire 70,000.

Capitolo 463. Porto di Sciacca - Costruzione del molo di ponente e della banchina di levante, lire 46,000.

Capitolo 464. Maggiori spese imprevedute per le opere autorizzate dalla legge 13 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 19 gennaio 1902, n. 275, lire 80,000.

Capitolo 465. Eventuali riparazioni straordinarie alle opere marittime esistenti, lire 94,000.

Capitolo 466. Opere diverse in altri porti del Regno, lire 54,000.

*Spese dipendenti dalla legge 8 luglio 1904, n. 351.* — Capitolo 467. Porto di Napoli - Ampliamento e sistemazione del porto, lire 900,000.

*Spese dipendenti dalla legge 14 maggio 1906, n. 198.* — Capitolo 468. Porto di Torre Annunziata - Ampliamento della banchina, lire 150,000.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 469. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 20,000.

Capitolo 470. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000, lire 20,000.

Capitolo 471. Rinnovazione di apparecchi, ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 18,000.

Capitolo 472. Costruzioni e miglioramento di vie di accesso ai fari, lire 14,000.

Capitolo 473. Ampliamento e sistemazione di fabbricati di fari, lire 18,000.

*Concorsi e sussidi per opere marittime.* —

Capitolo 474. Sussidi per opere ai porti di quarta classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 55,000.

Capitolo 475. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di quarta classe di seconda categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 25,000.

*Spese generali per i porti e pei fari.* —

Capitolo 476. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, lire 47,000.

Capitolo 477. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime (*Spese fisse*), lire 189,600.

Capitolo 478. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, lire 22,400.

Capitolo 479. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime (*Spese fisse*), lire 4,000.

Capitolo 480. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime, lire 4,000.

Capitolo 481. Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi — Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 18,000.

*Strade ferrate (Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale).*

— Capitolo 482. Studi relativi a progetti di nuove strade ferrate, lire 30,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Pavia, che, non essendo presente, perde il suo turno.

Ha quindi facoltà di parlare l'onorevole Callaini.

CALLAINI. La cifra stanziata per nuovi studi ferroviari, purtroppo, è poca; ma, in mancanza di meglio, attacchiamoci alle automobili.

Vedo che la Giunta generale del bilancio, e gliene do lode, ha aumentato il fondo per il servizio delle automobili.

Ebbene io desidero che il ministro mi dica i criteri, con i quali si distribuiscono i sussidi chilometrici per i servizi automobilistici. Le domande ammontano a cifra notevole, sono stati distribuiti sussidi anche in misura considerevole, tanto che ad un solo comune è stato concesso il sussidio per 160 o 170 chilometri. Non comprendo come il comune di San Gemignano, che ha domandato un sussidio da circa 4 anni per l'impianto di un servizio automobilistico da Poggibonsi a San Gemignano percorrente un tratto di circa 10 chilometri, ancora non sia stato esaudito. Non so rendermi ragione da che cosa ciò dipenda: dal Ministero? dall'ufficio locale che non rimette l'istruttoria?

Ho fatto più volte uffici e preghiere perchè fosse risolta tale domanda, ma ancora non ebbi il bene di vederla risolta. Che cosa avremo da sperare? Ferrovie, chi sa quando! Servizi automobilistici, con i quali si vorrebbero evitare spese ferroviarie, si promettono, ma non si hanno! E allora nulla potendo avere dallo Stato dobbiamo proprio attendere la manna dal cielo!

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

GIANTURCO. *ministro dei lavori pubblici.* Questo stanziamento di 30,000 lire nel capitolo 482 per studi relativi a progetti di nuove ferrovie, è uno stanziamento che, a termini dell'articolo 34 della legge di contabilità generale, serve a far fronte alle spese di eventuali studi di nuove ferrovie, per i quali non siano stanziati i fondi nelle leggi stesse che ordinano le costruzioni di tali ferrovie. È quindi un fondo che si trova segnato solamente per una eventualità, ma che va quasi tutto in economia, perchè manca l'occasione di spenderlo.

Ma l'onorevole Callaini ha tratto occasione da questo capitolo per domandarmi con quali criteri si concedono i sussidi chilometrici per i servizi automobilistici. Non ha che a domandare il regolamento, poichè vi è un regolamento che riguarda questo servizio e che stabilisce sussidi chilometrici per non oltre 9 anni e sino ad un massimo di 500 lire a chilometro. Prima della concessione, per determinare il sussidio da dare, è interrogato il Consiglio superiore dei lavori pubblici che, tenendo presente il piano finanziario e le difficoltà

dell'esercizio, determina quale sussidio deve accordarsi. È con questo criterio che si fanno le concessioni.

