

CCCL.

2^a TORNATA DI VENERDÌ 17 MAGGIO 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 14254
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	14261
CAPUTI	14272
CAVAGNARI	14293
GALLINO	14266
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	14275-90-92
GUERCI	14271
MIRA	14364
NUVOLONI	14262
Pozzi (<i>relatore</i>)	14272
RAMPOLDI	14261
RUBINI (<i>presidente della Giunta generale del bilancio</i>)	14291
TECCHIO	14290-92
Comunicazioni del Governo:	
Dimissioni del ministro Majorana e nomina del deputato Carcano a ministro del tesoro:	
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	14260
Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):	
Revisione e pubblicazione delle liste elettorali (GIOLITTI)	14272
Domanda di procedere contro il deputato Merzi (<i>Respinta</i>)	14258
Interrogazioni:	
Linea Napoli-Salerno (tariffe ferroviarie):	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	14254
GUERRITORE	14254
Dispensari celtici:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	14255
GUERRITORE	14256
Maltrattamenti inflitti ad un soldato:	
COMPANS	14256
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	14256
Personale delle Manifatture tabacchi:	
COTTAFANI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	14257-58
MERCI	14258
PANIE	14258
Osservazioni e proposte:	
Sui lavori parlamentari:	
DE TILLA	14296
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	14296
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Pensione alla vedova del professore Cesaro:	
FASCE (<i>sottosegretario di Stato</i>)	14260
GUARRACINO	14259

Tombola telegrafica a favore di istituti pii di Cagliari (<i>Approvazione</i>)	Pag. 14260
Tombola a favore degli ospedali di Tempio e di Sassari (<i>Id.</i>)	14260
Votazione segreta (<i>Risultamento</i>):	
Nomina di una Commissione con l'incarico di indagare sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra	14293
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908	14293
Rimborso del residuo credito della provincia di Pavia per la ritardata applicazione del nuovo catasto	14293
Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile, dell'istituto dei sordomuti e dell'istituto dei ciechi in provincia di Cagliari	14293
Tombola telegrafica nazionale a favore degli ospedali di Tempio e di Sassari	14294

La seduta comincia alle ore 14.10.
SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Petizione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto di una petizione.

SCALINI, *segretario*, legge:

6818. Il Comitato per le condizioni economiche di Roma fa voti che nel disegno di legge « Provvedimenti per la città di Roma », sia stabilita la concessione di un credito, ad un Istituto per le case degli impiegati in Roma.

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Testasecca, per motivi di famiglia, ha chiesto un congedo di giorni 8.

(È concesso).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella che l'onorevole Gueritore ha rivolto al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda diminuire le tariffe ferroviarie per i viaggiatori sulla linea Napoli-Salerno, in conformità di quanto suggeriva la reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli, e come si è fatto per altre linee ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È vero che la regia Commissione per l'incremento industriale di Napoli, fra i vari voti emessi, presentò anche quello di una istituzione di tariffe di favore per i viaggiatori, su tre linee speciali: la linea Napoli-Castellammare-Gragnano, la linea Napoli-Benevento, e la linea Napoli-Salerno, della quale oggi s'interessa l'onorevole Gueritore. Ed è anche vero che, con decreto 10 febbraio passato prossimo, venne applicata, in via di esperimento, la proposta diminuzione di tariffe sul primo percorso e precisamente sul percorso Napoli-Gragnano. Fu scelta questa linea per l'esperimento, perchè parve raccogliesse meglio delle altre i caratteri per un più utile esperimento: infatti questa sola fra le tre linee proposte può dirsi di traffico locale e di diramazione, mentre le altre due appartengono a linee principali. Bisognava anche tener conto della presente scarsità dei mezzi di esercizio, la quale non permette di aumentare in un modo, che direi artificiale, il traffico di linee principali, con pericolo che manchi poi il materiale rotabile e l'impianto necessario al maggiore movimento, oltre al privilegiato trattamento che ne verrebbe ai viaggiatori di transito. Senonchè, onorevole Gueritore, se questo primo esperimento consigliasse di estendere il beneficio anche ad altre linee ed a qualche tratto principale, io l'assicuro che, tra tutte le linee, la prima a goderne dovrà essere la linea Napoli-Salerno, alla quale giustamente rivolge le sue cure speciali l'onorevole Gueritore.

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

GUERRITORE. Le tariffe delle nostre ferrovie sono, com'è notorio, le più alte in Europa e, per correggere questa supremazia che si ha, dolorosamente, per il traffico italiano, vi sono numerosi correttivi, come abbonamenti circolari ed a zone, biglietti com-

binabili, tariffe differenziali, facilitazioni per viaggi in comitive; e poi ribassi per congressi, solennità patriottiche, feste civili e religiose, per qualsiasi festeggiamento o avvenimento di qualche importanza, gite di piacere, ecc.

Su alcune linee vi è stato un ribasso generale e permanente con la istituzione dell'esercizio economico, che è una semplice diminuzione di tariffe sulle merci e sui viaggiatori, fino al 50 per cento, anzichè un vero esercizio economico secondo la legge; poichè l'onorevole sottosegretario di Stato sa meglio di me che l'esercizio economico richiederebbe carrozze speciali, treni celeri, fermate frequenti, minor quantità di personale sui treni e nelle stazioni; in fine dovrebbe essere una specie di servizio tramviario: tutte cose che non si osservano sulle linee gestite con esercizio economico, per molte ragioni, che non è qui il caso di enumerare. Ma il risultato certo che si ha dall'esercizio economico è quello della diminuzione delle tariffe, ciò che produce un grande beneficio ai paesi attraversati da queste ferrovie ed un utile allo Stato, poichè i proventi su queste linee aumentano pel fortissimo incremento del traffico. Dunque, diminuendo le tariffe, lo Stato fa un guadagno.

Su tale argomento è intervenuta, come ha riconosciuto anche l'onorevole Dari, la reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli, col suggerire di mitigare la forte asprezza delle tariffe ferroviarie intorno a Napoli, ed ha fatto numerosi paralleli con altre principali città d'Italia, ne citerò uno solo: da Milano a Busto Arsizio 34 chilometri, in prima classe, si paga lire 1.80, mentre da Napoli a Nocera, 37 chilometri, in prima classe, si pagano lire 4.35.

Ora vedete l'ingiusta paganità fra questi due percorsi: si paga di più dove si percorre meno e viceversa.

È superfluo aggiungere che, dove le condizioni dei trasporti sono meno costose, il traffico è più sviluppato e il guadagno per l'Amministrazione ferroviaria è maggiore. È l'applicazione della costante teoria del buon mercato, che spesso si dimentica.

Ma v'è di più: ormai è riconosciuta la necessità di creare intorno ai centri popolosi facilissimi mezzi di comunicazioni come avviene, per servizio e per tariffe, intorno a Roma, a Firenze, ecc., su cui, per brevità sorvolo.

Comprendo che vi sono delle difficoltà per applicare queste tariffe, e che non si possono applicare da per tutto; ma intorno

a Napoli per tante ragioni il bisogno è più fortemente sentito; v'è il parere autorevole di una Commissione nominata dal Governo; v'è l'esempio di altre linee meno costose con ottimi risultati e la recente estensione di questo beneficio alla Gragnano-Napoli; si potrebbe quindi, anzi si dovrebbe, diminuire il gravoso onere che sopportano quelle popolazioni.

Se poi la Napoli-Gragnano deve servire da esperimento, la scelta è stata molto infelice; poichè si trova in condizioni meno favorevoli della Napoli-Salerno, e della Napoli-Benevento, che traversano popolosi ed importanti centri industriali e commerciali; quindi si cadrebbe in errore estendendo i risultati dell'esercizio su quelle linee a tutte le altre che fanno capo a Napoli.

L'onorevole Dari ha qualificato come mezzo artificiale per aumentare il traffico, la diminuzione della tariffa Napoli-Salerno.

Onorevole Dari, non è mezzo artificiale il cercare di rendere meno costose le comunicazioni d'importanti città di una stessa regione, quando in altre regioni d'Italia queste agevolazioni si hanno; e tutto lascia prevedere che l'innovazione debba riuscire utile al commercio e all'erario. In ciò non vi è nulla di artificiale; è artificiale, invece, il voler mantenere le tariffe alte, per impedire la facilità delle comunicazioni.

Sono convinto che non è colpa del ministro, nè del mio amico onorevole Dari, se vengono ostacolate le agevolazioni che io, in nome della logica, dell'equità e del tenaconto delle popolazioni e dello Stato, avevo domandato.

L'ostacolo bisogna cercarlo in quella mastodontica nuova burocrazia che involge tutta l'amministrazione delle ferrovie, ne impedisce il normale funzionamento e non permette di ascoltare i bisogni veri e reali di quelle popolazioni.

Io quindi, pur non potendomi dichiarare soddisfatto, perchè le promesse dell'onorevole Dari sono troppo vaghe, lo ringrazio della cortesia con la quale ha risposto alla mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dall'onorevole Guerritore rivolta al ministro dell'interno, « per sapere se sia stato largamente applicato l'articolo 6 del regolamento 27 luglio 1905, n. 487 ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il regolamento cui allude l'onorevole Guerritore è quello che riguarda la profi-

lassi delle malattie celtiche. L'articolo 5 di questo regolamento impone come obbligatoria la istituzione di appositi dispensari celtici in quelle città che abbiano una popolazione superiore ai quaranta mila abitanti.

L'articolo 6 poi dice che anche i Comuni aventi popolazione inferiore ai 40 mila abitanti, ove istituiscano dispensari celtici, potranno aspirare al concorso governativo nella spesa ai termini dell'articolo precedente, e che la misura del concorso stesso sarà stabilità, con speciali accordi fra il Ministero e i comuni. Nei comuni stessi però la istituzione di dispensari potrà essere resa obbligatoria soltanto quando per speciali circostanze locali e per notevole diffusione delle malattie celtiche ne sia ravvisata la necessità. La dichiarazione dell'obbligo è fatta con decreto del Ministero.

Evidentemente la legge stabilisce, per l'articolo 5, la obbligatorietà della istituzione dei dispensari in quelle città la cui popolazione supera i quaranta mila abitanti, e lascia facoltà di stabilire o meno questi dispensari celtici, qualora se ne manifestasse la necessità, nei centri minori.

Di fronte a questo stato della legislazione, comprenderà l'onorevole interrogante come il Governo debba anzitutto stabilire i dispensari celtici in quelle località dove ne ha speciale obbligo, cioè in tutte quelle città che abbiano popolazione superiore ai 40 mila abitanti. Quando questo sarà fatto, allora si potrà scendere alla parte minore, cioè all'articolo 6 e istituire questi dispensari in quelle città che abbiano popolazione minore, cioè nelle località stabilite all'articolo 6.

Attualmente le risorse del bilancio non permisero ancora di completare tutto quanto risulta come obbligatorio dall'articolo 5. Evidentemente, finchè questo non sia avvenuto, necessariamente non è potestà del Governo di occuparsi della parte facoltativa, cioè di quel che è portato dell'articolo 6.

Ad ogni modo mi auguro che, disposte le cose in modo che sia soddisfatto l'impero della legge per quanto riguarda l'articolo 5 (la cosa non può essere che graduale, appunto in considerazione delle spese che ne derivano) si possa poi passare a quei centri minori che sono contemplati come facoltativi dall'articolo 6. E mi auguro che venga risolta così la questione alla quale l'onorevole Guerritore si interessa.

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

GUERRITORE. Ritengo che le disposizioni riguardanti la pubblica igiene dovrebbero avere sollecita esecuzione per il maggior benessere della popolazione, massime poi quando si tratta di gente povera che sulle sane condizioni fisiche deve fare l'assegnamento principale per il proprio sostentamento.

Ora, mentre la legge intorno a questo servizio profilattico per le malattie celtiche era del febbraio 1904, il regolamento fu pubblicato soltanto nel luglio 1905, quindi diciassette mesi dopo la promulgazione della legge.

Pare che noi pensiamo più a far leggi che a eseguirle. Ma io speravo che l'onorevole sottosegretario mi avesse detto che questo regolamento del 1905, fosse in quasi completa applicazione da per tutto; mentre egli mi ha detto che soltanto per le città superiori ai 40-mila abitanti questa applicazione è a buon punto, e che poi si penserà ai comuni minori.

Ora io credo che i piccoli centri abbiano bisogno di una cura speciale, di uno zelo maggiore delle autorità, poichè in essi non vi sono nè ospedali, nè dispensari privati, nè molti medici che possano sostituire, almeno in parte, all'opera del Governo la propria. Inoltre tra questi centri minori vi possono essere agglomerazioni in cui la parte operaia sia prevalente, o in cui vi siano molti militari; ciò che consiglierebbe di fare ogni opera per estendere ad essi questo regolamento.

Io, non dissimulandomi le difficoltà che deve incontrare il Governo, specialmente di ordine finanziario, poichè tanto nei centri maggiori, quanto in quelli minori, vi è sempre un contributo da parte dello Stato, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, e lo prego in modo speciale di voler prendere in esame anche la condizione di alcuni comuni con popolazione inferiore ai 40 mila abitanti, in cui concorrono particolari ragioni, per applicarvi, con sollecitudine, l'articolo 6 del regolamento, sembrandomi che non sia richiedere troppo, che nel 1907 si dia esecuzione ad una legge del 1904. E lo ringrazio.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dall'onorevole Compans rivolta al ministro della guerra « sulla veridicità di notizie comparse su alcuni giornali, circa gravi maltrattamenti inflitti ad un soldato per avere sbagliato movimenti di manovra in piazza d'armi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra.* Sul fatto al quale accenna l'onorevole Compans è stata compiuta una inchiesta. In seguito ai risultati di questa inchiesta, l'ufficiale, indiziato di avere usato maltrattamenti, sebbene non gravi, verso un soldato è stato denunciato all'autorità giudiziaria. Di fronte a tale denuncia è dovere per me astenermi da qualunque apprezzamento. Io avrei vivamente desiderato di poter dire inesistente il fatto, ma, costretto in sostanza a confermarlo, credo di potere al tempo stesso dichiarare che si tratta di un caso assolutamente raro nel nostro esercito, perchè i nostri bravi ufficiali sono usi a trattare i propri dipendenti con amorevolezza e bontà. (*Bravo!*)

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

COMPANS. Sono dolente, in parte, della risposta datami dal sottosegretario di Stato, perchè il movente della mia interrogazione fu appunto la speranza di sentire completamente smentito il fatto accennato da alcuni giornali, o quanto meno, di vederne attenuata di molto la gravità.

E questo mio pensiero s'ispirava alla lunga e sicura conoscenza che ho, non solo dell'educazione civile e della correttezza militare dei nostri ufficiali, ma altresì dei loro sensi di cordiale interessamento e di affettuosa familiarità verso i dipendenti — che costituiscono una ammirata caratteristica — del nostro a differenza di altri eserciti, in guisa da ottenere quella solidarietà e quell'affiatamento che, lungi dall'affievolire, consolidano la disciplina, basata essenzialmente sul prestigio personale e sull'autorità morale che da esso deriva.

Disgraziatamente, il fatto accennato dai giornali è, pur troppo, vero nella sostanza, se non in tutti i minuti particolari, e non può quindi essere posto in silenzio, nè tollerato.

La gravità di questi atti (che, come ben disse l'onorevole sottosegretario di Stato, da molti anni a questa parte, fortunatamente, son divenuti assai rari, ed anzi, quasi isolati) dev'essere però rilevata, come rilevai sempre in passato la disgustosa impressione che produceva su ogni animo civile il malvezzo del turpiloquio, adoperato come rimprovero, (oh! ironia del caso, anche talora come incitamento ad eseguire esattamente comandi od istruzioni!

Ricordo di aver allora richiamata su questo pessimo sistema tutta l'attenzione dei ministri, e invocati provvedimenti tanto più severi ed energici, quanto più elevati in grado erano i colpevoli.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. È ormai roba passata.

COMPANS. Ammetto con viva soddisfazione che, se non è del tutto scomparso questo brutto inconveniente, è però diminuito considerevolmente. Ma, ritornando all'argomento della interrogazione, dirò che la gravità di questi atti o fatti, anche quando non cagionano alcun danno fisico, oppure se avviene è lieve o di nessuna entità — sta in ciò, che possono ben a ragione costituire una vera e propria provocazione contro inferiori, specie su certe nature impressionabili, più pronte e vivaci, con tutte le conseguenze gravissime che derivano da atti di insubordinazione o di rivolta o da semplici mancanze di rispetto a superiori — mancanze punite sempre con severe pene dal regolamento di disciplina o, peggio ancora, dal codice penale militare, che, come si sa, talora non transige neppure con chi sostanzialmente avrebbe ragione!

Però occorre considerare, quando tali fatti, ormai rari, avvengono, se essi siano la conseguenza di un sistema consuetudinario generale, o se invece, come nel caso speciale presente, siano dovuti ad abitudine individuale, o se siano assolutamente eccezionali, fortuiti e determinati da un momentaneo scatto di impazienza, per quanto sempre deplorabile.

A me risulterebbe oggi, da sicure e precise informazioni pervenutemi, che quell'ufficiale, sia per i lunghi e lodevolissimi precedenti suoi, sia per l'indole sua, come sotto ogni altro aspetto, venga considerato come ottimo, anche nei suoi rapporti costanti e diretti coi soldati; — e quindi sia a considerarsi veramente eccezionale l'atto da lui compiuto.

Se così è, e tenuto conto del vivissimo rincrescimento da lui spontaneamente e quasi subito manifestato allo stesso soldato, chiedendogli scusa e stringendogli la mano, (atto che ritengo altamente lodevole da parte di quell'ufficiale, che, riconoscendo il suo torto così lealmente, non diminuì per nulla il suo prestigio, ma anzi si elevò nella stima dei superiori e dei subalterni) — se sta il fatto che lo stesso soldato, convinto della bontà d'animo del suo capitano, non credette di rivolgere alcun reclamo; — di fronte a tutte codeste circostanze, ritengo

che sarebbe eccessivo, come mi si lasciò supporre, che l'ufficiale venisse deferito al tribunale militare, bastando punirlo con un rimprovero solenne o con una pena disciplinare.

Questo caso isolato, onorevoli colleghi, non può menomamente influire sulla altissima considerazione, sul prestigio e l'affetto che il paese nutre con gelosa cura verso il nostro esercito, — non amato soltanto da coloro che non lo conoscono o fingono di non conoscerlo per fini partigiani, — dimentichi di quanti sacrifici abbia costato la redenzione della patria, la quale contro ogni offesa di nemici interni od esterni, si affida sicura al valore, alla virtù dell'esercito nazionale che raccoglie il miglior sangue delle nostre popolazioni. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze desidera di rispondere subito a due interrogazioni annunziate ieri, dirette al ministro delle finanze, una agli onorevoli Mercè, Pandolfini e Pellerano, « per conoscere se intenda migliorare le condizioni economiche del personale delle Manifatture dei tabacchi e presentare il nuovo organico relativo alle medesime », l'altra degli onorevoli Paniè e Romussi, « per conoscere gli intendimenti a riguardo delle domande di miglioramento del personale delle Manifatture dei tabacchi ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Gli onorevoli Mercè, Pandolfini, Pellerano, Paniè e Romussi hanno presentato due distinte interrogazioni per apprendere quali siano le intenzioni del ministro delle finanze in relazione ai miglioramenti chiesti dal personale delle manifatture dei tabacchi.

Da molto tempo questi miglioramenti erano allo studio da parte del Ministero delle finanze, ed io ho il piacere di annunziare agli onorevoli colleghi che la sollecitudine che essi hanno dimostrato per questo benemerito personale non ha prevenuto affatto quella del Ministero, perchè spontaneamente è stato già predisposto un organico che verrà sollecitamente presentato alla Camera. (*Bene!*)

In ordine a questo argomento sono state già date assicurazioni formali dall'onorevole ministro delle finanze al Senato del Regno, quindi non mi diffondo ulteriormente a spiegare quali siano questi miglioramenti, anche perchè gli onorevoli colle-

ghi avranno campo di esaminarli nel loro complesso dovendo fra breve essere discussi dalla Camera. Certo è che l'amministrazione in tesi generale si interessa, pur non trascurando gli uffici direttivi superiori ed il personale, di aiutare principalmente quelli che per le loro condizioni finanziarie, dati i tempi mutati, hanno più bisogno di miglioramenti.

Io spero che gli onorevoli interroganti vorranno dichiararsi soddisfatti di queste mie dichiarazioni tanto più che, ripeto, fra breve saranno posti in grado di giudicare sulla legge concreta. (*Vive approvazioni*).

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

MERZI. Ringrazio l'onorevole Cottafavi, per la premura con la quale si è compiaciuto di anticipare la sua risposta all'interrogazione che, anche a nome dei colleghi Pandolfini e Pellerano, mi onorai di presentare, e lo ringrazio ancora per la lieta notizia dataci che il tanto desiderato organico del personale delle manifatture dei tabacchi è già pronto e sarà fra breve presentato alla Camera.

Io non ho avuto ancora modo di esaminare questo organico, ma ritengo che esso corrisponderà alle legittime aspirazioni del personale.

La nostra interrogazione era mossa principalmente dal desiderio che fosse resa giustizia agli aiutanti capi-laboratorio ed ai capi-laboratorio; i primi non hanno una posizione ed uno stipendio corrispondenti all'importanza del loro ufficio. Basti dire che essi sono considerati alla pari degli operai, ai quali soprintendono, essendo pagati per le sole giornate di presenza, e perdono la mercede anche in caso di sciopero degli operai. Quanto ai capi-laboratorio deve essere aumentato il loro stipendio e tolto l'inconveniente che l'ultima classe di essi sia pagata alla pari della classe degli aiutanti capi-laboratorio immediatamente inferiore.

Vive raccomandazioni aggiungo per le scrivane, per le ricevitrice, per le maestre e per tutti gli altri funzionari dell'importantissima azienda dei tabacchi, che è uno dei principali cespiti di guadagno dello Stato.

Riserbandomi di esaminare e studiare il disegno di legge annunziato dall'onorevole Cottafavi, confido che le nuove disposizioni legislative ripareranno alle ingiustizie più volte da noi lamentate e ridoneranno al personale delle manifatture la tranquillità

necessaria a rendere sempre più regolare e proficua l'opera sua.

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

PANIÈ. Anche a nome del collega Romussi, mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Merzi. Credo inutile di anticipare una discussione sopra un organico che prossimamente verrà portato all'esame del Parlamento; ed esprimo l'augurio che questo riesca a conciliare le esigenze del servizio coi desideri ragionevoli del personale. In questa fiducia, mi riservo di ritornare sull'argomento, quando l'organico sarà presentato.

COTTAFAVI, sottosegretario di Stato per le finanze. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

COTTAFAVI, sottosegretario di Stato per le finanze. Siccome l'onorevole Merzi è entrato in qualche particolare, ed il ritardare una risposta potrebbe creare illusioni e delusioni, così dichiaro che i desideri della benemerita classe degli aiutanti capi-laboratorio sono, nelle linee principali, accolti. Essi desideravano principalmente di non essere retribuiti come operai, a giornata; ma di essere retribuiti mensilmente e di avere il decreto ministeriale di nomina che dà diritto anche alla pensione.

Entrambi questi desideri principali sono stati accolti; e quindi credo che egli avrà motivo di dichiararsi soddisfatto.

MERZI. La ringrazio.

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Essendo esaurite le interrogazioni, passeremo alla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Merzi, per lesioni personali.

La Commissione propone a voti unanimi che piaccia alla Camera di negare la chiesta autorizzazione a procedere contro l'onorevole Merzi.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Guarracino, per una pensione alla vedova del professore Cesàro. (*Vedi tornata del 9 corrente*).

GUARRACINO. Onorevoli colleghi! Poche parole basteranno allo svolgimento della proposta di legge che molti colleghi ed io ci onoriamo di presentarvi, e che intende a far concedere una modesta pensione alla vedova dell'illustre matematico Ernesto Cesàro di Torre Annunziata.

Egli era professore ordinario di calcolo infinitesimale nella Regia Università di Napoli e morì eroicamente dopo soli venti anni di insegnamento, lasciando nella miseria la moglie e sette figli da educare.

Se si trattasse di un caso comune, della morte immatura di un professore — fosse pure valoroso — e delle sorti di una famiglia rimasta in condizioni di bisogno, nè io, nè gli onorevoli colleghi che si sono associati alla mia iniziativa, avremmo l'animo di presentarci alla Camera per proporvi una legge speciale.

Lo Stato non è un grande istituto di beneficenza: esso ha le sue leggi; e, anche quando l'applicazione di queste lasci senza tutela casi dolorosi, è dover nostro di rispettarle e farle rispettare.

Ma noi ci troviamo dinanzi a un caso eccezionale, che si presenta in circostanze tali da imporre di necessità una deroga alla legge comune, senza tema che il provvedimento speciale possa costituire un precedente pericoloso per l'avvenire.

Sarei per dire che, se anche si facesse una legge generale per le vedove di tutti coloro che fossero nella condizione del professor Cesàro, tale legge non troverebbe altri casi di applicazione.

Il Cesàro, infatti, da studente di quarto anno di matematica, passò a professore ordinario in seguito a concorso, tanto che si dovette poi conferirgli la laurea *ad honorem*. Di viventi, in eguale condizione, io non ne conosco che un altro, il professor Dino, anch'egli, come il Cesàro, di Torre Annunziata (pare quasi che il mio collegio abbia la specialità di produrre simili uomini!); ma il professor Dino ha da tempo raggiunto il numero di anni necessario per la pensione e non costituisce, quindi, un pericolo per l'erario dello Stato.

Il Cesàro, invece, non raggiunse tale numero; ma udite che cosa dice di lui la Facoltà di matematica dell'Università di Napoli, che, come tutte le altre d'Italia, ha fatto voto all'onorevole ministro della pubblica istruzione per la concessione della pensione alla vedova:

« Ernesto Cesàro, pur entrato giovanissimo nell'insegnamento universitario, e, in

seguito a concorso, prima ancora che conseguisse la laurea, non aveva che vent'anni di pubblico insegnamento; onde l'infelice vedova non ha diritto alla pensione. Eppure, chiunque ha visto il Cesàro all'opera, chiunque ricorda il numero e l'intensità delle lezioni sue, che quasi stancavano la pazienza dei giovani, e l'avrebbero stancata se il valore intrinseco del suo insegnamento e l'inesauribile zelo dell'insegnante non avessero imposta l'ammirazione e la gratitudine, può senza eccesso, e non per modo di dire, affermare con piena sincerità, che i venti anni suoi possono ben reputarsi equivalenti a più che trent'anni di febbrile operosità didattica... Il Cesàro fu un matematico affatto fuor del comune, per la larghezza di dottrina, per originalità di ricerche, per molti lavori che lo avevano reso celebre, non in Italia soltanto, ma in tutto il mondo dotto. Fu insieme un insegnante straordinariamente operoso, solerte, fervente che, anche nella sua opera di maestro, portò un'ingenuità di abnegazione sconfinata, la quale fu come la più caratteristica qualità di lui in tutta la sua vita ».

Di modo che, se noi guardiamo non il numero materiale degli anni d'insegnamento, ma l'attività didattica di questo insigne maestro, dobbiamo dire che egli ha dato alla scuola anche più di quanto possa dare, in tempo maggiore, ogni altro solerte insegnante. E però, se il diritto alla pensione egli non l'ha formalmente raggiunto con l'anzianità, sostanzialmente invece l'ha non soltanto conseguito, ma anche superato, col merito che ha verso la scuola e lo Stato. È il caso, insomma, in cui la sostanza deve trionfare della forma.

Ma anche l'attività scientifica del Cesàro fu veramente prodigiosa. Nella commemorazione che di lui fece alla reale Accademia di scienze fisiche e matematiche di Napoli il professor Del Pezzo, furono ricordate ben duecentocinquantaquattro pubblicazioni scientifiche apprezzatissime, e fu anche notato che quell'elenco non poteva tuttavia dirsi completo, mancandovi una lunga serie di scritti, di questioni, di articoli e di opere ancora inedite, che la brevità del tempo non consentì d'indicare e precisare. Immensa, lunga e faticosissima opera, come si vede!

Che se a tutto questo aggiungete il ricordo del tragico caso, per cui il Cesàro annegò miseramente insieme col figliuolo, che egli si era precipitato a salvare dalle onde; se considerate, d'altra parte, che egli

tre soli amori ebbe nella vita, la scienza, l'insegnamento e la famiglia, e che rimase vittima generosa ed eroica di quest'ultimo. Voi sentite come bene convenga, a piccolo premio di tanta opera, assegnare alla vedova la modesta pensione che per essa vi domandiamo.

E così, onorevoli colleghi, farete opera di santa giustizia e obbedirete al sentimento generoso di tutti gli italiani e specialmente di tutte le Facoltà matematiche, che si sono associate con noi nel far voto che la pensione sia concessa. (*Bene! Bravo! — Approzioni*).

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Con le consuete riserve, il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Guarracino e colleghi.

PRESIDENTE. Coloro che consentono che sia presa in considerazione questa proposta di legge sono pregati di alzarsi.

(*È presa in considerazione*).

Comunicazioni del Governo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi onoro di annunciare alla Camera che, avendo il ministro del tesoro professore Angelo Majorana rassegnato le dimissioni per ragioni di salute, Sua Maestà il Re, con decreto in data di oggi, le ha accettate. Con decreto di pari data Sua Maestà ha nominato ministro del tesoro l'avvocato Paolo Carcano, deputato al Parlamento. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio di questa comunicazione.

Approvazione della proposta di legge per una tombola a favore di istituti di Cagliari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge del deputato Cao-Pinna: « Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile, dell'istituto dei sordomuti e dell'istituto dei ciechi in provincia di Cagliari ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

SCALINI, *segretario legge*: (*Vedi Stampato n. 724-A*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere con esonero da ogni tassa e diritto erariale all'ospedale civile, all'istituto dei sordo-muti ed all'istituto dei ciechi di Cagliari una tombola telegrafica nazionale per la somma di un milione, ripartibile per metà al primo, e per un quarto a ciascuno degli altri due istituti, fissando la data dell'estrazione al 30 giugno 1908.

Se nessuno chiede di parlare, passeremo più tardi alla votazione segreta di questa proposta di legge.

Approvazione di una proposta di legge per una tombola a favore degli ospedali di Tempio e di Sassari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: la discussione della proposta di legge dei deputati Pala e Abozzi: « Tombola telegrafica nazionale a favore degli ospedali di Tempio e di Sassari ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

SCALINI, *segretario, legge*: (*Vedi Stampato n. 690 A*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con la esenzione da ogni tassa, alle amministrazioni degli ospedali di Sassari e Tempio una tombola telegrafica nazionale sino a lire cinquecentomila ed a fissare la data dell'estrazione.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'autorizzazione al Governo del Re di cui nel precedente articolo è estesa a concedere all'amministrazione dell'ospedale civile di Ozieri una tombola telegrafica nazionale fino a lire duecentocinquanta mila, ed a fissare la data dell'estrazione.

(È approvato).

Anche questa proposta di legge sarà votata più tardi a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto di disegni di legge già approvati per alzata e seduta.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

DE NOVELLIS, *segretario*, fa la chiama.

Seguita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Lascерemo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione sullo Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-908.

Siamo ancora nella discussione generale e la facoltà di parlare spetta all'onorevole Rampoldi.

RAMPOLDI. Onorevoli colleghi, parlerò assai breve: mi iscrissi nella discussione generale di questo bilancio per parlare intorno alle riconosciute esigenze e necessità della navigazione interna, le quali dal 1860 in poi, da quando, cioè, gl'italiani volsero la mente alle costruzioni ferroviarie, è stata completamente negletta. In tesi generale questo avrei voluto dire; in tesi particolare avrei voluto raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici una petizione inviata a lui stesso e alla Giunta generale del bilancio dal sindaco di Pavia in rappresentanza di quel Comitato locale per la navigazione interna; petizione intesa a dimostrare alla rappresentanza nazionale la impellente necessità di ripristinare il servizio dei trasporti delle merci per le vie fluviali, stanziando all'uopo in bilancio la somma occorrente.

Ma, poichè su questo interessante argomento della navigazione fluviale ha questa mane, con tanta autorità e competenza, par-

lato già l'onorevole Tecchio, svolgendo un ordine del giorno da me pure sottoscritto, e nella sua qualità di presidente della Giunta parlamentare, che esamini il relativo disegno di legge, così io non voglio ridire alla Camera cose già note; e pertanto non farò altro che integrare il discorso dell'onorevole collega, limitandomi a raccomandare specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcuni punti essenziali, che sono i desiderati del Comitato padano contenuti nella petizione citata e che suonano così:

1° Manutenzione straordinaria dei canali interni da Venezia a Cavanella Po, della lunghezza di chilometri 65, con la spesa presunta di lire 1,500,000;

2° Escavazione con tre draghe nell'alveo del Po da Cavanella alla confluenza del Ticino e dalla confluenza stessa a Pavia, fino ad ottenere il fondale minimo di metri 1.50, della lunghezza di chilometri 365, con la spesa presunta di 800,000 lire;

3° Manutenzione straordinaria del Naviglio da Pavia a Milano per la lunghezza di chilometri 33, con la spesa presunta di lire 700,000. In tutto 3 milioni.

Questa dovrebbe essere la spesa straordinaria che si reclama d'urgenza, non per opere nuove, ma per rendere ancor atte alla navigazione vie acque già esistenti; e, come i colleghi vedono, la stessa spesa è relativamente tenue, anche aggiungendo ad essa un'altra somma annua per i servizi di escavazione mediante draghe, che sarebbe preventivata in circa lire 300,000; l'onere complessivo non sarebbe molto rilevante e sarebbe compatibilissimo con l'elasticità del bilancio.

Del resto codesta somma potrebbe prendersi da quei residui attivi che come l'onorevole relatore accenna, esistono nel bilancio medesimo, e come, del resto, fu già dimostrato stamane dall'onorevole Tecchio.

E poichè ho la facoltà di parlare, ricordo di aver presentata, quando ancora la Camera non aveva deliberata la discussione di questo bilancio, insieme al collega Montemartini, una interrogazione al ministro dei lavori pubblici per conoscerne il pensiero circa la convenienza di migliorare le condizioni economiche dei guardiani idraulici, e stimo conveniente di far qui parola di tal tema, tanto più che l'esempio mi è venuto dall'onorevole Valeri, il quale ha pur parlato sullo stesso argomento, raccomandando, adunque, anch'io che vengano migliorate le condizioni di quei benemeriti lavoratori.

L'onorevole ministro sa che la legge del 1904 migliorava alcun poco le condizioni dei guardiani idraulici, ma egli sa del pari che assai tenue e insufficiente fu il miglioramento; i salari che percepiscono le due classi, nelle quali or vanno distinti i guardiani idraulici, salari che sono rispettivamente di 60 lire mensili per la prima classe e di 55 per la seconda classe, appaiono affatto insufficienti ai bisogni maggiori della vita, tanto più se si pensa che codeste persone devono rilasciare una ritenuta, come contributo alla Cassa pensioni, per cui, dopo 40 anni di servizio, e quando già sono giunti all'età di 65 anni, realizzano una pensione di circa 50 centesimi al giorno!

Onorevole ministro, ella, parlando un giorno dei cantonieri, disse che questi erano i veri proletari delle strade nazionali: i guardiani, di cui le raccomando le condizioni sono, invece, i proletari delle acque demaniali.

Mi associo quindi alle calorose raccomandazioni del collega Valeri, anche a nome dell'onorevole Montemartini, augurandomi che ella vorrà prendere in considerazione le benemerienze di questi modesti ma operosi funzionari e provvedere perchè un nuovo e non illusorio miglioramento sia attuato per loro, secondo i criteri di equità e giustizia, che son norme sicure di ogni amministrazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Farò pochissime raccomandazioni, alcune di indole regionale, altre di indole generale. E riguardo alle prime debbo segnalare all'onorevole ministro dei lavori pubblici gli orari ferroviari della nostra estrema Liguria. Pare fatto apposta; gli orari quali sono oggi in vigore sono compilati in modo che spesse volte mancano le coincidenze con i treni di Francia. Giusta gli orari vigenti arrivano i treni di Italia a Ventimiglia pochissimi minuti dopo che sono partiti i treni per la Francia; oppure partono per l'Italia da Ventimiglia i treni pochissimi minuti prima dell'arrivo dei treni di Francia.

Segnalo questi inconvenienti e prego l'onorevole ministro di voler provvedere e nell'interesse della generalità, e nell'interesse particolare della Liguria.

In secondo luogo debbo dichiarare che gli orari, da qualche anno a questa parte, sono andati gradatamente peggiorando. Vi era, pochi anni fa, un treno in partenza da Ventimiglia all'una e un quarto del mattino,

col quale si arrivava a Genova a prendere la coincidenza per Torino e Milano; sicchè chi voleva sbrigare impegni in quelle città metropoli del Piemonte e della Lombardia, poteva comodamente partire al mattino da Ventimiglia, avere diverse ore disponibili a Torino o Milano e ritornare la sera stessa al suo paese.

Invece si è posticipata quella partenza dall'una alle tre del mattino, ed in tal modo si è riusciti a peggiorare le comunicazioni tra la Liguria e il Piemonte e la Lombardia, perchè si arriva a Genova verso le dieci e si deve aspettare parecchie ore là prima di poter ripartire per il Piemonte o per la Lombardia.

Simile variazione d'orario, lo ripeto, è incomprendibile e non perdonabile, perchè ha portato del danno ed ha peggiorato e resi più difficili i rapporti tra la Liguria, il Piemonte e la Lombardia.

Occorrerebbe poi istituire altri treni in partenza da Torino e da Milano per Genova nelle prime ore del mattino: essi faciliterebbero le comunicazioni colle due riviere specialmente per la stagione estiva.

Raccomando poi la stazione di Taggia, alla quale fa capo tutta la valle Argentina, valle che conta una popolazione di oltre 20 mila abitanti, valle popolosa, fertile e laboriosa e meritevole di maggiori riguardi.

Quella stazione è ancora costituita da un baraccone di legno indecente ed insufficiente per il servizio delle merci, inadatto a ricoverare i viaggiatori, e soprattutto fa poco onore all'Italia nostra, tanto più quando si consideri che alla stazione di Taggia accorrono oggigiorno, in special modo di inverno, numerosi forestieri delle colonie inglese, tedesca e russa, che vengono a svernare a S. Remo, Ospedaletti e Bordighera.

Io credo che sia giunto il tempo di costruire anche quella stazione in muratura perchè corrisponda ai cresciuti bisogni del traffico e perchè sia degna del nome e dell'ufficio cui è destinata.

Debbo poi anche raccomandare che facciano sosta, come in passato, alla stazione di Taggia, i treni diretti. Negli anni decorsi tutti i diretti prestavano servizio in quella stazione, che ha assunto una importanza meritevole di considerazione e per il servizio delle merci e per quello dei viaggiatori.

La città di Taggia è sede di un battaglione di bersaglieri; là sono uffici pubblici; ad essa fanno capo tutti gli abitanti della

popolosa valle Argentina: quindi non comprendo perchè si sia andato peggiorando il servizio a quella importante stazione ferroviaria.

Passo ad altro. Ebbi altre volte occasione di occuparmi delle condizioni di Riva Ligure, e di Santo Stefano al mare, e dei paesi litoranei, e l'onorevole ministro ricorda come quei comuni siano stati gravemente danneggiati dalle mareggiate. L'onorevole ministro mi dirà che vi è un disegno di legge dinnanzi al Parlamento con cui si provvede a riparare a quegli inconvenienti, ma io debbo segnalare questa condizione di fatto: sono due o tre anni che questi mali sono stati denunziati, non mancarono le promesse, e sono due o tre anni che le mareggiate succedendosi alle mareggiate hanno arrecato danni maggiori. È ora di provvedere. Ed io penso che nel bilancio dei lavori pubblici sieno stanziati apposite somme con le quali l'onorevole ministro potrebbe disporre che i lavori di difesa degli abitati sulla riviera ligure siano accelerati.

Non si lasci passare ancora la stagione estiva prossima, perchè, se si dovesse arrivare ancora all'autunno od all'inverno senza fare i lavori occorrenti di riparo, forse le somme stanziati potrebbero essere insufficienti al bisogno.

Quindi domando anche sollecitudine nell'ordinare quanto meno l'appalto di questi lavori, sicuro che il Parlamento, mai sordo alle voci di dolore, approverà il disegno di legge già pronto.

Onorevole ministro, faccia in modo che i lavori necessari possano essere compiuti prima dell'avvicinarsi dell'inverno!

Vengo a Porto Maurizio. Ebbi già occasione di occuparmi parecchie volte di quel porto il quale, dacchè è passato all'amministrazione dello Stato, quasi quasi, è stato trascurato. Vi sono fondali insufficienti. Il ceto marinaresco e la cittadinanza raccomandano che le escavazioni si facciano piuttosto dalla parte di levante, anzichè da quella di ponente. Io non sono tecnico e sottopongo queste raccomandazioni all'onorevole ministro. Certo è che quel porto non corrisponde più al cresciuto traffico ed agli impellenti bisogni. Si provveda!