L'onorevole Callaini chiede poi, nel caso speciale, perchè non si sia provveduto ancora alla domanda di San Gemignano che è da 4 anni al Ministero. Di questi 4 anni io non ho la responsabilità che di 4 mesi, e se l'onorevole Callaini fosse venuto da me al Ministero avrei sollecitato il corso della pratica e gli avrei date quelle maggiori notizie che mi riservo dargli privatamente.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, è approvato il capitolo 482.

*Assegnazioni per un fondo di riserva.* — Capitolo 483. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293, e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 2,585,352.86.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* — (*Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 268, modificata colla legge 25 febbraio 1900, n. 56, e leggi 20 luglio 1900, n. 268, 20 giugno 1901 n. 293, 4 dicembre 1902, n. 506, 8 luglio 1903, n. 310, e 24 dicembre 1903, n. 511*). Capitolo 484. Costruzione del tronco di ferrovia da Spilimbergo a Gemona (articolo 6, lettera *a*, della legge 9 luglio 1905, n. 413), *per memoria*.

Capitolo 485. Costruzione del tronco di ferrovia da Poggio Rusco a Verona (articolo 6, lettera *b*, della legge 9 luglio 1905, n. 413), *per memoria*.

Capitolo 486. Costruzione delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia Aidone (articolo 6, lettera *d*, della legge 9 luglio 1905, n. 413), *per memoria*.

Capitolo 487. Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Roma Termini (Legge 24 dicembre 1903, numero 501), lire 1,200,000.

Capitolo 488. Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (Articolo 1, lettera *l*, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 3,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti.

GALIMBERTI. Ho una seconda racco-

mandazione da fare all'amico ministro; una l'ho risparmiata, e spero me ne sarà grato col darmi ora una altrettanto giusta quanto favorevole risposta.

Per lo stanziamento di questo capitolo la legge porta la data del 30 giugno 1904. Sono passati quindi due anni e mezzo dall'approvazione della legge stessa, ma ancora non si è dato alcun appalto. Non voglio far colpa al personale addetto (preseduto da un uomo, che gode la più alta e meritata stima per la sua attività e diligenza) di questo ritardo portato nello studio dei progetti; però non vorrei col mio amico ministro ripetere: *oportet studuisse et non studere*; e quindi sollecito, per quanto è possibile, il ministro affinché al più presto si addivenga alla pubblica asta per alcuni tronchi della Cuneo-Ventimiglia. Lo sollecito specialmente per la correzione di un errore, che, secondo quanto mi risulta, si sta per commettere, ed è questo: dalla parte di Ventimiglia, invece di spingere presto la linea almeno fino a Bevera, si sta studiando la costruzione di un ponte sul Roia, che è a tutto beneficio del secondo binario, cioè per la Ventimiglia-Nizza, ma non per la Ventimiglia-Cuneo. Non vorrei quindi che si facesse questa confusione, e che, accontentando un'altra parte del tronco ferroviario, e non quella, che ci interessa, si credesse di contentar noi. Prego quindi l'onorevole ministro di voler sollecitare l'asta per la costruzione dei tronchi della Cuneo-Ventimiglia e di voler spingere dalla parte di Ventimiglia gli appalti almeno fino a Bevera, affinché si faccia questa affermazione netta e schietta della finalità italiana della linea, che non è solo linea Cuneo-Nizza, ma Cuneo-Ventimiglia.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro all'onorevole Galimberti che domani il Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminerà il progetto, presentato il 20 dello scorso mese dalla Direzione generale delle ferrovie per la costruzione di questa linea. La convenzione col Governo francese per la costruzione di questa linea è stata approvata con la legge del 30 giugno 1904 e il termine per il compimento dei lavori è fissato dall'articolo terzo in otto anni dallo scambio delle ratifiche, avvenuto nell'aprile dell'anno corrente.

Ora io posso assicurare l'onorevole Galimberti che, appena il Consiglio superiore

avrà compiuto l'esame del progetto, io provvederò con la maggiore rapidità possibile alle pratiche ulteriori, per l'appalto dei lavori.

GALIMBERTI. Grazie.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vi è già un fondo disponibile di un milione, residuo degli stanziamenti fatti, il quale, aggiunto alla somma che si propone di stanziare in quest'anno, formerà un fondo complessivo, che basterà a far fronte alla spesa, che occorrerà nel corrente esercizio finanziario. Io assicuro l'onorevole Galimberti che, come questa linea sta a cuore a lui, così sta a cuore a me, come italiano, e che metterò ogni buona volontà nel compiere le pratiche necessarie.

GALIMBERTI. Lo ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni resta approvato il capitolo 488.

Capitolo 489. Costruzione del tronco dal fiume Amaseno a Formia che fa parte della ferrovia direttissima Roma-Napoli e serve pure a congiungere le linee Velletri-Terracina e Gaeta-Sparanise (articolo 1, lettera m, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 3,000,000.

Capitolo 490. Costruzione della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino (legge 9 luglio 1905, n. 413), *per memoria*.

Categoria III. *Movimento di capitali*. — *Anticipazioni a provincie e comuni*. —

Capitolo 491. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere — legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56 (*Spesa ripartita*), lire 217,250.

Categoria IV. *Partite di giro*. — Capitolo 492. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 377,076.16.

Capitolo 493. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificamento da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195), lire 10,209,657.14.

RIASSUNTO PER TITOLI. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1,879,000.

Debito vitalizio, lire 2,143,000.

Genio civile, lire 4,356,000.

Strade, lire 5,989,350.

Acque — Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 7,347,050.

Bonifiche, lire 204,400.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 6,723,850.

Strade ferrate, lire 8,500.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 28,651,150.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 880,800.

Opere in Roma, lire 11,982,750.

Opere varie, lire 1,016,190.

*Strade*. — Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000, lire 37,000.

Lavori per sistemazione e miglioramento, lire 1,260,000.

Riparazioni straordinarie, lire 330,000.

Costruzioni, lire 4,034,000.

Sussidi straordinari, lire 1,900,000.

Acque, lire 5,105,000.

Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, lire 500,000.

Spese comuni ad acque e strade, 1,700,000 lire.

Bonifiche, lire 9,314,658.14.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 337,500.

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele, lire 3,100,000.

*Opere nella provincia di Basilicata*. — Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 20,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato, lire 986,000.

Bonifiche, lire 220,000.

Opere dipendenti dalla legge 31 marzo 1904, n. 145, lire 1,695,000.

*Opere nelle provincie Calabresi*. — Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 247,000.

Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato, lire 1,903,500.

Bonifiche, lire 700,000.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 299,500.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 10,088,500.

Strade ferrate, lire 30,000.

Assegnazione per un fondo di riserva, lire 2,585,352,86.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 60,272,750.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate*, lire 7,200,000.

Categoria III. *Movimento di capitali*, lire 217,250.

Totale del titolo II (*Spesa straordinaria*), lire 67,690,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 96,341,150.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 10,586,733,30.

(È approvato).

RIASSUNTO PER CATEGORIE. — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 88,923,900.

Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 7,200,000.

Categoria III. — Movimento di capitali (*Parte straordinaria*), lire 217,250.

Totale delle spese reali, lire 96,341,150.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 10,586,733,30.

Totale generale, lire 106,927,883,30.

(È approvato).

Veniamo alla discussione degli articoli del disegno di legge.

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, a termini della legge 22 aprile 1905, n. 137, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Si dà lettura dello stato di previsione riguardante l'Amministrazione delle ferrovie, allegato in appendice alla presente legge.

#### Stato di previsione dell'entrata.

*Parte ordinaria.* — Capitolo 1. Prodotti del traffico:

a) Viaggiatori, lire 128,500,000.

a bis) Viaggi dei membri del Parlamento, lire 765,000.

b) Bagagli e cani, lire 6,350,000.

c) Merci a grande velocità, lire 18,300,000.

d) Merci a piccola velocità accelerata, lire 17,250,000.

e) Merci a piccola velocità ordinaria, lire 170,000,000.

Totale, lire 341,165,000.

Capitolo 2. Introiti diversi del traffico, lire 4,835,000.

Totale prodotti del traffico, lire 346,000,000.

Capitolo 3. Prodotti indiretti, 1,800,000 lire.

Capitolo 4. Introiti a rimborso di spesa, lire 11,400,000.

Capitolo 5. Noli attivi, per memoria.

Capitolo 6. Proventi della vendita di materiali fuori d'uso provenienti dall'armamento e dai rotabili, lire 3,000,000.

Capitolo 7. Prodotti provenienti dai lavori in conto patrimoniale, lire 1,600,000.

Totale, lire 363,800,000.

*Parte straordinaria.* — Capitolo 8. Sovvenzioni del Tesoro per i lavori e provviste di materiale rotabile per sopperire alle deficienze al 1° luglio 1905 (articolo 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137, e articolo 2 della legge 10 aprile 1906, n. 127), lire 50,000,000.