Un'altra domanda, che è insistentemente avanzata tanto dal ceto marinaresco quanto dall'amministrazione comunale di Porto Maurizio è che si faccia l'allacciamento del porto alla stazione ferroviaria ed anche que-

sto bisogno vivamente sentito segnalato al ministro dei lavori pubblici.

Finalmente ricordo al ministro dei lavori pubblici la insufficienza dei locali del nuovo fabbricato o stazione ferroviaria, giacchè avviene ed ebbi io stesso a verificarlo che non vi sono locali sufficienti per mettervi al riparo le merci affluenti a quella stazione di recente costrutta.

Queste sono raccomandazioni che interessano i paesi che mi onoro di rappresentare e che mi faccio dovere di segnalare in questo momento all'onorevole ministro

Vengo ad altre raccomandazioni d'indole generale.

La legge 8 luglio 1903 con l'articolo 1° ha facilitato la costruzione delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie ed ai porti lacuali o di mare.

L'onorevole ministro sa quale interpretazione si sia data dal Consiglio di Stato a questo articolo 1°. Vi è stato un momento in cui quell'alto Consesso pensò che, non solo i capoluoghi di comune, ma anche le frazioni avessero diritto di allacciarsi alle stazioni ferroviarie ed ai porti vicini: poi pare che il Consiglio di Stato abbia opinato diversamente.

Ora io mi permetto di osservare che vi sono delle frazioni, popolate forse più delle frazioni capoluogo, le quali hanno assoluto bisogno di strade per i loro commerci e per le loro industrie. Domando se sia giusto che queste frazioni (per quanto popolate e per il semplice fatto che non sono capoluoghi di comune) non debbono usufruire dei vantaggi della legge del 1903. Io noto una stridente ingiustizia. Infatti vi sono dei comuni i quali hanno soltanto settanta abitanti e, perchè sono comuni, hanno diritto di godere dei vantaggi delle leggi del 1903 e del 1906, mentre invece frazioni che hanno migliaia di abitanti, siccome non hanno l'onore di chiamarsi e di esser capoluoghi di comune, non possono avvantaggiarsi di queste leggi. Io trovo che questo costituisce una vera ingiustizia e mi pare che non si debba negare alle frazioni dei comuni, specialmente se alpestri, di mettersi in relazione con le grandi arterie e di poter godere dei benefici accordati dalle citate leggi.

Non v'ha alcuno che non debba far plauso a questa legislazione, la quale ha facilitato l'avvicinamento di tutti i comuni e di tutti i centri alle grandi arterie, ma tale legge deve essere applicata tanto a vantaggio dei comuni quanto a vantaggio delle frazioni di comuni.

Bisogna integrare queste provvide leggi con una interpretazione o, occorrendo, con provvedimenti legislativi; ed è questo il quesito, ed ove d'uopo, la raccomandazione che io sottopongo al Ministero dei lavori pubblici, presieduto da un'alta capacità ed intelligenza, dall'onorevole Gianturco.

Un'altra questione, di pure grande interesse nazionale, credo sia quella che riguarda la manutenzione delle strade comunali. Lo Stato ha speso e spenderà ingenti capitali in forza delle leggi del 1868, del 1903 e del 1906, per facilitare la costruzione di strade. Una volta che queste strade siano costruite nessuno pensa alla loro manutenzione. Lo Stato e le provincie perchè non vi sono obbligati: i comuni perchè non hanno mezzi sufficienti; ed allora che cosa succede? Che le strade vanno in rovina.

Io credo che succeda in tutta Italia quello che succede nei miei paesi, cioè che le strade vanno addirittura in rovina e spesso si debbono rifare, anzichè riparare. Anzi nel bilancio dei lavori pubblici ho visto che è stata proposta apposita somma per provvedere a riparare ed a rifare le strade già costruite.

È un quesito assai grave quello che io sottopongo all'esame dell'onorevole ministro.

Onorevole Gianturco, non le pare giusto, dal momento che lo Stato ha contribuito, in base alle diverse leggi del 1868, del 1903 e del 1906, unitamente alle provincie, alla costruzione delle strade comunali, che esso debba provvedere e concorrere anche alla manutenzione di queste strade?

Si tratta di ingenti capitali spesi dallo Stato, dalle provincie e dai comuni, con pensiero giustissimo e praticissimo, per facilitare le comunicazioni fra paese e paese: mi pare sarebbe egualmente pratico e necessario che lo stesso Stato e le provincie intervenissero a far sì che queste strade comunali, che hanno costato tanti sacrifici, non andassero completamente rovinate.

È questa una questione che io ho avuto l'onore di sollevare in quest'Aula fino dal 1903 e voglio sperare che essa sarà presa in considerazione dall'onorevole Gianturco, il quale con tanto intelletto d'amore presiede al dicastero dei lavori pubblici, perchè sarebbe un gravissimo errore il lasciare andare in rovina tanto lavoro e il perdere il beneficio di tanti capitali spesi per ravvivare le correnti della vita economica nazionale. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mira.

MIRA. Io ho data la mia firma all'ordine del giorno dell'onorevole Tecchio perchè esso risponde a giustizia in quanto domanda l'esecuzione di una legge che risponde ai bisogni del paese, e specialmente delle provincie settentrionali, le quali domandano di poter meglio sviluppare le loro industrie, di avere assicurata la loro vita agricola ed industriale e di non essere ad ogni momento messe nella necessità di sospendere la loro attività, senza conoscere quali possano essere le loro condizioni avvenire.

Sta davanti alla Camera un disegno di legge sulla navigazione interna, il quale delinea un programma grandioso di utili opere da compiersi; ma esse saranno utilissime nell'avvenire, quando potranno essere compiute, mentre noi domandiamo, con una maggior limitazione, che si faccia dal Governo ciò che è immediatamente necessario ed utile.

Noi domandiamo intanto che si facciano lavori di dragaggio nei fiumi Po e Ticino in modo che si possano avere fondali in cui possano navigare barche le quali portino carichi fino a 300 tonnellate, anticipando così la discussione sulla petizione del municipio di Pavia, il quale, sul parere di un tecnico competentissimo, dimostra che con 3 milioni di lire (e mettiamo anche il doppio per maggior larghezza nel preventivo) si potrebbero far arrivare tali barche da 300 tonnellate fino a Pavia e da 100 tonnellate fino a Milano.

Si dirà che per voler fare qualche cosa si deve spendere un centinaio di milioni, ma questo è il progetto di persone che hanno delle idee grandiose, che vorrebbero far nascere gli uomini di trent'anni per averli già nella piena potenzialità loro, e non cominciare dal fanciullo che possa poi svilupparsi.

E di fronte a quello che è il programma ottimo, credo meglio accontentarsi del bene possibile presente, quando esso è di attuazione immediata.

Giorni sono l'onorevole Romanin-Jacur, che ha fatto come tutti sanno studi specialissimi della questione, ha sviluppato quello che io diceva, cioè che questa arteria fluviale ci è invidiata da tutte le nazioni, i tecnici delle quali non arrivano a comprendere come mai noi, avendo nel nostro paese una grande arteria fluviale, non ce ne siamo mai serviti, ed aggiungono: noi in condizioni assai peggiori delle vostre siamo contenti di aver spese centinaia di

milioni per avere vie acquee e ne godiamo gli splendidi risultati che voi, con assai minor tempo e minore spesa, potreste ottenere.

Noi invece lasciamo stare e ci contentiamo di fare un bel nulla, perchè fino ad oggi non solo non si è fatto niente, ma si è fatto di peggio, si è lasciato deperire quello che vi era. Si pensi per esempio che al confluente del Naviglio Grande sul Ticino si è andata a formare un'isola, dove pascolano tranquillamente gli animali. A questo confluente c'è una conca, la platea della quale era in condizione cattiva. Per ripararla vi si è messo un trave con questo risultato, che le barche, per passare nel vicino naviglio, devono scaricare parte del loro carico per poi ricaricarlo.

Aggiungo che si è fatto anche questo (vi sono, come tutti sanno, nei fiumi delle costruzioni che si chiamano pennelli per impedire alle correnti la corrosione degli argini) vicino a Pavia si è arrivato a questo che si è lasciato devastare il pennello ed i materiali che lo componevano furono portati a vendere al Governo che se ne servì per altre costruzioni.

Noi domandiamo che questo stato di cose abbia a cessare e crediamo che sia necessario anzitutto che prima si navighi, perchè dopo solamente sarà possibile la costituzione di quei consorzi ai quali provvede la legge di navigazione; perchè è evidente che i consorzi sarà molto più facile che siano costituiti quando vi siano già degli interessi e degli interessati che ne reclamino la costituzione che non *a priori*, per fare poi che questa navigazione si sviluppi.

E quando si pensi che in quella proposta di legge la costituzione dei consorzi è specialmente affidata ad enti morali; quando si ricordi l'esempio della costituzione dei consorzi per le bonifiche, si vedrà la difficoltà che ci sarà per la costituzione di questi consorzi, perchè gli enti morali, come di solito succede, ben difficilmente riusciranno a mettersi d'accordo fra loro e tarda e lenta è la loro iniziativa.

E si noti che, quando sia possibile la navigazione del Po con barche di 100 tonnellate fino a Milano e con barche da 300 tonnellate fino a Pavia, questa navigazione non sarà utile soltanto alla valle del Po, ma sarà utile a tutti i porti dell'Adriatico. Valgano gli esempi che ci vengono dall'estero. Nei mari del Nord si fanno i cosiddetti treni fluviali che vanno nei piccoli porti a rimorchiare delle barche costruite in modo speciale che sono quasi irrovesciabili.

Queste barche, quando il mare è buono, vengono rimorchiate nei fiumi e li risalgono per 3 o 400 e più chilometri.

Si veggia dunque quale vantaggio enorme sarebbe per tutti i porti dell'Adriatico se, con barche di 300 tonnellate, si potesse andare a caricare i vini e tutti gli altri prodotti che devono spedirsi al Nord per la lavorazione e per la vendita; e quando si pensi che abbiamo il vantaggio che il tempo di mare buono corrisponde alla stagione in cui si raccolgono i prodotti, si vedrebbe come il poter caricare le merci nei porti più vicini alle località di produzione e risalire i fiumi per più di 300 chilometri sarebbe un grandissimo vantaggio per questi piccoli porti che davvero rinascerebbero a vita forte e feconda.

Si badi anche al genere del trasporto che possono fare questi treni fluviali.

Sono le merci povere quelle che darebbero lavoro alla navigazione fluviale, con le tariffe minime. Queste tariffe naturalmente faciliterebbero il sorgere di industrie sulle rive, queste provvederebbero per le vie d'acqua le materie prime e povere da trasformare permettendo alle ferrovie di tenere per sé il trasporto dei prodotti di maggior costo, fornendone loro, colla propria produzione, una quantità sempre maggiore. Invece da noi succede questo: le ferrovie dello Stato hanno una specie di misoneismo, contro ogni specie di iniziativa che non piace loro.

E questo è un errore gravissimo. Perchè, se può esserci stata una ragione per istituire l'esercizio di Stato delle ferrovie, fu appunto questa, che non avesse a soffocare l'iniziativa privata, non avesse a soffocare tutte quelle iniziative che entrassero in concorrenza con l'esercizio di Stato. Invece pare che le ferrovie di Stato vogliano costituire un vero monopolio ed essere esse sole quelle che abbiano il diritto di trasportare.

Sembra che vogliano essere scopo a se stesse e non fatte nell'interesse del pubblico, che ha tutto da guadagnare dalla concorrenza. E mentre si ostacola questa navigazione interna, si ostacola ogni altra iniziativa, tanto vero che la Camera tempo fa ha dovuto abolire l'articolo 13 della legge sulle comunicazioni fra capoluoghi di circondario, che era l'espressione di questa idea delle ferrovie di Stato contro ogni iniziativa privata. Mentre invece è logico che il favorire la molteplicità dei trasporti, mentre farebbe sviluppare le comunicazioni,

farebbe anche ripartire i prodotti secondo la specialità del modo di trasporto ed ognuno verrebbe a portare quello che è nella sua convenienza, che dà a lui l'utile maggiore.

Ora dunque questo deve finire e deve venire un indirizzo di cose che sia tale da favorire l'industria e il commercio del nostro paese.

Perchè non bisogna preoccuparsi di quei progetti per la spesa di molti milioni che si vanno presentando. Queste sono grandiosità.

E quando per coonestare queste grandiosità si dice: badate che all'estero ci sono porti fluviali, i quali fanno milioni di tonnellate, che hanno impianti d'assi, macchinari perfetti, ecc., si può rispondere che anch'essi non saranno sempre stati quello che sono oggi. Anch'essi avranno cominciato dal poco e si saranno poi sviluppati. Questo dobbiamo fare anche noi: cominciamo a creare; quando il bisogno sarà aumentato, allora attueremo il meglio, perchè il bisogno deve spingere a proporzionare ad esso sempre più i mezzi che avremo iniziati.

È questa la via naturale, sicura, se non si vogliono fare degli spropositi.

Io quindi confido che il Ministero vorrà fare buon viso all'ordine del giorno presentato, tanto più (cosa abbastanza rara) che il proponente dell'ordine del giorno si è dato anche cura di indicare dove si possono trovare i fondi per attuare quelle cose che nell'ordine del giorno sono indicate. Quindi non si potrebbe neanche obiettare a noi che proponiamo di fare delle spese senza dire quali sono i mezzi con cui sopperirvi perchè i mezzi sono indicati.

La necessità della cosa è dimostrata da tutta questa grande agitazione perchè la navigazione fluviale sia una buona volta attuata.

Attendiamo, ripeto, l'inizio con mezzi modesti, senza dare ascolto alle idee dei megalomani che vogliono fare canali nuovi che poi chi sa quando potranno essere compiuti; perchè si dice che si vorrebbe fare un nuovo canale da Milano per Lodi, attraversando regioni tutte coltivate dove ci sono diritti sulle acque esistenti, dove ci sono proprietà da attraversare.

E quando si pensi che questo canale si vorrebbe nutrire con acque che si devono distrarre dai terreni attraversati, dove esse sono utilizzate da coloro che hanno quei terreni, si vede quali questioni e quante

nascerebbero qualora l'opera fosse iniziata. Mentre invece, con una spesa quale è quella giustificata dai pareri tecnici del municipio di Pavia, pare a noi che la cosa sia possibile e che le stesse ferrovie di Stato, se avessero il criterio esatto del carattere industriale che è loro proprio, dovrebbero essere le prime a domandare che la spesa si faccia e dovrebbero loro stesse provvedere coi fondi che hanno a loro disposizione per sgravarsi di un peso quale è quello di trasportare materie che non remunerano le spese di trasporto quasi sempre troppo gravi, dato il loro costo e i fini per i quali sono dalle industrie richieste.

Solo così cesserà il disagio ferroviario e non si ripeteranno le lamentele e i pericoli che ci minacciavano in un recente passato e che certo si rinnoveranno per l'avvenire, dato il continuo fortunato incremento del lavoro nazionale, il quale dev'essere in ogni modo favorito se si vuole, come è dovere nostro, aumentare la ricchezza del paese e con questa il suo benessere.

Confido che il senno dell'onorevole ministro vedrà dove è la giustizia di provvedere, ove è il bisogno di farlo, e vorrà dare ragione all'ordine del giorno presentato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino.

GALLINO. Io non intendo di infliggere alla Camera la noia di un lungo discorso. La fulmineità con cui questo bilancio, senza la solita relazione della Giunta del bilancio, è venuto in discussione, non mi ha permesso di prepararmi. Non parlerò del bilancio nei suoi dati riassuntivi, perchè dovrei far cenno del poco incremento che io riscontro in esso in confronto degli altri bilanci dello Stato; pure, data la pleora di lavoro che si ha nelle ferrovie, credo che non sia da parte nostra troppo da impensierirsi di questo arresto, di questa stasi del bilancio dei lavori pubblici: arresto, stasi che, considerati isolatamente, potrebbero significare un periodo di regresso nella vita industriale del paese.

Nemmeno dirò cose nuove, anzi ripeterò per la terza volta cose vecchie, e, al caso, pronto ad insistere per la quarta, e più ancora; perchè spero che solo tenacemente insistendo potrò forse riuscire ad ottenere dal ministro qualche cosa di quel tanto, che la mia esperienza tecnico-amministrativa mi insegna si dovrebbe accordare a vantaggio dei comuni, delle provincie e anche di enti privati.

E per entrare subito in argomento risolvevo la questione della riforma che si dovrebbe fare alla legge 20 marzo 1865 per le espropriazioni per pubblica utilità, specialmente in quanto riguarda l'esecuzione dei piani regolatori per le grandi città; perchè io sono persuaso che queste non possono veramente compiere le loro opere di risanamento igienico e nemmeno provvedere al loro ampliamento, con la conseguente formazione di quartieri operai salubri, se non è data loro la facoltà di espropriare, oltre la semplice zona stradale, anche una zona laterale, la quale con la sua plusvalenza possa compensare poi i comuni delle forti spese incontrate per l'esecuzione di tali loro piani regolatori.

Non si tratta in sostanza che di avocare all'ente che compie l'opera i vantaggi della plusvalenza; non si tratta che di adottare cioè il criterio di dare, a chi sopporta le spese dell'opera, una gran parte dei vantaggi che da quest'opera derivano. Nella discussione del bilancio del 1905 io già sollevai questa questione al ministro dei lavori pubblici del tempo, ma essa non ebbe buon accoglimento.

Mi fu risposto che, sino allora, nessuno mai aveva domandato una tale riforma, e che quindi non si reputava conveniente farla. La stessa questione ho sollevato l'anno scorso all'attuale ministro; ed egli, da valente giureconsulto, ha ammesso non soltanto quanto fosse fondato il criterio da me esposto e di quanti studi fosse meritevole, ma riconobbe altresì i grandi vantaggi che una legge informata a questi criteri già aveva arrecati in Francia e nel Belgio. E solamente, basandosi su una sentenza dell'autorità giudiziaria di Roma, nella causa del Comune stesso di Roma per l'espropriazione dei terreni dell'Esquilino e Castro Pretorio, il ministro manifestò qualche difficoltà nell'accettare questa riforma, la quale secondo lui potrebbe anche collegarsi alle leggi fondamentali dello Stato. Notisi che in via amministrativa il Consiglio di Stato erasi dichiarato completamente favorevole alla tesi del Comune per l'espropriazione oltre la zona stradale. Io qui mi permetto di domandare rispettosamente se, di fronte a tanto intreccio di sentenze spesso contraddittorie una all'altra, sia dei tribunali, sia delle Corti di appello, sia dalle Cassazione fra loro; se di fronte a tante sentenze emesse in così diverso modo, sia proprio il caso di attenerci a questa sola che risale a molto tempo addietro: o non sia il caso, invece, di fare

qualche cosa a vantaggio degli enti amministrativi, promovendo qualche nuovo giudicato dall'autorità giudiziaria, o meglio ancora, approvando qualche riforma della legge.

Come non credo si debba avere tema qualsiasi di intaccare il principio fondamentale dello Statuto in quanto che noi abbiamo giudicati le leggi, vecchie e recenti, dove il principio della proprietà è messo a repentaglio in ben diversa maniera. Se non ricordo male, non è forse vero che nell'Isola d'Elba, il Governo è proprietario di tutti quanti i giacimenti minerali del sottosuolo senza nulla, o quasi, accordare al proprietario del soprasuolo? Non è forse vero che a ferrovie, a tramvie, a strade carrozzabili è stato per sentenza antica riconosciuto il diritto di attraversare in galleria le proprietà private senza nulla a queste corrispondere?

Noi abbiamo ultimamente votato una legge per le linee aeree: ed anche con questa non si fa un altro strappo al diritto di proprietà? Ed allora, perchè si ha a temere per l'avvocazione ai comuni della plusvalenza dei terreni espropriandi, quando con questa nulla si toglie al proprietario, e tutto il provvedimento non mira che a devolvere ad essi comuni il vantaggio che la proprietà viene a ritrarre dall'opera solo gli enti amministrativi hanno costruita?

Per queste ragioni credo sostenibile la riforma, e invoco quindi dall'onorevole ministro una Commissione che studi e concreti qualche cosa in proposito.

Ed ora passo ad un altro quesito che io sottopongo allo studio dell'onorevole ministro: quello, cioè, di vedere se non sia il caso di riesaminare tutte quante le leggi che disciplinano il regime delle acque. Questa materia è pure regolata da una legge che risale a molto tempo addietro, al 20 marzo 1865, ma da quell'epoca ad oggi quanti progressi la scienza ha fatto? Non è quindi naturale che quella legge sia nuovamente studiata, informandola a quei nuovi criteri che da oltre mezzo secolo si sono fatti strada?