L'onorevole Solimbergo ha facoltà di parlare.

SOLIMBERGO. Una breve parola sul progettato ampliamento della stazione ferroviaria di Udine.

Ne ha già parlato l'egregio collega Morpurgo nella discussione generale; io profitto del corrispondente capitolo del bilancio per aggiungere qualche parola.

La questione ha suscitato un forte movimento di opinione nella città e nella provincia, una agitazione molto giustificata nelle rappresentanze locali del commercio e delle industrie; e siamo tutti d'accordo nella protesta e nella richiesta. È una questione, che va al di sopra delle piccole gare e delle miserie locali di parte; e poichè io la considero d'interesse nazionale, perciò ne parlo.

Della importanza della stazione di Udine non occorre che io dica; quella importanza mal si ragguaglia con la entità numerica della popolazione della città, bensì alla importanza della provincia, di confine, una delle più popolose, progredite e produttive del regno, nell'agricoltura, nei commerci, nelle industrie. A quella stazione fanno capo le principali reti internazionali, e vi si innestano altre linee di Società privata.

La insufficienza di essa, veramente deplorabile, anche a rispondere ai bisogni più urgenti e quotidiani del traffico, fu constatata ufficialmente anche nell'ultima crisi del disservizio ferroviario, che, purtroppo, ancora continua. Per ciò furono mandati ispettori per vedere e provvedere, per constatare i gravi inconvenienti, rilevarne le cause, suggerire i rimedi. A rendere capace quella

stazione di rispondere ai bisogni del servizio e alle necessità impellenti del commercio della regione, almeno per un certo tempo, un decennio, fu ritenuta assolutamente necessaria, e concordata, una spesa di circa 800,000 lire.

Può figurarsi la Camera e il ministro come fu dolorosa la delusione e la sorpresa, e grave l'irritazione di vedere iscritta a questo scopo nella legge per spese straordinarie occorrenti per le ferrovie dello Stato e nella relativa proposta di fondi a tutto il 1910-911, la somma insufficiente, anzi irrisoria, di 300 mila lire!

Onorevole ministro, le domando una buona parola, più tranquillante e più rassicurante di quella che ha già dato su questo grave argomento, anche nel buon intendimento di togliere in qualche modo valore alla protesta comune in noi tutti in quella provincia e nella città che rappresentano e che si considerano come trascurate e neglette, quasi sistematicamente, dal Governo, nei loro bisogni e nei loro voti più legittimi e discreti. Ripeto: le domando, onorevole ministro, una parola precisa e soddisfacente su questo argomento, che tocca questioni importanti, non solo di natura locale, ma di interesse italiano. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente l'argomento del quale ha parlato l'onorevole Solimbergo sarebbe stato più opportunamente trattato in sede di discussione generale del disegno di legge ferroviario, ma poichè a lui è piaciuto, per amore del luogo natio, di portarlo fin da ora all'esame della Camera, io gli dirò che gli stanziamenti posti nella tabella allegata non al disegno di legge, ma alla relazione, sono stanziamenti assolutamente approssimativi: essi non impegnano la Direzione delle ferrovie dello Stato, la quale potrà spendere di più o di meno ed anche giovare dei venti milioni stabiliti per spese imprevedute secondo l'urgenza di certi provvedimenti e i bisogni del traffico che si svolge in alcune stazioni.

Ora, riguardo al traffico che si svolge nella stazione di Udine, non v'è perfetta concordia fra l'apprezzamento che ne ha fatto la Direzione generale delle ferrovie dello Stato nel primo momento e l'apprezzamento che ne ha fatto la città di Udine, perchè la Direzione ha creduto che bastassero trecentomila lire per mettere la stazione in condizioni di servire al traffico, mentre invece la città di Udine desidera opere molto più importanti.

Ma io non escludo in nessuna maniera che nuovi studi, la visita fatta da alcuni

ispettori sopra luogo e il naturale sviluppo di questi traffici possano persuadere la Direzione generale della convenienza di assegnare una maggior somma oltre quella divisa, ed in tal caso sia sicuro l'onorevole Solimbergo che non vi sarà difficoltà alcuna ad andare anche oltre le 300 mila lire indicate nella tabella, poichè proposito nostro è di provvedere in maniera tale che i nostri impianti fissi, le nostre stazioni, i nostri piani caricatori, i binari, corrispondano pienamente ai bisogni del traffico; trattandosi di una stazione di confine, evidentemente questi bisogni sono anche più vivamente sentiti che non nelle altre stazioni dell'interno del Regno. Stia quindi sicuro l'onorevole Solimbergo che ai bisogni del traffico sarà provveduto dalla Direzione generale nei limiti delle effettive necessità, anche oltre gli stanziamenti che si leggono nella tabella.

PRESIDENTE. Rimane così approvato questo capitolo.

Avverto che la somma complessiva, che era impostata, secondo le proposte del Ministero, in 329 milioni, deve essere invece accresciuta di 12 milioni e 165 mila lire, sicchè raggiunge la cifra di 341 milioni 165 mila lire.

Capitolo 9. Sovvenzione del Tesoro per lavori e provviste di materiale rotabile, per far fronte all'aumento del traffico del 1905-1906 e 1906-907 (articolo 2 della legge 19 aprile 1906, n. 127, lire 34,000,000.

Capitolo 10. Proventi della vendita a forma di legge di aree, relitti e costruzioni, *per memoria*.

Capitolo 11. Prelevamenti delle somme depositate al Tesoro per fondo di riserva (articolo 12 della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

Capitolo 12. Ministero dei lavori pubblici - Rimborso spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni di cui all'articolo 23 della legge 22 aprile 1905, n. 137, lire 1,000,000.

*Partite di giro*. — Capitolo 13. Approvvigionamenti - Forniture fatte alle stazioni, ai depositi, alle officine, alle linee, ecc., lire 82,000,000.

Capitolo 14. Officine - Lavori eseguiti per conto dei vari servizi, lire 41,000,000.

Capitolo 15. Sovvenzione del tesoro in conto corrente contabilità speciali per maggiore dotazione di magazzino (art. 8 della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

Capitolo 16. Imposta erariale sui trasporti, lire 22,948,000.

Capitolo 17. Sovrimposta erariale a favore degli Istituti di previdenza, 6,266,000 lire.

Totale, lire 152,214,000.

Totale generale dell'entrata, 601,014,000 lire.

Pongo a partito questo totale generale dell'entrata.

(*E' approvato*).

**Stato di previsione della spesa.**

*Parte ordinaria.* — Capitolo 1. Spese della Direzione generale coi servizi centrali ed uffici dipendenti:

Personale, lire 15,000,000.  
Spese diverse, lire 1,600,000.  
Totale, lire 16,600,000.

Capitolo 2. Spese generali:

Imposte e tasse, lire 2,140,000.  
Contributo Istituti di previdenza, lire 8,560,000.

Spese diverse, lire 2,580,000.  
Totale, lire 13,280,000.

Capitolo 3. Spese servizio mantenimento e sorveglianza:

Personale, lire 28,400,000.  
Lavori ed accessori, lire 12,850,000.  
Totale, lire 41,250,000.

Capitolo 4. Spese servizio trazione ed officine:

Personale, lire 25,200,000.  
Combustibile per locomotive, lire 37,000,000.

Manutenzione materiale rotabile ed accessorie, lire 39,600,000.  
Totale, lire 101,800,000.

Capitolo 5. Spese servizio movimento e traffico:

Personale, lire 56,750,000.  
Spese accessorie, lire 13,650,000.  
Totale, lire 70,400,000.

Capitolo 6. Noli passivi, lire 4,100,000.

Capitolo 7. Rinnovamento del materiale rotabile della parte metallica degli armamenti e manutenzione straordinaria delle linee, lire 21,600,000.

Dette da sostenersi col ricavo del materiale fuori uso, lire 3,000,000.

Totale, lire 24,600,000.

Capitolo 8. Spese di miglierie da sostenersi a carico dell'esercizio (Legge 19 aprile 1906, n. 127), lire 6,000,000.

Dette da sostenersi col ricavo della vendita di materiale fuori d'uso, lire 7,600,000.  
Totale, lire 7,600,000.

Capitolo 9. Quota d'interessi al 3.65 per cento e di ammortamento in 40 anni della somma di lire 225 milioni (approssimativa) e rimborsata alle tre Società per riscatto del materiale rotabile d'esercizio esistente al 1° luglio 1885, lire 10,739,700.

Capitolo 10. Quota d'interessi al 3.65 per cento e d'ammortamento in 40 anni sulla somma di lire 135,000,000 rimborsata dal Tesoro alle Società per acquisto di materiale rotabile in dipendenza della conven-

zione 29 novembre 1899, approvata con legge 25 febbraio 1900, n. 56, lire 6,443,820.

Capitolo 11. Interessi e quota di ammortamento sulle somme fornite dal Tesoro, mediante mutui con la Cassa dei depositi e prestiti a' sensi degli articoli 9 e 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137, lire 3,964,293.02.