Io ho assistito assiduamente alla discussione del bilancio di agricoltura, industria e commercio ed ho ancora grato il ricordo dello splendido discorso fatto dall'onorevole Nitti sulla utilizzazione di tutte quante le acque della nostra Italia: ricordo il prezioso parallelo che l'onorevole Casciani, relatore di quel bilancio, fece su quanto si potrebbe ricavare da una saggia e ben stu-

diata sistemazione delle acque del nostro paese e su quello che invece fino ad ora è solo stato fatto.

Onorevole ministro, ancora oggidi sonvi certe derivazioni d'acqua che risalgono ai tempi feudali. Io non domando che si vengano a ledere quei diritti di proprietà, che il tempo ha acquisito a chi li esercitava; domando soltanto, che, a norma dei criteri e progressi moderni, lasciato integro il diritto, ma solamente per la parte sua, e le eccedenze siano invece devolute alla collettività. Così pure domando, per esempio, che vadano a vantaggio di una valle quelle eccedenze d'acqua che nella valle naturale sono perdute. Questo criterio è stato affermato dal Consiglio di Stato, ma io vorrei che a vece di essere affidato ad un parere, per quanto eminente, fosse codificato e formasse oggetto di un articolo di legge.

Ancora: s'impone la semplificazione di tutte le pratiche burocratiche occorrenti per conseguire una concessione, essendo ora necessari anni di fatica; e soprattutto, poi, vorrei che queste concessioni fossero date per lo scopo vero pel quale sono domandate; sicchè se, passato un periodo di tempo, esse non avessero un principio di attuazione, fossero dichiarate decadute, per lasciare, per non impedire ad altri di poterle diversamente disporre.

Anche per questa questione, sollevata pure allora, io non ebbi, durante la discussione del bilancio 1905-906, alcuna risposta; durante quella del bilancio 1906-907 l'onorevole Gianturco mi interruppe, promettendo un disegno di legge che sarebbe stato presentato nel gennaio allora prossimo. Io ho accolto con entusiasmo quella promessa, ma non mi fu possibile ancora conoscere quel progetto. Stando però a quello che è trapelato, sembra che esso, anzichè essere un vero progetto di incitamento alla saggia utilizzazione delle acque, sia invece un progetto eminentemente fiscale, in quanto non tende che a rincrudire le tasse per le derivazioni. Onorevole ministro, risponde ciò a verità?

Io avrei invece desiderato che quel progetto fosse improntato ad altri criteri, avesse facilitato la derivazione delle acque, la costruzione dei grandi serbatoi montani, anzichè impedire e l'una cosa e l'altra col renderle troppo costose. Di massima le speculazioni finanziarie sulle derivazioni o immagazzinamento delle acque sono nel principio sempre poco remunerative, anzi passive, ed hanno bisogno almeno di venti anni per dare risultati favorevoli; è quindi necessa-

rio, anzichè rincrudire le tasse, di stabilire pel periodo iniziale un'esenzione assoluta. Ed anzi io vado ancora più in là.

Siccome il paese è avviato lodevolmente verso la lenta sostituzione del carbone bianco al carbone nero, e siccome a questo, pel trasporto marittimo, si accordano sovvenzioni, così io credo che il Governo non solo dovrebbe esentare da qualunque tassa e per un determinato periodo i lavori di utilizzazione e di derivazioni di acqua, ma dovrebbe anzi cercare di facilitarli dando, a seconda dei casi, qualche sovvenzione.

Anche circa questo importantissimo problema delle acque io domando la nomina di una Commissione che studi qualche provvedimento efficace.

E vengo ora ad una questione abbastanza importante, quale è quella che concerne la costruzione delle strade in tutti quei poveri comuni che ne sono privi, o che ne furono privati da una legge del 1894, resa necessaria dalle cattive condizioni finanziarie del bilancio di quel tempo. Una parola quindi a vantaggio di tanti comuni che della patria solo sopportano i pesi e che ancora anelano ad usufruire di qualche vantaggio.

La legge 8 luglio 1903 per la costruzione delle strade di accesso alle stazioni, fu provvida, fu una vera legge riparatrice. Ma, se essa nella sua finalità è tanto lodevole, domando io: i mezzi messi a disposizione del Governo per l'attuarla corrispondono allo scopo? Rispondo subito di no; ed eccone la dimostrazione.

Nella nostra provincia di Genova già vi sono 70 domande di comuni per strade di accesso alle stazioni ferroviarie: il preventivo fatto da quell'Ufficio del Genio civile fa ascendere la spesa occorrente a 10 milioni, di cui 5 milioni dovranno esser pagati dal Governo, due milioni e mezzo dalla provincia e due e mezzo dai comuni interessati.

Non ho avuto tempo di raccogliere i dati relativi alle altre 68 provincie del Regno, ma considerando che la provincia di Genova è una delle più piccole e che figura prima fra le consorelle nel quadro delle ricchezze, credo di non andare errato parificando la condizione di ognuna delle altre provincie a quella della provincia di Genova, ossia calcolando che per ognuna il Governo debba dare un concorso di 5 milioni. Ne consegue che, per contribuire alla costruzione delle strade d'accesso alle stazioni ferroviarie di tutti i comuni d'Italia, il Governo dovrà avere a sua disposizione 345 milioni. E in-

vece quanto ha per far fronte a tutto questo fabbisogno?

Un milione e mezzo all'anno. Domando semplicemente all'onorevole ministro se sia possibile, con tale disponibilità, procedere alla costruzione di tutte queste strade. Pertanto il Governo dovrà: o presentare un nuovo disegno di legge, per elevare questo milione e mezzo ad almeno cinque milioni, quanti erano quelli destinati alla costruzione delle strade obbligatorie di serie; o costringere i comuni che avranno cominciate le loro strade, ad interromperle, perchè i *pro rata*, che il Governo pagherà in acconto del 50 per cento, non saranno sufficienti per condurre a termine i lavori. Il ministro, prevedo, mi risponderà che, fino ad ora, non si è speso nemmeno quel milione e mezzo disponibile; ma io replico all'onorevole ministro: dia tempo a quel numero straordinario di comuni che hanno fatto domanda di voler beneficiare della legge 8 luglio 1903 di arrivare col loro enorme fardello di pratiche burocratiche esaurite, ed allora esso si troverà con tale catterva di strade da costruire, da dover chiedere subito al Parlamento l'aumento del sussidio.

M'auguro che l'onorevole ministro mi dia, circa questo punto, qualche assicurazione la quale non tenda a restringere la facoltà, che possono avere certi comuni, di avere o no la loro strada, ma sia un affidamento che, quando ve ne sarà bisogno, egli proporrà l'aumento del fondo stanziato in bilancio.

Vengo all'altra legge che concerne la costruzione di strade per comuni isolati, legge che fa parte di quella del Mezzogiorno. Anche per questa, se si fanno indagini finanziarie, il risultato si trova all'incirca uguale al precedente. Il milione stabilito per fronteggiare le spese è del tutto insufficiente, trattandosi appunto di strade le più lunghe, le più costose e per le quali il contributo dello Stato è maggiore arrivando ai quattro sestieri.

Ma per queste strade costrutte direttamente dal Governo rivolgerò all'onorevole ministro una speciale domanda: so che da tempo tutti gli uffici provinciali del Genio civile hanno fatto gli elenchi delle strade che potrebbero essere ammesse a beneficiare di questa legge; e questi elenchi credo che siano stati già arrivati al Ministero.

Domanderei: con qual criterio il ministro procederà nel classificare le strade delle provincie? Assegnerà i fondi per provincia?

Procederà ad un reparto a seconda dell'ammontare della spesa di ogni strada?

Ecco dei quesiti che sottopongo al ministro, e sui quali egli, con la sua consueta gentilezza, spero vorrà darmi una risposta.

Ed ora, due semplicissime parole, a proposito dell'esercizio ferroviario.

Parlai, l'anno scorso, per caso, ultimo nella lunga discussione sul disservizio; e allora, dopo di aver riepilogato quello che i miei colleghi così bene avevano detto, venni nella conclusione che non si potesse ancora con fondamento dire nè bene, nè male dell'esercizio di Stato, e che convenisse aspettare.

A sei mesi di distanza mi permetto ora esprimere un modesto giudizio. Come sarei pronto, quando vi fosse il male, a dichiararlo, così sono lieto di constatare che, per il momento, sembrami che il servizio vada abbastanza bene, per cui sia da augurarsi che esso continui ad andare così. Do questa lode alla Direzione, perchè essa ha dimostrato di saper fare. (*Bravo!*)

Le questioni gravi che involvevano il disservizio delle ferrovie si riducevano a quattro. Eravi la questione della mancanza di materiale: questione che non toccava punto la Direzione attuale, ma che risaliva a molti anni addietro. La Direzione ha provveduto: ha provveduto male, perchè ha acquistato macchine di tutti i tipi, e per chi è pratico di depositi del materiale di ricambio, gli è facile immaginare quale immenso caos derivi da tanti differenti tipi di macchine nei locali di deposito: comunque la Direzione ha provveduto, come era possibile, ed ha fatto bene ed io l'approvo. Urgeva la sistemazione delle stazioni. Anche questa era una questione importante, perchè, più che dalla abbondanza del materiale rotabile, è dalla brevità del tempo con cui un vagone compie il suo ciclo, ossia è dalla diminuzione del tempo impiegato da ogni vagone dal punto di carico ad arrivare a quello di scarico e viceversa che dipende l'ottimo servizio. Per questa sistemazione insufficiente delle vecchie stazioni non bisognava biasimare la Direzione, ma tutti i Ministeri, che da tempo si sono succeduti al Governo.

Ora la Direzione, pur con qualche ritardo, incomincia a provvedere, ed anche per questo essa deve essere lodata.

La questione del personale dirigente è il lato debole, quello in cui la Direzione ha fallito. La Direzione si è trovata ad iniziare l'esercizio con tre Società; una che funzionava

bene, una che funzionava passabilmente, ed una che funzionava poco bene. Era logico che avesse lasciato fisso il personale della Società che funzionava bene e avesse cercato di correggere il personale della società che non rispondeva completamente. La Direzione invece ha scombuscolato tutto quanto, e ciò ha creato quella confusione nel servizio che si è verificata nel periodo passato; e l'inconveniente è stato anche più aggravato dal fatto che è stato preposto alla direzione di quasi tutti i compartimenti un personale che allo esercizio non aveva preso parte attiva. Questo, oltre a rendere malcontento il personale proprio dell'esercizio attivo, perchè così vedeva togliersi la possibilità di promozioni e ritardare sempre più gli avanzamenti, ha portato a quella tacita resistenza passiva, per cui il servizio sul principio non ha potuto essere regolare. Fortunatamente, anche da questo lato, io, che vivo in mezzo ai ferrovieri, posso dire che la discordia, o almeno quella resistenza passiva, di cui ho parlato, va scomparendo. Sarebbe unicamente da raccomandare alla Direzione che, facendosi nuove promozioni, tenesse però più conto di questo personale attivo quello che, più di tutti, è in grado di far funzionare bene l'esercizio di Stato.

Finalmente eravi la questione del personale subalterno. Oggidì anche questo ha migliorato di molto. Era equo che ad esso fossero accordati miglioramenti, compensi proporzionati all'attuale maggior costo della vita: ma adesso che questi compensi sono stati dati, bisogna domandare a questo personale che compia intero il suo dovere, bisogna fargli conoscere che a fianco dei diritti stanno i doveri, e come non si possa assolutamente concepire un esercizio di ferrovie senza ordine, senza la massima disciplina.

A questa disciplina e a quest'ordine mi pare che adesso lentamente siavi l'avviamento: ma io raccomando all'onorevole ministro di fare in modo che quest'ordine e questa disciplina si vadano sempre più affermando.

Finalmente dal personale ferroviario passo ad un altro personale, a quello che dà vita addirittura al presente bilancio, e cioè al personale del Genio civile. Io credo che occorra per questo personale assolutamente una urgente riforma, perchè altrimenti, onorevole ministro, fra poco tempo lei si troverà ad avere un personale non buono e non rispondente allo scopo.

Il personale del Genio civile deve essere

scelto, perchè è sindacatore di tutto quanto producono gli ingegneri privati, perchè giudica su tutto quanto serve alla vita industriale economica del paese.

Per colmare i vuoti negli ingegneri nel 1903 è stato fatto un concorso a quaranta posti e, usando della maggiore larghezza, non si è avuto modo che di ammettere ventun concorrenti. Nel 16 luglio 1906 è stato bandito un secondo concorso che, per mancanza di concorrenti, si è dovuto prorogare.

Solamente in ultimo, a questo concorso si sono trovati iscritti tredici ingegneri che già facevano parte del Genio civile col grado di aiutanti, sedici che erano stati bocciati in precedenti concorsi, e dieci nuovi. Eppure fra tutti quanti non ne furono riconosciuti idonei che ventisei.

Accenno subito all'inconveniente cui dà luogo il reclutamento degli ingegneri negli aiutanti, i quali se sono un ottimo elemento e potrebbero rendere utili servizi nella carriera inferiore, applicati in quella superiore, non possono rendere che servizi mediocri, per non dire cattivi.

Un nuovo concorso credo sia ancora pendente, ma anche da questo sembra siano da attendersi scarsi risultati e forse nemmeno si arriverà a reclutare il numero di ingegneri domandato. E ciò, perchè effettivamente, se si confronta il trattamento degli ingegneri del Genio civile con quello degli ingegneri delle ferrovie, si vede subito che la differenza è enorme, tanto che va dal 20 al 25 per cento rispetto allo stipendio.

E come si può pretendere, onorevole ministro, che entrino a far parte del Genio civile ingegneri valenti, quando essi verrebbero a conseguire un onorario inferiore di un quarto a quello degli ingegneri ferroviari?

Evidentemente, finchè vi saranno posti a concorso, tutti i migliori concorreranno per le ferrovie e trascureranno il Genio civile; e ciò anche più per la considerazione che nelle ferrovie l'aumento degli stipendi è stabilito a data fissa, di guisa che, la promozione viene immediata, e senza dovere aspettare che si verifichino delle vacanze negli organici.

Dal corpo del Genio civile, onorevole ministro, sono usciti dei valentissimi ingegneri: ed io ricordo, con orgoglio del corpo, che ai miei tempi, quando si terminava la scuola di applicazione, chi poteva entrare a far parte del Genio civile era considerato come ottimo. Dal Genio civile infine sono usciti uomini che hanno illustrato il nome

italiano non soltanto in patria ma anche all'estero, e, per citarne subito uno, la Liguria ha il vanto del Luigi Luiggi, che nell'America del Sud iniziò e portò con lode a compimento i maggiori porti del Plata.

S'impone quindi che il nome del nostro Corpo del Genio civile, tanto benemerito, sia sempre tenuto in alta considerazione; ma per ciò ottenere è assolutamente indispensabile che la sua posizione finanziaria sia di gran lunga migliorata.

Onorevole ministro, ho finito. Se ho detto qualche cosa che possa essere riconosciuta degna della vostra attenzione, fatela vostra; altrimenti accordatemi il vostro compatimento. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

GUERCI. Onorevole ministro, quello che sto per dire dovrebbe essere come la prima scaramuccia che precede una battaglia, incruenta s'intende (anzi amichevole, per la stima e l'affetto che mi legano a lei), che io intendo dare sulla prossima legge ferroviaria, quando ella non cedesse subito alla evidenza dei ragionamenti che sto per fare. Nel caso contrario, nel caso, cioè, che ella non ceda, resti la profezia che pronunzio adagio, perchè sia raccolta precisa dagli stenografi; vale a dire che il suo ed il mio Napoleone, commendator Bianchi, e così tutti i Napoleoni che gli succederanno, dovranno finire come Bonaparte su di uno scoglio. E sa lei qual'è lo scoglio? L'ufficio speciale delle ferrovie che ha sede nel suo ministero.

Glielo dimostrerò all'evidenza, quando discuteremo la legge ferroviaria. Per il momento, trattandosi di una scaramuccia, accennerò, a grandi tratti, le ragioni. Per intenderci meglio, indaghiamo la genesi di questo ufficio speciale delle ferrovie. Chi lo creò fu l'ex ministro, il professore Ferraris, che non veggo qui, ed al quale auguro lunga, sana, e prospera vita; lo volle per avere un controllo ed un aiuto, come ministro, nella sua azione sindacatrice dell'esercizio di Stato.

E come s'è costituito? Di tutti i gabinetisti (è la parola d'uso dei vecchi passati Ministeri) di parenti o amici, di senatori, di ministri; di alti impiegati, molti dei quali, anzi i più, sanno di ferrovie come io so di greco.

E sono questi signori che debbono costruire le linee che figurano in questo bilancio, *per memoria?* Ma perchè, con un organismo come quello delle ferrovie di

Stato che deve costruire, per legge, oltre mille chilometri di ferrovie, se ne stralcia una parte, per affidarla a questi incompetenti e moralmente irresponsabili dell'ufficio speciale delle ferrovie?

Ma c'è di peggio. Il ministro, che è responsabile dell'esercizio di Stato davanti al Parlamento, deve essere illuminato di tutti gli atti che compie l'amministrazione ferroviaria; e chi lo illumina sono questi meseri.

Dio mio, che luce! È proprio qui, ministro, il difetto, la ragione per la quale il nostro Napoleone, temo finisca a Sant'Elena. E che ella sia stato già troppo illuminato, lo prova la legge che ha presentata al Parlamento, per l'esercizio di Stato. Le dimostrerò, come si sia voluto sorprendere la sua buona fede, ed il suo poderoso ingegno. Ella vedrà come tutte quelle cautele che sono nella legge, allo scopo di dare poteri al ministro, non siano altro che ordigni preparati per affilare le armi all'ufficio speciale, che rimarrà dietro le quinte o nella buca del suggeritore, lasciando sul palcoscenico lei, o chi per lei, e l'amministrazione autonoma.

La pregherei quindi, per la parte che di questo bilancio concerne il mantenimento di quell'ufficio speciale, di tenerne sospesa l'approvazione sino a quando sia discussa la legge ferroviaria; discussione che avverrà fra qualche giorno.

Le chiedo un'altra soppressione; quella della Commissione pei riscatti.

Anche di questa facciamo la genesi, perchè dalla genesi si vede subito come convenga darle il ben servito.

Nel 1900, quando l'onorevole Saporito, che tutti credono Caligola e che viceversa io credo Vespasiano, era sottosegretario di Stato al tesoro, vi fu una contestazione per il riscatto di una linea sicula. L'onorevole Saporito, il quale vuol vedere chiaro nelle cose, a questo proposito, nominò una Commissione, creandosi presidente, per camminare per la più breve. Quella Commissione oltre quel riscatto, ne studiò altri per suo conto senza autorizzazione di sorta.

I ministri, che si succedettero dopo il 1900, ebbero l'intenzione di ringraziare Saporito e compagni, ma proprio quando s'era per dire: tanti ringraziamenti, arrivederci... si è ficcato nella Commissione uno dell'ufficio speciale più sopra ricordato, per modo che la Commissione ha messo radici e dura e durerà chi sa quanto tempo ancora!

E che cosa fa questo Comitato dei riscatti?

Studia tutti i riscatti possibili ed immaginabili, persino quelli che hanno due anni di esercizio, o che hanno le linee in costruzione. Ed il risultato? Ritardare i riscatti, che tornerebbero di vantaggio allo Stato. Per vederlo, basta leggere la relazione Daneo-Abignente: nella prima tabella di quella relazione si vede che riscatti votati nel 1900, aspettano e chi sa quanto aspetteranno ancora, causa questa benemerita Commissione, di essere effettuati.

Quindi se ella trova modo di sopprimere questa Commissione, avvantaggia l'esercizio ferroviario, e dà il modo all'onorevole Saporito di regalarci, con maggior sollecitudine, un altro paio di volumi.

Ella mi risponderà: per la legge ferroviaria, che dovrà essere discussa, io debbo essere illuminato circa gli atti dell'amministrazione autonoma, quindi occorre l'ufficio speciale, come fu creato dal nostro caro professore Ferraris Carlo.

Ma io quella legge la voglio semplificata; limitate le attribuzioni ministeriali che inceppano il movimento senza efficacia di sorta; e per quei pochi controlli, che sono indispensabili, lasciare al ministro la facoltà di crearsi, volta per volta, con elementi di sua piena fiducia, un gabinetto a parte, che non si occupasse che di cose ferroviarie, attendo la di lei risposta, ed io alla mia volta, agli articoli, dirò se sia o non soddisfatto. (*Benissimo!*)

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di presentare un disegno di legge.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge relativo a modificazione di termini per la revisione e pubblicazione delle liste elettorali amministrative e politiche.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di un disegno di legge per modificazione di termini per la revisione e pubblicazione delle liste elettorali amministrative e politiche.

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Caputi.

CAPUTI. Poche parole per pregare vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di accogliere i voti espressi dal comune di Savignano di Puglia, con deliberazione inviata al Ministero, al fine di ottenere l'ampliamento della stazione di Savignano-Greci. È una delle stazioni importanti del tronco Benevento-Foggia, dove fermano tutti i treni, e che serve a dodici comuni. Io voglio sperare che la mia raccomandazione sia accolta benevolmente dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, relatore. Ha detto bene questa mattina il collega Cavagnari; in questo anno la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ha un'importanza molto ridotta, perchè con la legge n. 657 che abbiamo votato la settimana scorsa, e con le leggi ferroviarie che abbiamo votato di recente, con le altre che ci apprestiamo a discutere presto, come ancora con l'altro disegno di legge relativo ai porti che verrà in discussione fra breve, si viene a determinare una limitazione grandissima alla discussione del bilancio attuale. Però è notevole una condizione alquanto nuova che si verifica nello stato di previsione per l'esercizio del 1907-908; ed è bene rilevarla. Noi discutiamo, esaminiamo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1907-908. Ebbene, già per più che metà dei capitoli di questo stato di previsione, e precisamente per n. 266 capitoli, noi abbiamo con la approvazione del disegno n. 657 votato stanziamenti e variazioni. Però, siccome questo disegno di legge, che noi abbiamo votato, non è ancora legge dello Stato, perchè attende ancora l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento e la sanzione reale, noi oggi dobbiamo considerarci ancora sotto il regime, ossia nella condizione dello stato di previsione quale fu fino dal novembre decorso presentato.

Certamente che per tutti i 266 capitoli, i quali sono stati nelle rispettive cifre variati con il disegno di legge n. 657 approvato la settimana scorsa, la Camera non ha ragione

di mutar consiglio, nè di rinvenire su quella votazione con la quale ne ha approvato così gli stanziamenti come le variazioni, e quindi ancora oggi si ha ragione di ritenere che essa li abbia a mantenere in *terminis*.

Però era necessario, od almeno opportuno, avvertire a questa condizione specialissima di cose, condizione abbastanza nuova, e per la quale noi abbiamo di recente votato ed ora manteniamo quello che venne stabilito dalla legge n. 657, comunque non possiamo, al momento attuale, ritenere ancora legge dello Stato, perchè non è stata ancora approvata dall'altro ramo del Parlamento, nè sanzionata dal Re.

Fatte queste premesse per chiarire la questione, la discussione di questo bilancio di previsione può oggi essere di molto abbreviata. Veramente questo stato di previsione per l'esercizio 1907-908 si basa in modo speciale sulla legge del 21 giugno 1906 che è conosciuta sotto il nome di legge del consolidamento, perchè è una legge che consolida o, più esattamente, che tende a consolidare la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici; evidentemente il consolidamento della parte straordinaria del bilancio deve essere inteso in senso molto approssimativo e relativo, tanto è vero che con molteplici successive leggi si sono mano mano dovute introdurre modificazioni alla legge stessa, ed agli stanziamenti da essa portati.

Con tutto ciò, alcune delle questioni che interessano lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, e che sono state oggi sollevate, meritano una speciale menzione; fra queste, prima quella sollevata dall'onorevole Tecchio e concretata in un ordine del giorno firmato anche da molti altri colleghi. Quest'ordine del giorno, contiene un invito al Governo non disgiunto da espressione di fiducia, affinché abbia a disporre prossimamente opportuni stanziamenti per provvedere all'interesse della navigazione fluviale.

L'onorevole Tecchio ricorda in questo ordine del giorno come si tratti da un lato di adempiere ad una vera funzione di Stato di che all'articolo 93 della legge organica 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, funzione la quale si traduce in un vero dovere, che allo Stato incombe nell'interesse generale; e per l'altro non si tratti se non di anticipare uno stanziamento che a questo scopo già è stato in massima ed in cifra, se non per l'epoca, disposta con la legge del con-

solidamento del 21 giugno 1906 all'articolo 2, lettera *a*.

Infatti con questa legge si è aumentato lo stanziamento per la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici a otto milioni per i primi due anni (1905-906 e 1906-1907) e a due milioni per gli anni successivi, e per altra parte si è provveduto allo stanziamento di venti milioni per le opere idrauliche di prima e seconda categoria. Infatti in calce al capitolo 239 dello stato di previsione per l'esercizio 1907-908 è scritta una nota (lettera *C*) la quale dimostra in modo chiaro la ragione dello stanziamento, di cui nel capitolo stesso e nel successivo n. 241, le erogazioni che dei venti milioni stabiliti sono state fatte fino ad ora, e la dimostrazione che rimangono ancora lire 6,500,000 da stanziare.

L'onorevole Tecchio, col suo ordine del giorno, propone che si anticipi lo stanziamento di questa somma disponibile, e si presenti dal Governo un disegno di legge per ottenere, appunto, questa anticipazione affinché questa necessità veramente urgente di provvedere alla navigazione fluviale possa ottenere sodisfacimento conforme alla grandezza del bisogno.

A questo proposito non ripeterò quello che già gli oratori, i quali propugnarono questo assunto, hanno assai bene dimostrato e bene chiarito, che cioè si tratta di una relativamente modesta spesa, la quale varrà a rendere aperte nuove vie al traffico, e varrà ad un tempo a togliere, o a diminuire per lo meno in modo sensibile, il disagio che le difficoltà sempre gravi del servizio ferroviario hanno portato e portano al paese. Imperocchè effettivamente con questi trasporti fluviali, come è detto nel disegno di legge presentato per la navigazione interna, con questi trasporti si otterrà di ridurre la spesa ad una somma inferiore della metà di quello che importano i trasporti a mezzo della ferrovia, con vantaggio grandissimo specie per il trasporto delle merci cosiddette povere, vantaggio che ognuno vede o comprende senza che abbia bisogno di essere dimostrato.

Si è accennato anche dal collega Mira ad una petizione del sindaco della città di Pavia a nome degli enti interessati, che è stata presentata alla Giunta delle petizioni, e deferita alla Giunta generale del bilancio; una petizione con la quale si dimostra assai bene come effettivamente per questo provvedimento per la navigazione fluviale nell'Alta Italia basti uno stanziamento limi-

tato a tre milioni, i quali così si ripartiscono: 1,500,000 per il canale da Venezia al Po; 800,000 lire per il dragaggio del fiume Po, e le rimanenti per il Naviglio che unisce il Ticino con Milano.

Con questa spesa relativamente tenue, la quale, per quanto concerne il dragaggio, è stata riconosciuta ed approvata con plauso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha lodato la proposta e lo studio di un valoroso funzionario, l'ingegnere Edoardo Sassi, ingegnere capo del Genio civile a Pavia, che ne fu il relatore innanzi al Consiglio stesso, con una spesa relativamente mite, relativamente esigua di 800,000 lire, si riesce ad assicurare la navigabilità del Po, per tutta la grande valle che attraversa da ovest a est l'Italia settentrionale, cominciando da Torino giungendo all'Adriatico, a quella

...marica dove il Po discende
Per aver pace coi seguaci suoi.

Quindi è che la Giunta generale del bilancio, di fronte alle considerazioni svolte, di fronte alle condizioni non solamente economiche, ma anche alle condizioni finanziarie e di bilancio, non può che associarsi di gran cuore all'ordine del giorno presentato dal collega Tecchio, e che porta la firma di tanti altri colleghi, con cui in sostanza si rilevano la necessità e la urgenza di provvedere a questa navigazione fluviale; si domanda al Governo di proporre l'anticipazione di quegli stanziamenti che ancora sono disponibili, come parte di quei 20 milioni stanziati anche a quest'uopo, con l'articolo 2, lettera a, della legge 21 giugno 1906. Dunque la Giunta generale del bilancio approva pienamente l'assunto e la proposta propugnata nell'ordine del giorno dell'onorevole Tecchio e colleghi. (*Benissimo!*)

Sono state fatte altre raccomandazioni le quali, nella massima parte, non possono non essere favorevolmente accolte dalla Giunta generale del bilancio, e presentate anche per conto di essa al Governo del Re. Io non ho bisogno che di dire una parola per la raccomandazione fatta a favore del personale dei guardiani idraulici, e dei cantonieri delle strade nazionali.

Se ne è parlato anche in occasione della discussione dell'ultima legge, n. 657. La condizione eccezionalmente misera che è fatta a questi lavoratori dello Stato, non ha bisogno di essere dimostrata.

Parlano le cifre con eloquenza melan-

conica che non ammette replica, come non consente indugio.

Io soltanto vorrei di più aggiungere alle raccomandazioni fatte dagli onorevoli colleghi al ministro dei lavori pubblici quest'altra ancora, che cioè veda esso un po' se non sia il caso (e io credo che veramente lo sia) d'introdurre miglioramenti e modificazioni anche alla organizzazione della Cassa nazionale per le pensioni ai cantonieri.

Perchè effettivamente, onorevole ministro, questa Cassa nazionale che lo Stato sovviene con uno stanziamento fisso di annue lire 10 mila; questa Cassa nazionale che è alimentata dalle ritenute sui modestissimi, troppo modesti, salari di questi poveri lavoratori, secondo il mio sommesso avviso, non corrisponde bene alla ragione del suo istituto, ed alla sua finalità.

Basti dire che, dovendo essa servire a dare un trattamento di pensione ai cantonieri quando cessino la loro vita faticosa e ad assicurare ad essi od alle loro vedove una modesta pensione, la Cassa è invece diventata troppo ricca: al punto che oggi ha un patrimonio proprio di circa tre milioni.

Orbene l'aumento di patrimonio non è lo scopo della Cassa; è anzi a pregiudizio dello scopo al quale il patrimonio deve servire.

Io comprendo bene che bisogna essere amministratori prudenti per non esporre la Cassa ad essere depauperata per erogazioni eccessive, così da non poter far fronte poi costantemente in avvenire ai propri bisogni. Ma effettivamente è chiaro che se la Cassa oggi introita annualmente molte centinaia di mila lire in più di quanto eroga in pensioni ai cantonieri, due possono essere le conseguenze a derivarne, e così: o che si abbia a diminuire la ritenuta che si fa sui salari troppo scarsi dei cantonieri: oppure che si abbia ad aumentare alquanto il trattamento di pensione, ora troppo esiguo che si fa ai medesimi.

Per me dichiaro subito che sarei per il secondo partito; ma ad ogni modo la questione, onorevole ministro, è ben degna di studio, è ben degna di considerazione, e però io confido che allora quando si verrà, e spero, presto, a provvedimenti congrui per il migliore trattamento che si deve fare a questo personale, questi studi e provvedimenti si estenderanno anche a migliorare

il funzionamento della Cassa nazionale a favore dei medesimi.

Si è parlato dal collega Nuvoloni e dal collega Gallino delle difficoltà della applicazione della legge 8 luglio 1903 relativa alle strade di accesso alle stazioni. A questo riguardo si sono invocate interpretazioni ritenute eccessivamente restrittive dei benefici che questa legge è destinata a portare.

Si sono invocati provvedimenti anche per ovviare alle lentezze. In occasione della legge ultima, l'onorevole ministro, ed io stesso che mi onoro di parlarvi relatore anche di quella legge, abbiamo avuta occasione di intrattenervi della grave questione del personale specialmente del Genio civile. In quella occasione si disse e si rilevò come gli oneri sempre più gravi che a questo personale arrivano per le leggi che noi di mano in mano andiamo votando, rendono il personale stesso sempre più scarso in relazione ai bisogni ai quali deve soddisfare. Ebbene, io posso a questo proposito osservare agli onorevoli colleghi che ne hanno parlato che questasola legge 8 luglio 1903 per la costruzione delle strade di accesso alle stazioni ha portato un tale lavoro al personale del Genio civile nelle varie provincie, che veramente si può asserire che una parte notevole del lavoro d'ufficio è portata principalmente dagli speciali studi e progetti, dall'applicazione di questa legge dipendenti.

Perciò allorquando noi seguitiamo a votare leggi che importano lavori eccezionalmente gravi al personale, dovremmo poi, come anche l'onorevole ministro ebbe occasione di confermare nell'ultima discussione, anche provvedere a che questo personale sia aumentato; altrimenti dovremo sempre e continuamente deplorare che i lavori non possono procedere, ed essere tenuti al corrente, come esigono i bisogni del paese. (*Bene!*)

L'onorevole Cavagnari ha dichiarato che di questioni ferroviarie non intendeva occuparsi ora, perchè è all'ordine del giorno il disegno di legge in materia, per il quale si dovrà fare luogo ad un'ampia discussione del grave argomento. Qualche altro collega, l'onorevole Guerci per esempio, ha preso occasione per fare una corsa anticipata nel campo di codesto disegno di legge che dovremo discutere fra poco.

Ma io credo di dovere in questa parte imitare il collega Cavagnari, astenendomi da una discussione per lo meno prematura.

Io poi non potrei che ripetere, perchè

già altra volta ebbi l'occasione di farla in questo senso, la raccomandazione fatta dall'onorevole Nuvoloni (non parlo degli orari che tutti dobbiamo desiderare siano fatti e combinati per modo che servano bene a coloro che debbono viaggiare): vale a dire che talune stazioni, le quali ancora oggi nella riviera ligure, specialmente verso il confine con la Francia, sono indecenti baracche di legno, siano una buona volta costrutte in muratura e quali reclamate dai bisogni e dalle condizioni di quella splendida riviera, facendo così cessare l'indecente spettacolo di una impotenza e di una miseria, che avvilisce indebitamente il nostro paese avanti agli stranieri. (*Bene!*)

Il collega Cavagnari ha parlato lungamente del porto di Genova. A questo proposito mi basta ricordare l'articolo 3 del disegno di legge per l'approvazione dello stato di previsione, nel quale il Governo è autorizzato ad aumentare il contributo annuo per quanto occorre al fine portare il contributo stesso alla misura prescritta dall'articolo 13 della legge 12 febbraio 1903, in ragione dell'accertato tonnellaggio del porto medesimo.

Però la Giunta generale del bilancio propone, perchè conforme a legge, l'approvazione anche di questa facoltà di aumentare il contributo. Per tutto quanto altro l'onorevole Cavagnari ha creduto di aggiungere in riguardo al funzionamento del consorzio autonomo del porto di Genova, la Giunta generale del bilancio non può e non deve fare osservazioni; perciò essa, a mezzo mio, si limita a girare all'onorevole ministro per la opportuna risposta le osservazioni, le considerazioni, le proposte, le critiche e le censure che in proposito il collega Cavagnari anche in questa occasione ha creduto di dovere e di potere fare. (*Si ride*).

Con queste dichiarazioni, le quali specialmente son relative alla condizione speciale, come ho detto prima, di questo stato di previsione che deve essere coordinato con le disposizioni molteplici del disegno di legge votato di recente (il quale però non può oggi influire sugli stanziamenti, perchè attende l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento e la sanzione reale) con queste dichiarazioni — dico — per parte della Giunta generale del bilancio, io non ho che a proporre agli onorevoli colleghi l'approvazione dei capitoli dello stato di previsione. (*Approvazioni*).

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pub-

blici. Onorevoli colleghi, il relatore della Giunta del bilancio ha notato, ed a ragione, che si verifica oggi un caso, forse nuovo nella storia parlamentare, che, cioè, per vicende varie un disegno speciale, relativo a maggiori assegnazioni e ripartizioni di somme, sia stato votato prima del disegno di legge d'approvazione dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1906-907, nel quale appunto debbono essere introdotte le variazioni.

Si è quindi sollevato il dubbio se venga introdurre nello stato di previsione della spesa le variazioni dipendenti da quel disegno di legge già approvato dalla Camera.

Ma io sono lieto della deliberazione, presa dalla Giunta generale del bilancio, e così chiaramente esplicita dall'onorevole relatore, che tali variazioni non possano essere introdotte nello stato di previsione perchè il disegno di legge speciale, da cui dipendono, è stato sì approvato da uno dei rami del Parlamento, ma non è divenuto ancora legge.

D'altra parte è pure da ricordare che, a norma dell'articolo 31 della legge di contabilità generale, il Governo ha già il modo d'iscrivere in bilancio le variazioni dipendenti da leggi speciali.

Vengo alle molte e diverse questioni sollevate in questa discussione. E comincio dall'onorevole Gallino che, con tenacia ligure, ripresentò per la terza o quarta volta il grave problema delle espropriazioni delle zone laterali alle opere pubbliche. Egli sostiene anche oggi la tesi che, allorquando la pubblica autorità procede ad una espropriazione, debba avere il diritto di procedervi non solamente per la parte corrispondente ai bisogni dell'opera pubblica (ad esempio, alla strada), ma anche per la parte delle zone laterali, che vengono ad acquistare un plusvalore indipendente dall'attività del proprietario, e che sono invece il risultamento necessario dell'opera stessa.

Lo Stato quindi dovrebbe avere il diritto di togliere ciò, che non è il frutto dell'attività e del lavoro del proprietario, ma è frutto, invece, della medesima opera pubblica.

Questo concetto, limpidamente enunciato dal collega Gallino, si concilia con una considerazione di carattere pratico indubbiamente gravissima, che, cioè, per questa via soltanto sia possibile nelle grandi città provvedere ai lavori igienici ed anche all'aumento delle case, le quali si potrebbero

concedere a miglior mercato, quando i criteri delle espropriazioni fossero diversi dai criteri ordinari, e si potesse in virtù di legge vincere le funeste conseguenze dell'aggiotaggio e della speculazione talvolta sfrenata sulle aree.

Altra volta ricordai già al collega Gallino che le stesse sue considerazioni avevano in Francia ispirato una prima legge che fu fatta per la città di Parigi. Ad essa anzi molti scrittori francesi attribuiscono il meraviglioso progresso edilizio di quella capitale. E tale persuasione contribuì a far estendere ad altre grandi città quella legge, che trovò pure imitazione nel Belgio.

Nè la questione rimase ignota agli italiani: perchè qui, in Roma, quando si trattò delle espropriazioni dell'Esquilino, si sostenne appunto il diritto di espropriare non le sole zone necessarie per fabbricare, ma anche quelle laterali, in base alla disposizione dell'articolo 22 della legge nostra, che non è però la stessa preparata da Pisanelli, il quale esplicitamente riconosceva la tesi del collega Gallino.

La questione fu portata dinanzi ai giudici amministrativi ed ai giudici ordinari; ma, mentre i giudici amministrativi inclinarono alla soluzione caldeggiata dal collega Gallino, i tribunali ordinari, fino alla Corte di cassazione, decisero che non fosse per la legge vigente ammesso tale diritto, e d'allora in poi la questione non fu più sollevata.

La tesi però è stata ora ripresentata, e, lo ripeto, con una perseveranza degna di elogio dal collega Gallino per la terza e forse anche per la quarta volta.

Ora, io dichiaro di consentire nel concetto che non si possa ravvisare una violazione della proprietà privata nell'atto della pubblica autorità, che ritoglie al privato quello che non è frutto del lavoro, nè dell'attività di lui, ma è frutto, invece, della stessa opera pubblica, che accresce il valore della cosa. Tuttavia io penso, onorevole Gallino, che più di una riforma della legge sulle espropriazioni, possa giovare il sistema, patrocinato dall'onorevole presidente del Consiglio nel disegno di legge per la città di Roma; perchè quel disegno di legge riesce, a parer mio, molto più efficace della riforma caldeggiata dall'onorevole Gallino. Quando il Parlamento avrà approvato quel disegno di legge, e se ne saranno conseguiti effetti utili alla pubblica cosa, evitando la speculazione sulle aree e risolvendo il problema delle case a buon mercato, che è uno

dei problemi popolari più formidabili e più urgenti, la legge potrà estendersi anche ad altre città, che ne facciano richiesta. Ed aggiungo che già la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, che è purtroppo oppressa dalle pretese esorbitanti dei sindacati e dei trusts dei proprietari in occasione dei grandi lavori ferroviari, mi ha fatto richiesta di disposizioni analoghe, che valgano a rendere meno difficile il suo compito quando si tratta di espropriazioni per grandi lavori ferroviari. Dunque il problema, che l'onorevole Gallino ha ripresentato, non è sfuggito certo all'attenzione del Governo; anzi spero che potremo raggiungere il medesimo intento con provvedimenti anche più radicali di quelli, che l'onorevole Gallino ha escogitato. Voglio sperare che egli si appagherà di queste mie dichiarazioni, riconoscendo il lungo cammino già fatto dall'idea che da tempo patrocinava. (*Bra-vo! — Commenti*).