Capitolo 12. Interessi e quota di ammortamento sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria per il materiale rotabile e di esercizio consegnato al 1° luglio 1905 per effetto della legge 22 aprile 1905, n. 137, dalle tre Società e per altri titoli a termini dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261, lire 1,281,589.80.

Capitolo 13. Rimborso al Tesoro degli interessi corrisposti alle Società già esercitanti le reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, sulle somme loro pagate dopo il 1° luglio 1905, lire 500,000.

Capitolo 14. Fondo di riserva (2 per cento dei prodotti del traffico), lire 6,920,000.

Capitolo 15. Quota spettante ai concessionari delle ferrovie, delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata, lire 13,000,000.

Capitolo 16. Prodotti netti dell'esercizio da versare al Tesoro, lire 41,320,597.18.

*Parte straordinaria.* — Capitolo 17. Spese per lavori e provviste di materiale rotabile per sopperire alle deficienze al 1° luglio 1905, lire 50,000,000.

Capitolo 18. Spese per lavori e provviste di materiale rotabile per far fronte all'aumento del traffico del 1905-906 e 1906-907, lire 34,000,000.

Capitolo 19. Spese in aumento patrimoniale da sostenersi coi proventi della vendita a forma di legge di aree, relitti e costruzioni, *per memoria.*

Capitolo 20. Spese impreviste a carico del fondo di riserva, *per memoria.*

Capitolo 21. Spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni, lire 1,000,000.

*Partite di giro.* — Capitolo 22. Approvvigionamenti - Materie di primo acquisto o restituite al magazzino, lire 82,000,000.

Capitolo 23. Officine - Mano d'opera, materie d'impiego ed altre spese delle officine, lire 41,000,000.

Capitolo 24. Spese per eccedenze di dotazione di magazzino (articolo 8 della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria.*

Capitolo 25. Imposta erariale sui trasporti, lire 22,948,000.

Capitolo 26. Sovrimposta erariale a favore degli istituti di previdenza, lire 6,266,000.

Totale generale della spesa, lire 601,014,000.

Pongo a partito il totale generale della spesa.

(*E' approvato.*)

Mi permetto di pregare il Governo e la Giunta generale del bilancio di considerare che sarebbe opportuno, e forse legittimamente conveniente che questo bilancio fosse separato dal bilancio ordinario dei lavori pubblici; in quanto che nella votazione segreta dovrebbe fare oggetto di una distinta votazione, diversa da quella del bilancio dei lavori pubblici.

Tuttavia pongo a partito per ora l'articolo secondo, che include questo stanziamento testè votato dalla Camera.

(*E' approvato.*)

Metto a partito l'articolo 3:

« L'ammontare definitivo del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 7 della legge 22 aprile 1905, n. 137, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1906-907 in lire 68,000,000 ».

(*E' approvato.*)

VENDRAMINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VENDRAMINI, *relatore*. L'onorevole Presidente ha fatto una osservazione intorno al metodo di votazione segreta degli articoli secondo e terzo dell'attuale disegno di legge.

Si tratta dunque di stabilire il modo di votazione. Secondo l'onorevole Presidente, avendosi un bilancio speciale allegato a quello del Ministero dei lavori pubblici, con un'entrata ed una uscita speciali, sarebbe opportuno che la votazione di tale bilancio dovesse essere distinta dalla votazione del bilancio dei lavori pubblici. Non so se la Camera abbia già deliberato (*Denegazioni*) che la votazione dei due bilanci avvenga separatamente. Ma, posta la questione come l'ha presentata l'onorevole Presidente, mi permetto, di fronte ai dubbi da lui accennati sulla regolarità di una votazione complessiva, di fare qualche richiamo, se non altro per illustrare la questione, che è stata sollevata.

È da ricordarsi che con la legge del 22 aprile 1905, all'articolo 6, veniva prescritto che in un allegato al bilancio di assestamento del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 fosse presentato all'approvazione del Parlamento il bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Il bilancio delle ferrovie per l'anno 1905-1906, in occasione della votazione dell'assestamento, nel decorso giugno, lo abbiamo votato complessivamente con quello dei lavori pubblici.

È vero che la disposizione dell'articolo 6 della suddetta legge 22 aprile 1905 riflette soltanto il bilancio delle ferrovie per l'esercizio finanziario 1905-906, ed ora dobbiamo provvedere per l'esercizio 1906-907; ma è pur vero che, nei riguardi della compilazione del bilancio delle ferrovie allegato al bilancio dei lavori pubblici pel 1906-907, nessuna disposizione di legge ci soccorre.