Vengo alla legge per le derivazioni di acque pubbliche. Altra volta dissi all'onorevole Gallino che sarebbe stato presentato un disegno per modificare la legge del 1884. Quella promessa è stata mantenuta, perchè l'onorevole Massimini (al quale, sicuro di interpretare il sentimento di tutta l'Assemblea, mando un fraterno augurio di pronta guarigione) proprio nell'ultimo giorno, in cui potè nobilmente esplicare l'opera sua, presentò al Senato un disegno di legge, concordato con l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio e con me, per la riforma della legge del 1884 sulle acque pubbliche.

Ed era evidente la necessità di modificare quella legge, poichè, quando essa fu fatta, Galileo Ferraris non aveva ancora strappato alla natura il segreto della trasmissione della energia elettrica a distanza. Venuta quella scoperta, introdotti molti perfezionamenti nei metodi per la trasmissione a distanza dell'energia elettrica, si sono presentati accanto ai problemi tecnici vari problemi giuridici. Ad esempio, quantunque le acque pubbliche debbano ritenersi di pertinenza esclusiva dello Stato, hanno le provincie ed i comuni ragioni da far valere sulle acque, di cui *ab antiquo* godono, e che pur rappresentano una ricchezza, di cui le popolazioni a malincuore si vedono private? E allora è possibile ammettere una partecipazione dei comuni e delle provincie? Ed ancora: nell'interesse della speditezza, che è uno degli elementi essenziali per il buon successo delle imprese

industriali, è utile mantenere ancora la distinzione fra la competenza giudiziaria e la competenza amministrativa in materia di acque pubbliche?

È opportuno creare invece un magistrato, che abbia competenza piena in questa materia, così da poter decidere tutte le questioni gravissime, che si presentano in materia di acque?

Orbene il disegno di legge presentato all'altro ramo del Parlamento si informa appunto a cotesti concetti: trarre, cioè, le conclusioni giuridiche dalla meravigliosa scoperta di Galileo Ferraris per la trasmissione a distanza dell'energia elettrica; riconoscere, pur mantenendo le ragioni dello Stato sulle acque pubbliche, le aspettative dei comuni e delle provincie, costituire un magistrato speciale, che renda più sollecite le decisioni nella materia delle acque.

L'onorevole Gallino si duole che la legge abbia gravato alquanto la mano su coloro, che domanderanno le concessioni d'acqua. Ma lo prego di considerare che già ne capitoli stipulati sinora in previsione di una nuova legge si sono introdotti patti speciali, che sono stati pienamente accettati, quantunque vadano anche oltre le somme stabilite nel disegno di legge. Ma intorno a questo problema non credo mio diritto di esprimere un'opinione recisa, poichè spetterà al mio collega delle finanze di riprendere la questione e dire se sia possibile, senza danno della finanze e senza creare impacci alle industrie, di abbassare di qualche lira i canoni proposti. Ma è questo un problema, che discuteremo a suo tempo, quando, cioè, la Camera esaminerà il disegno di legge.

Anche in quest'occasione sono state da parecchi oratori parocinate le sorti di quelli, che io chiamai, altra volta, i proletari dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di un proletariato abbastanza numeroso, perchè comprende i guardiani idraulici, i cantonieri ed i fanalisti. Di questo problema mi sono anche altrove preoccupato; ed ho detto che mi pareva opera di giustizia esaminare, in tutta la sua continenza, questo problema. Quanto ai guardiani idraulici, di cui hanno parlato, con tanto calore di affetto, gli onorevoli Valeri, Rampoldi ed altri, un primo passo si è fatto.

Con la legge 8 luglio 1904 si sono invero create due classi, ed alla classe unica a 600 lire si sono sostituite due classi a 600 e 720 lire.

Ma non basta. Un altro miglioramento

apprezzabile (non dico notevole) nella condizione dei guardiani idraulici, si introduce con lo stato di previsione in discussione; perchè, in forza d'un regolamento, che spero possa entrare in vigore il primo luglio, non solo vengono aumentate alcune delle indennità vigenti (per la sorveglianza di lavori fuori tronco, per servizi di piene, ecc.); ma sono introdotte indennità nuove, per servizi di campagna, sorveglianza di lavori nel tronco, ecc. Perciò ho presentato alla Giunta generale del bilancio, il 5 febbraio 1907, una nota di variazione, che mirava a migliorare, sotto questo aspetto, le condizioni dei guardiani idraulici.

In tre anni abbiamo fatto una prima modificazione dell'organico con la divisione in classi; facciamo un altro passo oggi, con la legge del bilancio, aumentando le indennità vigenti e creando indennità nuove.

Speriamo che le condizioni del bilancio ci permettano di fare di più; ma non posso non tener presenti anche le condizioni degli altri minori impiegati.

Fra gli altri, quelli, che sono forse in condizioni più difficili, sono i fanalisti. Essi sono obbligati ad una vita durissima, talvolta in un isolamento quasi completo, ed in difficoltà gravissime per educare la propria famiglia. Credo perciò dover mio, come qualche cosa si è fatta per i guardiani idraulici, qualche cosa fare anche per i fanalisti.

Rimangono i cantonieri. Ora (ascolti l'onorevole Valeri, che ha caldeggiato così vivamente la sorte dei cantonieri) anche per i cantonieri credo di aver fatto quel che potevo. In occasione dell'esame di un problema tecnico di grave importanza, cioè dei migliori metodi di manutenzione delle strade, ho incaricato la Commissione, che esamina cotesto problema, di vedere come si potesse migliorare la sorte di essi; poichè uno dei mezzi per mantenere le strade è quello di tenere vigile, agile e vivo lo spirito di disciplina e di dovere dei cantonieri. Aspetto che la Commissione mi faccia le sue proposte, per provvedere, nei limiti delle forze del bilancio.

Vi è un problema grave, a cui hanno accennato l'onorevole Valeri ed il relatore: quello, che si riferisce alla Cassa pensioni dei cantonieri. Questa Cassa è in floride condizioni: sono circa tre milioni, che vi sono raccolti. I cantonieri hanno manifestato l'avviso che la Cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, se le fosse versata la somma raccolta, potrebbe far loro una migliore condizione. Ed io ho

avviato pratiche con quell'istituto, perchè vegga se sia possibile di migliorare così le sorti dei cantonieri. Non ancora la Cassa nazionale ha potuto darmi una risposta concreta; ma proseguirò nelle pratiche, lieto se, anche per questa via, mi sarà dato migliorare le sorti dei cantonieri. Una cosa però potevo fare, anche senza aspettare la conclusione delle pratiche: abolire la ritenuta sulle pensioni.

Come vede la Camera, nella pochezza delle forze del mio bilancio, ho cercato di fare qualche cosa anche per i cantonieri. Ma, ripeto, attenderò le proposte, che mi verranno dalla Commissione, che esamina il problema della manutenzione delle strade, per vedere se sia possibile fare un passo più innanzi.

VALERI. Ringrazio.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vengo ai particolari problemi, che sono stati trattati dai diversi oratori. Il collega Nuvoloni mi ha raccomandato di provvedere a salvare dalle mareggiate gli abitati di alcuni comuni, che egli rappresenta, ma egli stesso ha riconosciuto che la possibilità della attuazione di quell'opera dipende dalla approvazione del disegno di legge sui porti, nel quale appunto si contiene il nuovo principio di diritto amministrativo che lo Stato concorra anche ad assicurare gli abitati dalle mareggiate.

Finora invero abbiamo leggi, le quali provvedono a salvare gli abitati dalle alluvioni e dalle frane, e non una legge, la quale provveda a salvare dalle mareggiate gli abitati posti sul mare.

Nel proposto disegno di legge sui porti è uno stanziamento a tal fine, ma l'onorevole Nuvoloni comprende come io non possa bandire gli appalti se non quando il Parlamento abbia approvato le somme opportune.

Approvata la legge, e mi auguro sia presto, assicuro l'onorevole Nuvoloni che avrò cura di procedere sollecitamente ai lavori, tanto più che i relativi progetti sono già a buon punto: ad ogni modo avrò cura di sollecitarli.

L'onorevole Nuvoloni mi raccomandò poi la stazione di Taggia. Ebbene la stazione di Taggia ha la fermata di 5 su 8 diretti.

Ora l'onorevole Nuvoloni comprenderà che, avuto riguardo alla importanza di quella stazione, in relazione alla importanza delle altre, non sarebbe equo aumentare ancora il numero delle fermate dei diretti.

Cinque fermate su otto diretti sembrano alla Direzione generale sufficienti per le attuali condizioni della stazione di Taggia.

NUVOLONI. C'erano prima, ci possono essere anche adesso!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.

Nel riordinamento generale degli orari bisogna tener conto degli interessi di tutte le regioni, e non pare alla Direzione che cinque fermate siano insufficienti.

Quanto alla manutenzione delle strade comunali l'onorevole Nuvoloni vorrebbe che lo Stato, che concorre nella costruzione, concorresse anche nella manutenzione di esse.

Questo problema della manutenzione delle strade comunali non può dirsi risoluto.

È un problema irto di difficoltà; ma fra le soluzioni quella, che nelle condizioni presenti non merita certo di essere discussa, è che lo Stato concorra nella manutenzione. Se la strada è comunale, essa deve essere mantenuta dal comune.

Il problema, che è stato discusso, è se convenisse affidare la manutenzione di coteste strade alla provincia. Ma non si è riconosciuto opportuno procedere per via legislativa, obbligando le provincie ad assumere la manutenzione delle strade comunali, ritenendosi che ciò debba essere solo effetto di libero accordo fra provincie e comuni. Ed infatti, in seguito a liberi accordi, molte provincie hanno preso la manutenzione di strade comunali. Per queste ragioni non è possibile che io consenta nel concetto, espresso dall'onorevole Nuvoloni.

Quanto alla interpretazione, data alla legge, riguardante le strade di accesso alle stazioni, rispondo all'onorevole Nuvoloni e agli altri colleghi che il problema è stato più volte sottoposto all'esame del Consiglio di Stato, il quale, dopo qualche incertezza, è venuto in una conclusione, che mi pare la più equa.

Il Consiglio di Stato ha detto che si andrebbe contro lo spirito della legge, dando una interpretazione restrittiva al pensiero del legislatore; ma non si può neanche ammettere la interpretazione, sostenuta da alcuni, che una città, la quale abbia parecchie ferrovie vicine, abbia diritto a tante strade di accesso quante sono le ferrovie.

E il Consiglio di Stato ha ritenuto che si debba decidere, caso per caso, a quale delle varie strade convenga dare il sussidio, secondo la natura delle linee, secondo le popolazioni e le zone da servire, secondo lo

svolgimento del traffico, e secondo lo stesso interesse, che l'Amministrazione può avere di riversare il traffico stesso sull'una piuttosto che sull'altra linea.

Il Consiglio di Stato non ha fatto una questione generale vera e propria; il suo parere dice così: quando il comune sia in modo efficace già congiunto per comunicazione ferroviaria, ovvero, a norma del regolamento, abbia conseguito il sussidio per l'una o per l'altra linea, non si deve di regola concedere il sussidio per una nuova congiunzione ad un'altra linea di ferrovia, con la quale il comune intende di essere riunito. Altrimenti operando, lo scopo del legislatore sarebbe sorpassato, e quella ragionevole larghezza di interpretazione si risolverebbe in un irragionevole e superfluo dispendio.

Pertanto sarà da esaminare caso per caso se realmente ricorrano eccezionalità ed anomalie di congiunzioni; e caso per caso sarà da decidere; procedendo secondo che consigliano le speciali condizioni di fatto, in modo che il comune consegua i benefici voluti dall'articolo primo della legge, e si evitino spese assolutamente non necessarie.

Credo che questa interpretazione del Consiglio di Stato sia la più conforme al pensiero del legislatore; ed il Ministero ad essa si attiene, riservandosi caso per caso di riconoscere le ragioni eccezionali, alle quali il Consiglio di Stato ha alluso.

Dopo questa domanda, alcuni colleghi, fra cui gli onorevoli Cavagnari e Gallino, hanno chiesto: come eseguirete voi la legge del Mezzogiorno, che contiene a questo proposito anche speciali disposizioni riguardanti tutte le regioni del Regno? Voi non avete in bilancio che un milione, dice l'onorevole Gallino: questa è una somma assolutamente inadeguata. Ma questo lo riconosco anche io onorevole Gallino! Ma il milione fu stanziato unicamente per gli studi. Ma, quando questi saranno compiuti, ed or ora dirò a qual punto si trovino, il Governo dovrà venire dinanzi al Parlamento a proporre nuovi stanziamenti per la esecuzione di quella legge.

In ordine agli studi, ho interrogati gli uffici del Genio civile perchè mi indicassero i comuni assolutamente isolati, e mi dicessero pure con precisione dove bastino per la congiunzione strade rotabili od anche soltanto strade mulattiere.

Quanto poi ai criteri per stabilire la precedenza, osservo ch'essi sono già indicati nella legge stessa, e vi è indicato pure chi

debba esserne il giudice. Perchè la legge dice (ed è ripetuto nell'articolo secondo dello schema di regolamento da me trasmesso al Consiglio superiore) che nel determinare le strade da eseguire e l'ordine delle costruzioni si deve tener conto non tanto della entità della spesa, ma benanche del difetto di viabilità, delle distanze dell'ammontare della popolazione servita, del commercio e dello svolgimento delle comunicazioni in genere in un dato comune: tutti questi sono gli elementi per determinare la precedenza. Ed è precisamente il Consiglio superiore, che dalla legge è chiamato alla valutazione di questi elementi ed a stabilire la precedenza e la spesa da fare, naturalmente nel limite degli stanziamenti disponibili.

Un dubbio può sorgere ed è questo: se la precedenza debba essere stabilita in rapporto a tutto il Regno, con unico elenco, o in rapporto a ciascuna provincia, facendo la ripartizione dei fondi di bilancio, rispettò a tutte le provincie a cui si tratta di provvedere.

Questo problema appunto ho proposto al Consiglio superiore; e su di esso attendo risposte precise. Quando le avrò, provvederò per gli stanziamenti necessari.

Naturalmente non potremo fare tutto ad un tratto: ma bisognerà prima considerare le condizioni difficilissime di quei comuni, che si trovano assolutamente isolati dal mondo, al bando della civiltà e del progresso.

Una parola sola dirò all'onorevole Caputi, che mi ha raccomandato il miglioramento della stazione di Savignano Greci. Dichiaro in questa occasione a lui (rispondendo con ciò anche agli altri colleghi, che hanno fatto raccomandazioni simiglianti) che, votata la legge dei seicento milioni per la sistemazione delle ferrovie di Stato, è stato pensiero della Direzione e mio di convocare qui in Roma coloro, che hanno la responsabilità dei servizi compartimentali, e stabilire d'accordo il programma dei lavori di somma urgenza, occorrenti prima del cominciamento della campagna vinicola e delle barbabietole. Imperocchè quel periodo dei primi di settembre, con le grandi manovre, il raccolto delle barbabietole, la campagna vinicola, è il periodo critico dell'azienda ferroviaria italiana.

Questo programma è stato studiato anche nei suoi particolari; e fino a quando non sia eseguito, non è possibile provvedere ad altri lavori di carattere meno urgente.

Assicuro quindi l'onorevole Caputi che

si potrà provvedere anche ai bisogni della stazione di Savignano, che, essendo sulla grande linea Napoli-Foggia, ha una certa importanza anche per i paesi, cui serve, e per il commercio, che vi si svolge. Ma, se quei lavori non sono compresi fra quelli di somma urgenza, bisogna che le popolazioni si rassegnino ad attendere; perchè, prima di ogni altra cosa, deve provvedersi agli immediati bisogni del servizio. Al collega Caputi prometto quindi che, a suo tempo, sarà presa in seria considerazione la sua raccomandazione, ma senza ritardare in modo alcuno l'esecuzione di quel programma di lavori urgentissimi, che deve essere compiuto prima di ogni altro, per i supremi interessi economici nazionali.

Vengo all'onorevole Abbruzzese, il quale questa mattina, con calda parola, mi ha raccomandato l'artistico campanile di Modugno. Ricordo con compiacimento che, dieci anni or sono, da questo stesso banco, alle raccomandazioni, che mi faceva il compianto Matteo Renato Imbriani, perchè io, ministro della pubblica istruzione, provvedessi ai monumenti dell'arte pugliese, risposi riconoscendo per la prima volta l'importanza di quell'arte, che risente delle influenze veneziane ed orientali e delle influenze normanne; ma vi è pure qualche motivo architettonico autoctono di indigeno, che dà all'arte pugliese qualche cosa di speciale e caratteristico. Non potrei smentire oggi ciò che dissi allora; ma oggi rappresento il Ministero dei lavori pubblici, e non so proprio come potrei appagare il desiderio del mio amico Abbruzzese.

ABBRUZZESE. Poteva ricordare gli antecedenti al suo collega!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non si riferivano a Modugno, ma in generale ai monumenti pugliesi, e soprattutto a quel meraviglioso campanile di Trani, che era crollante; e quei lavori sono stati fatti.

Dicevo adunque che a torto l'onorevole Abbruzzese si è rivolto a me.

Per la legge organica dei lavori pubblici, io sono sì l'esecutore delle opere di tutti i Ministeri, meno di quelle della guerra e della marina, ma non ho fondi in bilancio per provvedere ai monumenti, anche quando siano stati dichiarati monumenti nazionali.

Ora il campanile di Modugno non è dichiarato monumento nazionale ma, anche lo fosse, non implicherebbe niente affatto il diritto del comune di farsi restaurare il monumento a spese dello Stato.

La dichiarazione di monumento nazionale significa questo soltanto, che nessuno può por mano ai lavori in quelle opere di carattere nazionale, senza avere il permesso dal Ministero della pubblica istruzione.

Di guisa che, per quanto mi dolga che il campanile di Modugno sia crollante, debbo pregare l'onorevole Abbruzzese di fare appello ai suoi concittadini perchè, con uno slancio di carità patria, vogliano raccogliere i fondi necessari per lo meno a puntellare il campanile.

Voci. Una tombola! (*ilarità*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per parte mia non sono in condizione di far nulla.

Ma ora voglio confortare l'onorevole Abbruzzese con una buona notizia ed è che, essendo state riconosciute fondate le sue doglianze relative agli orari, sarà col prossimo anno ritardato il treno, in partenza alle 18, da Bari per Taranto, in modo da fargli prendere la coincidenza con la linea principale.

E aggiungo ancora che sarà istituito, probabilmente con vetture automotrici, un treno nuovo in partenza da Bari poco dopo le tredici, limitato però a Gioia del Colle.

Con questi provvedimenti l'onorevole Abbruzzese non avrà perduto la sua giornata, perchè tutti i suoi desideri si possono considerare come appagati, salvo quello del campanile.

ABBRUZZESE. E lo spostamento della stazione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il successo non deve farla eccessivamente ardimentoso, onorevole Abbruzzese! Spostare la stazione di due chilometri, per avvicinarla all'abitato, non solo è economicamente grave, per la spesa che occorrerebbe; ma è anche tecnicamente inammissibile, perchè gli studi fatti hanno provato che le condizioni locali non permetterebbero di svolgere colà, senza enormi spese, una stazione corrispondente alle esigenze dell'esercizio.

Dalla Direzione generale non è stato preso alcun impegno preciso al riguardo, e non poteva esser preso; fu preso impegno di studiare, e gli studi finora fatti hanno condotto a dimostrare la grave difficoltà di appagare i desideri del collega Abbruzzese.

In quanto poi alla stazione di Bitetto, è effettivamente in corso una proposta di ampliamento del fabbricato e dei binari di carico e scarico; ma gli ripeto la dichiara-

zione, fatta al collega Caputi, che fino a quando non sia espletato il programma urgentissimo dei lavori ferroviari, non è possibile por mano a quei lavori che non sono ugualmente urgenti.

Si affidi alla mia buona volontà, ed anche a quella della Direzione generale; il problema non sarà dimenticato.

Da ultimo il collega Abbruzzese mi ha raccomandato la ferrovia che dovrà mettere in comunicazione la Basilicata con Bari. A questo proposito, in quanto alla Bari-Sant' Eramo, debbo dichiarargli che la domanda non fu potuta accogliere perchè non rispondeva alle condizioni stabilite dalla legge per la Basilicata.

Io debbo strettamente attenermi alle norme stabilite da quella legge, e ciò dichiarato per dileguare illusioni che sarebbero perniciose e pericolose. La legge per la Basilicata ha stabilito i tracciati delle tre linee ferroviarie.

Da molte parti mi vengono domande per allacciare le linee in un punto piuttosto che nell'altro e, se aprissi una discussione su questo tema, evidentemente le ferrovie dirette a congiungere la Basilicata con le Puglie e con la Calabria non sarebbero fatte mai.

Perciò terrò fermi i tracciati così come il legislatore li ha stabiliti, respingendo in modo assoluto qualsiasi domanda di mutamento.

Ma in quanto alla costruzione di quelle linee di Basilicata riconosco legittime le impazienze, o, per dir meglio, spiego le impazienze di quelle popolazioni che si dolgono che non siano sorte in un batter d'occhio quelle ferrovie. Riconosco che Matera che da molti e molti anni attende quella linea, è forse quella che con più intensa agitazione spera che la linea sia costruita prima fra tutte, e credo che molte ragioni consiglino appunto di costruirla per la prima, ma v'è una pregiudiziale.

La legge per la Basilicata non ha stanziato fondi per la esecuzione di nessuna linea. Appena venuto al Governo ho creduto mio dovere di cominciare dall'ordinare gli studi necessari, e sono a buon punto, tanto più che neppure per la Grumo-Ferandina ha potuto aver seguito una domanda di concessione fatta da un certo signor Faye perchè il progetto era a scartamento ordinario, mentre doveva essere a scartamento ridotto, nè sino ad oggi è stato ripresentato alcun progetto emendato

col relativo piano finanziario debitamente redatti.

Quando gli studi saranno compiuti, allora si presenterà il problema dell'assegnazione dei fondi. Si tratta di somme ragguardevoli per le quali debbo prendere gli opportuni accordi col ministro del tesoro e col Consiglio dei ministri; trattandosi però della esecuzione di una legge che è già votata, e non di impegni nuovi, spero trovare il ministro del tesoro ben disposto ed arrendevole.

Ma è bene l'onorevole Abbruzzese sappia che difficoltà da rimuovere ve ne sono ancora e che certe impazienze, quando vanno oltre un certo segno, non giovano alla buona causa, ma ritardano invece la soluzione del problema.

ABBRUZZESE. È da molto tempo, onorevole ministro, che si aspetta!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se le linee sono state decretate con la legge della Basilicata!

ABBRUZZESE. Sono due anni!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io amo la Basilicata quanto ella ama le sue Puglie; ma non posso sopprimere le difficoltà concrete, che presenta il problema.

Dunque ci aiuti anche lei a predicare la calma a quelle popolazioni e a far loro intendere che non s'improvvisano le ferrovie: occorrono progetti, occorrono studi, occorrono denari e tutto ciò non si può fare in un anno, e talvolta neppure in due.

Voci. Si riposi, si riposi!

PRESIDENTE. Onorevole ministro, vuol riposarsi?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Potrei continuare, ma, poichè la Camera me lo consente, mi riposerò.

(*La seduta è sospesa per alcuni istanti*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Guerci non ha voluto aspettare il disegno di legge di ordinamento delle ferrovie di Stato ed ha voluto preludere con beethoveniana energia alla discussione, che mi ha preannunziata e minacciata. In questo prelude, con note e con accenti molto vibranti, ha detto che anche Napoleone ha veduto infrangersi la sua fortuna contro uno scoglio; e lo scoglio ferroviario è l'ufficio speciale delle ferrovie creato dall'onorevole Ferraris.

Ora io debbo attribuire ad un vero equi-

voco le parole dell'onorevole Guerci, perchè l'ufficio speciale si occupa delle ferrovie concesse all'industria privata e non ha proprio nulla da vedere con la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, a meno che non si voglia trovare qualche connesità fra essi nella coincidenza soltanto che ferrovie sono le une e ferrovie le altre.

Vi è tuttavia un punto di contatto ed è questo: quando lo Stato procede a costruzioni dirette, poichè il miglior costruttore è quello che deve poi esercitare le ferrovie, a norma della legge del 1905 la costruzione delle nuove linee non è fatta dal Ministero dei lavori pubblici, nè dall'Ufficio speciale delle ferrovie, ma, secondo la legge, dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, mentre l'Ufficio speciale provvede solo alla gestione dei fondi.

L'onorevole Guerci ha dovuto cadere in un equivoco, me lo consenta, per la circostanza; chè gli stanziamenti relativi a queste linee ferroviarie di costruzione diretta dello Stato, si leggono nel bilancio dei lavori pubblici e non nel bilancio delle ferrovie: ma mentre nel bilancio dei lavori pubblici sono gli stanziamenti, ed al Ministero rimane la gestione dei fondi, tutta la parte tecnica, ossia studio di progetti, direzione, esecuzione, liquidazione e collaudo delle opere è interamente rimessa alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Il nuovo disegno non fa per questa parte che perpetuare il sistema introdotto dalla legge del 1905, con la sola differenza che, mentre le ferrovie dello Stato avevano oltre la costruzione di nuove linee, anche la vigilanza sulle linee concesse all'industria privata, secondo il disegno di legge tale vigilanza (che in realtà la Direzione generale non può sempre esercitare, tanto vero che con il consenso suo l'Ufficio speciale la sta esercitando nel maggior numero dei casi) passa all'Ufficio speciale.

Quindi, salvo questo lieve mutamento, sostanzialmente il disegno ferroviario riproduce il concetto che era già nella legge 1905. Ora l'onorevole Guerci mi permetta che io non accusi il mio predecessore di avere costituito quell'Ufficio, ma anzi me ne felicitò, perchè il compito di quell'Ufficio è andato sempre crescendo. Quell'Ufficio è chiamato ad autorizzare gli studi di nuove linee, a curare una materia la quale pur troppo è stata sin'oggi molto trascurata con danno dello Stato, cioè la partecipazione dello Stato ai prodotti e ad esercitare la vigilanza sulle ferrovie concesse all'indu-

stria privata, sulle tramvie e sui servizi di navigazione lacuale.

Quell'Ufficio è chiamato a ristudiare i capitoli di concessione e ad applicarli di volta in volta nei singoli casi; materia questa assai ardua ed irta di difficoltà, nella quale in Francia si è molto brancolato e brancolato abbiamo molto anche noi. Tali capitoli che nel loro tipo essenziale sono stati anche recentemente riveduti da una autorevole Commissione, costituiscono la base stessa dell'esercizio da parte dell'industria privata, e la regola del patrimonio ferroviario notevolissimo, perchè è un patrimonio di oltre cento milioni, costituito dalle ferrovie concesse all'industria privata, Quell'Ufficio attende alle domande di concessione di nuove ferrovie e ne fa l'istruttoria, esso cura le domande di concessione di tramvie, di sussidi per automobili, e cura naturalmente tutta la contabilità che riguarda la costruzione di strade ferrate per conto diretto dello Stato. Quindi, come vede l'onorevole Guerci, da una parte esso ha una funzione propria, trattandosi di ferrovie concesse all'industria privata, distinta da quella della direzione delle ferrovie; e dall'altra comprende una serie di servizi che non si potrebbero affidare alla Direzione generale delle ferrovie di Stato. Come affidare alla Direzione generale la concessione di sussidi per le tramvie e gli automobili? Sono cose che non hanno nulla a che vedere con la funzione propria dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Diguisachè, stia sicuro l'onorevole Guerci, che l'Ufficio speciale delle ferrovie non crea nessun intralcio, perchè ben diverso è il suo compito. E sia pure sicuro l'onorevole Guerci che non sono disposto a lasciarmi prendere la mano da nessun suggeritore, per quanto abile fosse ed intelligente. Di suggeritrice non ho che una sola, ed è la mia coscienza, e sia sicuro che altra voce non giunge a me, ed egli farà bene a far in modo che non giunga neppure a lui la voce di quelle piccole gelosie burocratiche, alle quali deve essere superiore il ministro ed è bene sia superiore anche l'onorevole Guerci. Questo è ciò che io voglio dirgli, perchè non mi parrebbe conforme al dovere, il non tributare una parola di sincera lode a chi dirige l'Ufficio speciale e al modo come l'Ufficio si conduce in tutte le difficili questioni che interessano il Ministero dei lavori pubblici.

In quanto alla Commissione dei riscatti, presieduta dall'onorevole Saporito, essa ha

il compito di studiare la materia molto ardua dei riscatti. La Commissione non è stata creata da me, ma io non posso non riconoscere che essa ha reso utili servigi. È una Commissione di tecnici specializzati, per così dire, in materia di riscatti, e non si può affermare che sia una Commissione di irresponsabili che voglia sostituirsi al ministro competente, perchè la materia dei riscatti è di tale gravità che, dopo che vi ha pronunziato sopra la Commissione, non solo deve formarsi una chiara e propria convinzione il ministro del tesoro, a cui interessa forse più ancora, che al ministro dei lavori pubblici e che per mezzo dei suoi uffici competenti dice il suo giudizio, che è certo il più autorevole salvo l'approvazione del Consiglio dei ministri.

Non è esatto, come dice l'onorevole Guerci, che la Commissione dei riscatti impedisca i riscatti, che altrimenti gioverebbero allo Stato. Essa non ha partito preso: li impedisce quando li crede dannosi allo Stato, li favorisce quando crede che allo Stato siano utili.

L'onorevole Guerci non ha posto mente al fatto che con la legge ultima sulle ferrovie concesse all'industria privata si è introdotta la clausola che lo Stato possa riscattare dopo due anni. Di guisa che il fatto, denunziato dall'onorevole Guerci, che talvolta, poco dopo la concessione della ferrovia già si studiò intorno al riscatto, è conseguenza della legge, la quale ha dettato questa clausola, quando si tratti di linee a scartamento ordinario, che possano ricollegarsi con la rete di Stato.

Quindi non è questo un atto improvvido della Commissione dei riscatti, ma la conseguenza di una disposizione legislativa, che può essere giudicata bene o male, che può presentare inconvenienti (ed altra volta ho avuto occasione di discorrerne in questa Aula), ma che deve essere eseguita fino a quando non sia stata dal Parlamento revocata.

Chiarito così questo equivoco, vengo alla questione della navigazione interna.

Spero che la Camera mi renderà questa giustizia che, cioè, per la prima volta, dal campo delle discussioni teoriche e degli studi tecnici siamo passati in un campo di pratica discussione ed attuazione, mercè il disegno di legge da me presentato sulla navigazione interna.

Come ho detto nella relazione illustrativa di quel disegno di legge, non si può negare, che la stessa forza la quale sopra

una strada orizzontale o piana trascina il peso di 1500 quintali, sulla strada ferrata ne porta uno dieci o dodici volte maggiore e sulle vie acquee ne porta uno otto volte maggiore: del pari la capacità di carico della merce è molto maggiore sulle vie acquee.

Siamo così entrati nella via risolutiva dopo tante discussioni sulla concorrenza e sulla preferenza da dare alle ferrovie rispetto alle vie acquee, questione che ormai è stata risolta nei grandi paesi nel senso, che le une completano le altre con propria e distinta funzione, perchè le merci ingombranti e povere seguono più specialmente le vie acquee, laddove le merci ricche, le quali hanno bisogno di giungere al destino più rapidamente, preferiscono la via ferrata.

Io non credo che la navigazione interna avrà in Italia gli stessi effetti che ha avuto in Francia ed in Germania.

La Francia e la Germania hanno una distesa di 400 o 500 chilometri di grandi fiumi, sicchè la navigazione ha grande estensione; e si capisce, per esempio, come a Mannheim vi sia un porto commerciale importantissimo.

L'Italia non si trova in queste condizioni; perchè, tranne la grande valle del Po, noi non abbiamo nel resto d'Italia così grandi fiumi con così lungo percorso da poterci ripromettere i risultati conseguiti in Germania ed in Francia.

Ma se questo è vero (perchè non bisogna mai esagerare), non si può d'altra parte negare che la navigazione interna potrà anche in Italia rendere utilissimi servizi.

Ed è perciò che ho presentato quel disegno di legge e che invoco dall'illustre presidente della Commissione, onorevole Tecchio, che voglia compiacersi di fare presentare al più presto possibile alla Camera la relativa relazione.

L'onorevole Tecchio però anzichè rimandare la discussione che ha fatto oggi a quando sarà discusso il disegno di legge da me presentato, ha voluto farne argomento di un ordine del giorno in occasione della discussione del bilancio.

L'onorevole Tecchio ha cominciato col riconoscere la verità di ciò che io affermai nella Commissione: che, cioè, lo Stato, a cui carico sono le opere idrauliche di prima categoria, non ha un obbligo di carattere giuridico, ma esercita soltanto funzione di Stato, per cui provvede a certe spese che la legge dichiara obbligatorie, però nei limiti degli stanziamenti di bilancio.

Ed io mi compiaccio delle dichiarazioni

fatte dall'onorevole Tecchio; perchè vi sono stati taluni i quali hanno sostenuto che, in base all'articolo 93 della legge sulle opere pubbliche, lo Stato abbia mancato ai suoi obblighi, non abbia pagato; cominci dunque si è detto, a pagare il suo debito; cominci cioè, col rimettere i corsi di acqua di prima categoria in grado di funzionare e poi procederemo ad altre opere maggiori.

L'articolo 93 della legge sulle opere pubbliche dice: « Sono a carico dello Stato le opere, che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi e grandi canali coordinati ad un sistema di navigazione, o la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine. Lo Stato sostiene pure le spese necessarie per i canali artificiali di proprietà demaniale quando altrimenti non dispongono speciali convenzioni ». E questa disposizione trova poi riscontro nell'altra dell'articolo 102 della legge medesima.

Ora se fosse stata vera la tesi da alcuni sostenuta, ne sarebbe venuta la conclusione che le provincie ed i comuni avrebbero potuto citare lo Stato per farsi pagare le somme necessarie per mantenere i grandi canali ed i grandi fiumi. Io mi rallegro che questa opinione sia stata respinta, perchè, come dissi nella Commissione, qui si tratta di una funzione dello Stato; funzione che lo Stato compì nei limiti degli stanziamenti di bilancio, e nessuno ha dritto di dolersi, se le condizioni della finanza pubblica non hanno permesso di fare di più.

L'onorevole Tecchio dice: oggi le condizioni della finanza lo permettono, fate dunque il vostro dovere. Ma l'onorevole Tecchio sa benissimo che qui non si tratta di chiedere allo Stato la manutenzione, perchè purtroppo gli stanziamenti di bilancio sono stati insufficienti e le opere non sono state mantenute come dovevano essere.

C'è un lungo arretrato di manutenzione, di maniera che ora si tratta di fare vere opere di sistemazione. (*Interruzioni del deputato Tecchio*).

Io ho fatto studiare a quale spesa lo Stato andrebbe incontro se volesse provvedere a sistemare in tutta Italia i fiumi e i canali, riparando così alle deficienze del passato. Ebbene, dagli studi risulta che a tal fine occorrerebbe una spesa di 134 milioni 614 mila lire. (*Interruzioni del deputato Mira*).

Ma ciò riguarda tutta Italia e non solo Milano.

Alla sistemazione lo Stato non è tenuto, esso era tenuto solo alla manutenzione. Ma

si obietta che sarebbe ora tenuto alla sistemazione per le colpe del passato. Ora io osservo che lo Stato non ha colpa; la finanza pubblica non era in grado di concedere le somme necessarie. L'onorevole Tecchio mi ha detto: vi ho trovato un tesoretto, vi ho trovato i milioni, e poichè i progetti vi debbono essere, è oramai tempo che lo Stato faccia il suo dovere a norma della legge sulle opere pubbliche.

Mi sono allietato di questa notizia e dal fondo del cuore ho desiderato che fosse vera, ma purtroppo ho dovuto presto disingannarmi di fronte alla realtà. Ed infatti l'onorevole Tecchio ha ricordato bensì che con la legge del 21 giugno 1906 furono stanziati 20 milioni, in aggiunta a quelli del bilancio consolidato, per le opere idrauliche di prima e di seconda categoria, ed ha detto, che di questi 20 milioni, giusta la nota al capitolo 239 del bilancio, risultano impegnati solo 9 milioni e mezzo, cosicchè vi sarebbe ancora una larga disponibilità che potrebbe essere devoluta a questo scopo. Ora è bene si sappia che la somma di venti milioni fu stabilita secondo un piano di lavori, anche troppo ristretto, come l'esperienza ha dimostrato, soprattutto per provvedere ad impedire i danni delle piene e delle inondazioni.

La maggior parte della somma non era destinata alle opere idrauliche di prima categoria a carico dello Stato, ma alle opere idrauliche di seconda categoria, cosicchè a tutto il 1907-908 si impegnarono 13 milioni e mezzo di lire, e cioè per opere di prima categoria 2 milioni e mezzo, e per opere di seconda categoria 11 milioni: restando quindi ad impegnare solo 6 milioni e mezzo. È possibile destinare questi 6 milioni e mezzo soltanto alle opere idrauliche di prima categoria, dimenticando interamente quelle di seconda?

Questo domando all'onorevole Tecchio. Se impegneremo i sei milioni e mezzo per i fiumi e i canali navigabili di prima categoria, come provvederemo alle piene, come provvederemo agli argini ed ai rinforzi necessari per tutte le opere di seconda categoria?

Si aggiunga poi che lo stanziamento per le opere di seconda categoria è stato riconosciuto insufficiente; prova ne sia che con la legge del 21 giugno 1906, per mezzo di uno storno, furono accordati 2 milioni e 700,000 lire nel presente esercizio.

È ricevo ora dal Ministero la comunicazione, che cioè sullo stanziamento dell'eser-

cizio prossimo 1907-908 sono stati già presi impegni per circa 3 milioni per opere idrauliche di seconda categoria sulla somma di lire 3,500,000 assegnata in bilancio.

Adunque, come l'onorevole Tecchio vede, il suo tesoretto sfuma, e purtroppo i milioni già destinati ad altri scopi non basteranno neppure, come l'esperienza dell'anno passato ci ammaestra.

Allora che cosa rimane? Rimane a liquidare un passato, che non può certo attribuirsi a colpa del Governo. Lo Stato non ha potuto mantenere quelle opere, ed ora conviene che siano sistemate. Ma come sistemarle?

La Commissione per la navigazione interna fu essa la prima a dire: è giusto che a carico dello Stato rimanga il 60 per cento, ed a carico degli enti locali il 40 per cento.

Ora io mi sono attenuto alla misura indicata dalla Commissione per la navigazione interna; e non credo che potessi dimostrare maggior buona volontà per un'opera, che è opera di vera sistemazione, compiuta la quale i consorzi, convertendo molti increduli, potranno dare impulso a quella navigazione interna, che in altri paesi ha avuto così grande sviluppo. Quindi, per quanto sia grande la mia buona volontà di compiacere l'onorevole Tecchio, debbo rivolgergli una viva preghiera: ritiri il suo ordine del giorno, faccia presentare la relazione sul disegno di legge, ed allora potremo apprestare alla navigazione interna i mezzi atti a fare il primo esperimento, compiuto il quale, credo che molti passi, e più rapidi, seguiranno per l'avvenire.

Voglio ora fare una aggiunta a ciò, che è stato affermato dall'onorevole Mira. Egli ha detto che sarebbe bastata una somma relativamente piccola per mettere in assetto la grande via da Venezia a Milano. Ho qui la relazione dell'ufficio superiore d'ispezione, la quale dice che per mettere in assetto questa, che per me è la più importante linea di navigazione, e la meglio atta ad un grande esperimento, occorrono lavori per la somma di sei milioni 840 mila lire. È una notevole parte della somma di 11 milioni, stabilita nel disegno di navigazione interna.

Vengo ora all'onorevole Cavagnari, (*Commenti*) la cui simpatia oratoria, per me, in molte occasioni, ho avuto modo di constatare; oggi, più largamente che nelle altre volte.

L'onorevole Cavagnari si è intrattenuto, soprattutto, sulle condizioni del porto di Genova. Questo è il suo argomento prediletto; e intorno ad esso ha esercitato la sua

cultura portuale. (*Si ride*). Io distinguerò in due parti il suo discorso: perchè vi è una prima parte nella quale posso pienamente consentire, ed una seconda, nella quale non posso, per coscienza, convenire affatto. Egli ha detto cosa assai giusta allorché ha insistito sulla necessità che i mezzi di carico e scarico, nei grandi porti, siano intensificati in maniera, da rendere più rapido lo scarico ed il carico: perchè ciò significa non solo non far perdere tempo alle navi che debbono rifare sollecitamente la loro via, ma anche risparmiare molti quattrini che, altrimenti, andrebbero perduti per stallie, controstallie, diritti di sosta e via discorrendo. Infatti, tutti i grandi porti esteri hanno specialmente provveduto a due punti che sono sostanziali in ogni regime portuale, corrispondente ai bisogni moderni: primo, ai fondali che per le grandi navi, le quali pescano otto o nove metri, devono spingersi sino a dieci o undici metri; secondo, a ciò che rappresenta l'arredamento e che serve a rendere facile il carico e lo scarico.