Ricordo ancora che nell'articolo 28 della legge 22 aprile 1905 si prevedeva che l'esercizio di Stato delle ferrovie doveva esser fatto mediante un'amministrazione autonoma, al cui ordinamento definitivo si sarebbe provveduto entro l'anno 1905 con apposita legge. È dunque chiaro che la disposizione dell'articolo 6 era questa: che, cioè, ci fosse un allegato per la gestione delle ferrovie, limitata al 1905-906, e che quindi per il futuro, con legge da presentarsi al Parlamento, si sarebbe provveduto a sistemare la approvazione del bilancio delle ferrovie.

Questo non è avvenuto, e abbiamo continuato col sistema di un allegato al bilancio dei lavori pubblici.

Resta a vedere se la votazione segreta debba farsi coi criteri seguiti in occasione dell'assestamento 1905-906, e come si fa anche per il bilancio del fondo di beneficenza di Roma e del Fondo per il culto, che sono pure allegati al bilancio di grazia e giustizia e sono votati complessivamente con esso; oppure, se di fronte alle osservazioni ed ai dubbi presentati dall'onorevole Presidente, si debba votare il bilancio dei lavori pubblici separatamente da quello delle ferrovie, al quale si riferiscono i due articoli 2 e 3 della legge.

Ho creduto di dare queste spiegazioni, in seguito alle quali l'illustre signor Presidente potrà anche chiedere una deliberazione della Camera, dopo le osservazioni che credesse di fare il Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo che debba farsi una votazione sola, perchè uno solo è il ministro responsabile di ambedue i bilanci. Se la Camera approvasse il primo, e non il secondo, chi sarebbe il colpito? Forse l'amministrazione autonoma, che non ha mezzo



di parlare nè di difendersi? Evidentemente no; tanto più se si tien conto che si tratta di una legge unica, della quale la Camera ha già approvato per alzata e seduta i tre articoli. È la stessa questione che si verifica nel bilancio di grazia e giustizia, il quale ha come allegato il bilancio dell'amministrazione del Fondo per il culto, che viene discusso separatamente, ma approvato con una votazione sola.

*Una voce.* Anche l'Eritrea!

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Precisamente. Credo quindi che, anche per non ferire un principio costituzionale, pure in questo caso debba farsi una votazione sola.

PRESIDENTE. Io mi era permesso di richiamare l'attenzione del Governo e della Giunta del bilancio su questa questione, perchè realmente si tratta di due bilanci diversi; e, poichè qualcuno può votare in favore dell'uno e contro dell'altro, mi pareva potessero farsi due votazioni differenti. È una semplice osservazione, che ho fatta, e che lascio all'apprezzamento del Governo e della Giunta del bilancio.

Domani dunque si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

### Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione e d'interpellanza.

VISOCCHI, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere i propositi del Governo di fronte alle miserrime condizioni del personale sussidiario degli uffici del demanio, del registro e delle conservatorie delle ipoteche.

« Gaudenzi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni dell'aumento delle guardie di pubblica sicurezza nella città di Forlì, e per sapere se il Governo non creda giunto il momento di proporre lo sgravio dei comuni dalle spese di competenza dello Stato.

« Gaudenzi ».

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda prendere affinché

venga eliminato il gravissimo inconveniente delle frequenti interruzioni della linea ferroviaria Sibari-Strongoli, a causa di straripamenti di vari torrenti che l'attraversano e specialmente del torrente Arso, il quale per la insufficienza del ponte asporta in ogni piena l'argine ferroviario.

« D'Alife ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e come ha provveduto per riparare ai gravissimi danni, cagionati dalla rottura avvenuta agli argini esistenti nel fiume Nica, ed in altri torrenti del territorio di Cariati e Scala-Coeli, a causa della alluvione che ha devastato quelle campagne.

« D'Alife ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se Sorrento potrà una buona volta ottenere la comunicazione telefonica.

« Capece-Minutolo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda una buona volta provvedere senz'altro al funzionamento del palazzo di giustizia.

« Monti-Guarnieri ».

« Chiedo interpellare il ministro dei lavori pubblici sullo stato igienico dei locali addetti al personale ferroviario nei depositi di Paola, S. Eufemia Biforcazione, Cantanzaro, Cotrone e Roccella, non rispondenti alle esigenze del servizio ed alla comodità del personale.

« Camagna ».

« Chiedo interpellare il ministro d'agricoltura, industria e commercio se intenda, sia pure col concorso pecuniario de' corpi locali, istituire una stazione di coltura del bergamotto nella città di Reggio Calabria, unica in tutto il regno per tale coltura.

« Camagna ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno inscritte nell'ordine del giorno. Quanto alle interpellanze, il Governo dichiarerà se e quando intenda rispondere.

La seduta termina alle ore 19.20.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 14.*

1. Interrogazioni.
2. *Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*  
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 (285, 285-bis).  
*Discussione dei disegni di legge:*
3. Spese straordinarie militari per l'esercizio 1906-907 (314).
4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario 1906-907 (287, 287 bis, 287 ter).
5. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1906-907 (282, 282-bis, 282-ter).
6. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1906-907 (278).
7. Assestamento degli stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906 (388).
8. Stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907 (289).
9. Sui professori straordinari delle regie Università e altri istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217).
10. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore (71).
11. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).
12. Conferimento per titoli del diploma di direttore didattico nelle scuole elementari (249).
13. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).
14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Mercè per lesioni personali (258).
15. Rinnovazione integrale dei Consigli comunali e provinciali, e modificazione dei termini per la revisione delle liste elettorali (397).
16. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione pel delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica. (275).
17. Modificazioni nelle competenze del personale delle scuole secondarie governative all'estero (346).

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

19. Conversione in legge e proroga dei regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 per la riduzione delle tariffe ferroviarie (391).

20. Personale civile dei depositi di allevamento cavalli (417).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Michetti per ingiurie (404).

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

23. Convalidazione del regio decreto n. 606, in data 30 ottobre 1904, portante modificazioni al repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali (73).

24. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

25. Conversione in governative, istituzione e ripristinamento di scuole medie (207).

26. Aggregazione del comune di Guardialfiera al mandamento di Casacalenda (474).

27. Aggregazione del comune di Vidracco al mandamento di Castellamonte (500).

28. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

29. Modificazioni agli stipendi ed all'organico del personale della giustizia militare (437).

30. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

31. Modificazioni alla legge sull'ordinamento del Regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra (personale degli stabilimenti militari di pena e dei depositi di allevamento cavalli) (438).

32. Convalidazione del regio decreto del 4 marzo 1906, n. 54, portante modificazioni al Repertorio e alle disposizioni preliminari della tariffa generale dei dazi doganali (382).

33. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

34. Modificazioni alla legge 26 gennaio 1902, n. 9, sulle associazioni o imprese toninarie o di ripartizione (449).

35. Istituzione di un Acquario nell'Isola dei Ciclopi (395).

36. Modificazioni alle leggi sulla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai (384, 385).

37. Tombola telegrafica a favore dell'eri-gendo Ospedale di Lecce (511).

38. Mutualità scolastiche (244).

39. Disposizioni circa il collocamento a riposo degli assistenti del Genio navale (505).

44. Modificazioni alla legge 25 dicembre 1904, n. 688 — Provvedimenti relativi al miglioramento degli stipendi degli ufficiali inferiori e subalterni della regia marina (506).

41. Aumento di lire 30,000 alla spesa del personale già assunto in qualità di operai addetti ai Monumenti, Musei, Gallerie e scavi di antichità di Roma (*Urgenza*) (491).

42. Separazione delle frazioni di Mercatino, Perticara, Secchiano, Uffogliano, Torricella e Sartiano dalla frazione di Talamello in provincia di Pesaro e costituzione di due comuni autonomi (399).

43. Contributo del Tesoro alla Congregazione di carità di Roma (451).

44. *Seguito della discussione sui disegni di legge:*

Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

45. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

*Discussione dei disegni di legge:*

46. Condizioni per pagamento dei sussidi di cui godono alcuni comuni dell'Umbria a vantaggio delle loro scuole medie (504).

47. Trasferimento della sede della pretura del mandamento da Staiti a Brancaleone Marina (125).

48. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

49. Tombola telegrafica a favore dell'Ospedale civico di Terni (515).

50. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nel regio arsenale di Taranto (529).

51. Aumento del fondo stanziato nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per il concorso dello Stato nella concessione dei mutui in dipendenza dell'articolo 9 della legge 18 agosto 1902, n. 356 (552).

52. Proroga del termine assegnato dalla legge 25 giugno 1905, n. 260, sulla conservazione dei monumenti (583).

53. Modificazioni alla legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387, e alla legge 13 marzo 1904, n. 104, sulla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e vecchiaia degli operai (530).

54. Costituzione in comune autonomo della frazione S. Maria La Fossa (Grazzanise) (410).

55. Tombola telegrafica a favore degli ospedali civili di Lanciano e di Vasto (519).

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia*

Roma, 1906 — Tip. della Camera dei Deputati.