Tutto ciò è così costoso, che tutti i grandi Stati, come dimostrerò in una prossima discussione, sono stati tratti ad intensificare i propri mezzi, pur trattandosi di Stati ricchi e di alcuni grandi porti soltanto. Di ciò si rendeva conto anche l'onorevole Cavagnari, il quale diceva: il giorno che il porto di Genova, per sventura della patria, non potesse funzionare, i grandi vapori non troverebbero dove approdare, e non potrebbero in qualunque ora e non ostante qualunque tempo entrare nel porto e uscirne: essi dovrebbero andare in altri porti esteri, perchè nei nostri non avrebbero modo di entrare. Questo è il primo punto, nel quale io sono pienamente d'accordo.

Vi è poi un secondo punto, e cioè l'arredamento. L'onorevole Cavagnari ha detto a questo proposito delle grandi verità, e cioè che l'arredamento del porto di Genova ha bisogno di essere ancora ampliato, perchè, è ancora abbastanza lontano dal rispondere a tutte le condizioni dei grandi porti esteri.

Per esempio, a Rotterdam le calate del bacino dispongono di 30 grue distribuite su 2,300 metri in media, una ogni 73 metri. Il porto di Amburgo, che è il meglio attrezzato dell'Europa, ha 574 apparecchi su 13,885 metri di calate, colla media di un apparecchio per ogni 24 metri. Il porto di Genova non è certo dei meglio attrezzati (scriveva recentemente in un lavoro impor-

tante, che ha per tema proprio l'arredamento dei grandi porti mercantili, l'ingegnere Ehrenfreund), il porto di Genova non è dei meglio arredati; sono pochi gli apparecchi di scarico, tanto che lo scarico del carbone è fatto quasi totalmente a spalla d'uomo.

Le calate destinate alle merci di ogni genere, dispongono di 62 apparecchi, distribuiti sopra una lunghezza di metri 4,560, cioè uno ogni 73 metri di calata. Molta difficoltà vi è anche per difetto dei tipi, perchè le grue basse a cavalletto, in servizio sulle calate ad uso pubblico, non corrispondono più alle aumentate esigenze del traffico ferroviario.

Negli impianti futuri, oltre all'aumento del numero il citato ingegnere suggeriva un tipo nuovo di apparecchi di scarico, valendosi della esperienza fatta in alcuni grandi porti esteri. Ma lo stesso ingegnere non ha potuto non riconoscere che si sono fatti grandi passi, anche rispetto alla attrezzatura. C'è molto da fare, ma si è certamente progredito. (*Segni di diniego del deputato Cavagnari*).

ORLANDO SALVATORE. A Genova mancano gli spazi!

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Parleremo anche di questo! A proposito del porto di Genova debbo soggiungere che il servizio ferroviario provvede ad un movimento maggiore di quello di parecchi porti degli altri Stati.

Dice l'opuscolo citato, che Genova è in condizione di inferiorità di fronte agli altri porti per il fatto che la merce, che esporta, è appena la quinta parte di quella, che importa, ed è questo l'argomento che io ho illustrato nel mio discorso del 22 dicembre, perchè questa è la causa precipua della nostra inferiorità.

I quattro quinti dei carri, che occorrono, debbono essere spediti vuoti. L'effettivo movimento nel 1901 è stato di 620 mila carri, ossia una media di 2100 carri al giorno: così si provvede ad un movimento ferroviario uguale a quello del porto di Mannheim, pur disponendo di mezzi minori; e, anche in confronto del porto di Anversa, la utilizzazione degli impianti è in Genova molto più intensa.

Ora l'onorevole Cavagnari, ha detto: provvedete, vigilate, fate. Quanto a fare io non ho nulla da fare: la legge sul Consorzio autonomo del porto di Genova dichiara che spetta al Consorzio di provvedere.

Dunque è il Consorzio che deve curare il servizio di carico e scarico e prescrivere le norme anche per la ripartizione dei carri: la frase forse è un po' elastica.

Ma per verità ogni volta che il Consorzio autonomo si è trovato di fronte a servizi pubblici in pericolo e ad interessi di carattere generale, esso ha soddisfatto le richieste degli enti pubblici.

È anche al Consorzio che spetta disciplinare la prestazione d'opera; e a torto qui stamani l'onorevole Cavagnari voleva che io facessi da Corte di cassazione e cassassi una decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato.

Ma questo, onorevole Cavagnari, non è in facoltà mia, e neanche sarebbe in facoltà della Camera.

La IV Sezione del Consiglio di Stato ha giudicato che il servizio di carico e di scarico nel porto di Genova debba considerarsi come servizio pubblico, nel quale perciò non può avere luogo la lotta generale della libera concorrenza, ma in cui vi è invece una disciplina generale da stabilire nell'interesse del servizio considerato pubblico. (*Commenti*). In ciò non posso che uniformarmi alla decisione della IV Sezione.

Ma d'altra parte io dico (a prescindere dalla questione giuridica) che dal punto di vista pratico e concreto, un tale ordinamento per il porto di Genova ha evitato molti dei guai deplorati in passato. Mi compiacio degli assentimenti del collega Rubini.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. C'è la gravezza della spesa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma la spesa, se mai, è a carico degli armatori.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. In definitiva però è a carico del commercio. (*Interruzioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il commercio però è contento di sopportare anche un piccolo aggravio quando ciò costituisca un premio di assicurazione contro gli scioperi. E del resto, onorevole Cavagnari, io mi meraviglio delle contraddizioni di cui è intessuta questa nostra vita politica. Ricordo che quando fu votata la legge sul Consorzio autonomo, ci furono per l'autonomia inni più o meno alati.

Ebbene io non partecipai agli entusiasmi generali della Camera, ma debbo dire, onorevole Cavagnari, che qualunque sia il nostro giudizio sulla legge, l'esperienza oggi fatta non può ritenersi decisiva; anzi gli altri Stati quell'ordinamento c'invidiano.

L'onorevole Cavagnari saprà che di Fran-

cia e d'Inghilterra e d'altre parti del mondo marittimo hanno mandato a studiare l'organizzazione del Consorzio di Genova, appunto perchè il nostro esperimento è interessantissimo per tutti gli Stati.

Sino ad oggi abbiamo parecchi tipi di governo dei porti: ne abbiamo amministrati dallo Stato, amministrati dalle città ed anche dalle Camere di commercio le quali però concorrono a mantenerli coi loro fondi. Infine abbiamo il tipo del porto autonomo come quello di Genova.

Ma chi può dire in via meramente astratta e teorica quale fra tutti cotesti tipi sia effettivamente il migliore e il più consigliabile? E crede l'onorevole Cavagnari che sarebbe preferibile un'amministrazione di porto affidata ad un Consiglio comunale? (*Interruzione del deputato Cavagnari*). E tanto più ne dubito (guardi onorevole Cavagnari) perchè, se lei è competente a tal punto che rifaceva il piano del porto di Genova contro il Consiglio superiore, io me ne rallegro con lei; (*Si ride*) ma d'altra parte persone certamente non meno competenti, come i commercianti veneti, domandano anche essi per il loro porto la estensione della legge di autonomia; e così pure i livornesi la domandano.

Come vede l'onorevole Cavagnari, la legge bene a ragione ha lasciato la porta aperta anche ad altre regioni del Regno per chiedere l'autonomia dei loro porti, e non si può dire davvero che questo concetto dell'autonomia abbia fatta cattiva prova nei nostri ordinamenti. (*Benissimo! — Commenti*).

L'onorevole Cavagnari mi ha domandato qual uso sia stato fatto dei 17 milioni e mezzo votati per i lavori nel porto e nelle stazioni di Genova con la legge del 2 agosto 1897. L'assicuro che il danaro è stato speso nel pubblico interesse, e con tutte le cautele; quando voglia, venga al Ministero e gli mostrerò i conti precisi.

Mi ha domandato altresì quanto è costato l'allacciamento al Campasso. Anche di questo ho i conti precisi. Posso dirgli soltanto che il costo delle espropriazioni è stato superiore al preventivo; ma questa è una piaga, che purtroppo non si potrà mai sanare se non con i metodi, dei quali ho parlato, cioè attuando criteri più rigorosi per ciò che si riferisce alle espropriazioni in materia di opere pubbliche.

Del resto, per quanto si tratti di una azienda autonoma, in cui non sarebbe in nessuna maniera giustificato il mutare in-

dirizzo, non posso mancare al mio dovere di riconoscere che il presidente del Consorzio autonomo, il generale Canzio, ha dedicato a quest'opera tutta la buona volontà, e che nelle cose più importanti ha proceduto di pieno accordo col Governo, appunto per evitare tutti quegli inconvenienti, che sono stati accennati dall'onorevole Cavagnari. È vero che vi è stata nella Camera inglese una doglianza circa una disposizione relativa ai giorni non lavorativi nel porto di Genova, disposizione che portava a questa conseguenza, che non si dovesse tener conto di quei giorni per il calcolo delle stallie e controstallie. E non solo era permesso al Consorzio di mantenere questa disposizione regolamentare; ma essa rispondeva ad una vera necessità di fatto, perchè quest'inverno a Genova vi sono stati giorni di freddo così intenso da impedire assolutamente ogni lavoro. Perciò quelle giornate son ostate dichiarate non lavorative, e quindi non se ne è tenuto conto nel calcolo delle stallie e controstallie.

Questo naturalmente ha dato luogo a qualche inconveniente ed ai reclami dei capitani, soprattutto inglesi.

Ma posso assicurare l'onorevole Cavagnari che quando, in altra occasione successiva, si intravvide la possibilità di una simigliante dichiarazione, non mancai al mio dovere di pregare il Consorzio di considerare gli effetti gravi, che sarebbero derivati se altre giornate fossero state dichiarate non lavorative; e sono lieto di avere imputato che nuove doglianze venissero da capitani esteri.

CAVAGNARI. Se il porto fosse finito questi inconvenienti non accadrebbero!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma a chi è rivolto il suo rimprovero? A me no di certo. E al Consorzio neppure. Perchè il bacino del faro richiederà circa dieci anni di lavoro.

CAVAGNARI. Non è là il porto di Genova.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma, onorevole Cavagnari, io non posso ammettere, me lo permetta, che, dopo che i corpi tecnici competenti hanno tanto tempo disputato su questo argomento e sono venuti a questa conclusione, ella venga a dire che hanno sbagliato, che bisogna ricominciare da capo. Ella ha evocato perfino lo spirito del duca di Galliera, il quale, se risorgesse dalla tomba, protesterebbe contro i violatori dell'articolo primo del con-

tratto. Ora quell'articolo non dice affatto che si debba fare là o altrove il bacino, ma lascia al Governo il diritto e il dovere di ascoltare la voce dei competenti corpi tecnici.

Ho riletto quell'articolo; quando ella si faccia a considerarlo, vedrà che la mia interpretazione è la sola ammissibile, la sola conciliabile con i doveri ed i diritti del Governo.

Dunque, concludendo, riconosco la esattezza delle osservazioni dell'onorevole Cavagnari intorno alla necessità di migliorare tutto ciò, che si riferisce all'attrezzatura dei porti; e sono sicuro che la discussione seguita in quest'Aula non sarà perduta, ma avrà ripercussione nell'amministrazione del Consorzio autonomo.

Già posso dire fin d'ora, a proposito dell'attrezzatura dei porti, che la Commissione, che sta esaminando il disegno di legge sui porti, ha consentito che tutto ciò, che si riferisce all'attrezzatura dei nostri porti, costituisca una parte del servizio dei trasporti affidati alle ferrovie, di guisa che sia alla dipendenza delle ferrovie.

ORLANDO SALVATORE. E le tettoie?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Orlando mi interrompe parlando di tettoie. Si intende benissimo che quello, che costituisce un complemento necessario del servizio dei trasporti, rientra nei mezzi dati alla grande azienda dei trasporti che sono le ferrovie dello Stato. Di guisa che nel bilancio ferroviario saranno poste le somme necessarie, non solo per allacciare le stazioni ai porti, ma anche per le grue e per gli arganelli necessari a compiere questo servizio dei trasporti. È questo un principio nuovo nel nostro diritto marittimo e dei trasporti; e credo che sarà fonte di buoni effetti, in quanto semplificherà tutto il servizio dei trasporti, sopprimerà tutta una classe di intermediari e darà, accentrandolo nelle mani delle ferrovie di Stato, a questa azienda il modo di compiere il trasporto fino sulla nave, sulla quale deve caricare, oppure di prendere la merce dalla nave, che deve scaricarla, e trasportarla sul vagone.

Quindi, come vede l'onorevole Cavagnari, nella legge futura, per una parte è seguito un concetto, che parzialmente è il suo; per l'altra parte, pur non prendendo dal canto mio alcuna iniziativa di fronte al Consorzio autonomo, terrò conto di questa, che rappresenta la viva voce di tutto il commercio che fa capo a quel porto.

Un'ultima parola intorno alle condizioni del Genio civile. Già ebbi occasione di dire che, se non si provvede in tempo al personale occorrente per la redazione dei progetti e per la direzione dei lavori, è inutile che il Parlamento deliberi opere di grande importanza, le quali ormai ammontano ad una somma tale, che il ministro dei lavori pubblici deve seriamente preoccuparsi anche degli effetti della sua azione economica sul mercato della mano d'opera in paese, perchè può gravemente turbarlo.

Se domani in una regione, dove la mano d'opera è scarsa, si iniziano molte opere pubbliche, ciò può portare un grave rincaro della mano d'opera, rovinando tutti i piccoli produttori e proprietari. Dunque vi è anche una politica delle opere pubbliche in rapporto ai doveri sociali ed economici, che il Governo ha verso le popolazioni. Ma è inutile, ripeto, che facciamo questi grandi programmi, e ci preoccupiamo degli effetti, che la loro attuazione può produrre, se non abbiamo gli strumenti dell'opera nostra, che sono gli ingegneri.

Dissi già altra volta che siamo in questa sciagurata condizione, che i giovani non accorrono più ai concorsi del Genio civile; e non vi accorrono perchè trovano un collocamento più remunerativo nell'industria, e la prospettiva di 2,000 lire non sorride a questi giovani; tanto più che i concorsi sono molto diffic'li, e vi sono limiti d'età molto ristretti, e poi anche perchè io faccio concorrenza a me stesso.

Da una parte vogliamo richiamare nel Genio civile i giovani migliori, che escono dalle Scuole d'applicazione; dall'altra abbiamo l'azienda delle ferrovie di Stato, che offre condizioni migliori del Genio civile; cosicchè è naturale che vadano piuttosto alle ferrovie di Stato che non al Genio civile. In questa condizione di cose, quando recentemente ho dovuto rilevare che vi sono sessanta posti vuoti, che dodici soltanto sono stati i candidati ammessi, e che il ministro dei lavori pubblici è nella impossibilità di provvedere agli uffici, ed anche a certi lavori di carattere urgente, mi sono domandato se non convenisse di prendere qualche provvedimento. Fra i provvedimenti, che mi è dato di prendere, vi è quello di assumere personale privato per determinate opere e per un determinato tempo, provvedimento per il quale ho una sincera ripugnanza, perchè si tratta di nominare un'altra volta straordinari senza garanzie di carriera e di disciplina morale,

che occorrono per gli uffici pubblici; e vi è quello di migliorare le condizioni del personale esistente. Ora io preferisco affrontare il problema nella sua intierezza, non col programma di servire al tornaconto individuale di questo o quel funzionario, di questa o quella classe di funzionari, ma solo nell'interesse dell'amministrazione.

Quindi, non aumento di stipendi nei gradi, dove già sono abbastanza remunerativi; non aumento di posti nei ruoli, perchè posti vacanti ve ne sono anche troppi e noi non li colmiamo; ma miglioramenti limitati a quei posti, che rimangono vuoti, e a quelli immediatamente successivi, a cui bisogna coordinarli. Ed io, presi gli opportuni accordi col mio collega del tesoro e col Consiglio dei ministri, mi affretterò a presentare alla Camera un disegno di legge, il quale non abbia carattere di riforma organica, perchè non si tratta di riformare organica, ma che miri all'unico intento di mettermi in condizione di avere il personale necessario per il compimento di queste opere. Altrimenti sono inutili le recriminazioni, e i residui si accumulano sempre, di giorno in giorno, nel bilancio dei lavori pubblici, perchè una delle deficienze più importanti è proprio quella del personale direttivo delle opere.

Spero che in questo pensiero avrò concorde il Parlamento; e questo pensiero seguirò con tanto maggiore zelo, in quanto riconosco che il personale del Genio civile d'Italia ha reso al paese servizi segnalati.

Non ricorderò soltanto gli uomini insigni, che lo hanno onorato con la loro scienza e con le loro virtù; ma ricorderò ancora i lavori eminenti, pratici e teoretici, che onorano il Genio civile in Italia. Non si tratta soltanto di memorie; si tratta di uomini che anche presentemente onorano il paese, e che, in mezzo a gravissime difficoltà di ogni genere, hanno sempre dimostrato un alto concetto del loro dovere, ed una coltura ed una sapienza tecnica degna della massima considerazione.

Questo corpo del Genio civile desidero di tenere grandemente in onore, e di alimentare ancora tutto quel vivaio di giovani educandoli alla nobiltà delle proprie tradizioni; quel vivaio di giovani, nei quali è fondata la speranza e l'avvenire del nostro paese.

Questo è il mio concetto, questo è il mio programma, relativo alla prosecuzione delle opere; e spero che il Parlamento vorrà confortarlo del suo suffragio. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni.*)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Abbiamo ora l'ordine del giorno dell'onorevole Tecchio del quale do lettura:

« La Camera, ritenuto l'obbligo dello Stato di provvedere alle opere necessarie per assicurare la navigazione sui fiumi, laghi e canali sui quali essa si esercita attualmente, e la urgenza somma delle opere stesse nell'interesse dell'economia nazionale ed a sollievo del servizio ferroviario;

ritenuta la disponibilità dei fondi stanziati all'uopo coll'articolo 2, lettera a della legge 21 giugno 1906, n. 238;

invita il Governo a voler provvedere alla anzidetta necessità;

e confida che, all'uopo, esso presenterà sollecitamente un disegno di legge per l'adeguato aumento dei capitoli 239 e 241, anticipando lo stanziamento delle somme tuttora disponibili a sensi della citata legge 21 giugno 1906.

« Tecchio, Ottavi, Mira, Rampoldi, Bergamasco, Montauti, Papadopoli, Mauri, Montemartini, Lucca, Gallina G., Solimbergo, Grippo, Romussi, Cameroni, Cornaggia, De Asarta, Carugati, Scalini, Treves, Valle G., Mantovani, Ferri G., Marcello ».

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se lo accetti.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ho già dichiarato all'onorevole Tecchio che non posso accettarlo e l'ho pregato di ritirarlo.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, ho chiesto di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Le darò facoltà di parlare per un fatto personale, se lo indicherà.

Onorevole Tecchio, insiste nel suo ordine del giorno?

TECCHIO. Dirò molto francamente che la risposta dell'onorevole ministro è stata per me una vera delusione; credo che la stessa impressione ne abbiano avuto i colleghi, che a quell'ordine del giorno hanno data la loro firma.

Noi confidavamo, specialmente dopo la piena adesione data dall'onorevole relatore a nome della Giunta generale del bilancio alla nostra proposta, confortandola con la grande autorità della Giunta anche nella parte relativa ai mezzi finanziari da noi indicati come disponibili, confidavamo, dico,

che la risposta del ministro dovesse essere ben diversa. Le stesse dichiarazioni dall'onorevole Gianturco premesse alla sua risposta pareva dovessero condurlo ad altra conclusione.

Egli mi ha invitato a ritirare l'ordine del giorno per rimettere questa questione a quando si discuterà alla Camera la legge sui provvedimenti per la navigazione interna; legge della cui presentazione, non esito, sebbene in ritardo, e dargli quella lode, che giustamente crede di meritare. Ma quella legge ha scopi affatto distinti da quello, che oggi ci prefiggiamo noi. Quella legge si propone di introdurre, per quanto riguarda le acque serventi alla navigazione, un regime affatto nuovo.

Non è questo il momento di discutere del nuovo regime; ma finchè esso non sia tradotto in legge, bisogna pure preoccuparsi della manutenzione delle opere esistenti; e non è possibile lasciarle in abbandono, in attesa che si costituiscano i Consorzi proposti col disegno di legge, al quale l'onorevole ministro si è riferito.

Tutti sappiamo quanta difficoltà si incontri nella costituzione di simili Consorzi; quelli per le bonifiche informino.

Non so che cosa accadrà quando sarà approvata la legge per la costituzione dei Consorzi per la navigazione interna; ma so che, nella migliore ipotesi, occorrerà non poco tempo perchè tali nuovi enti possano funzionare. E intanto? Dovrà, potrà il Governo rimanere inattivo?

Questo non può pensarlo neanche l'onorevole ministro. Ma egli nella sua risposta ha obiettato, che per rimettere tutti i canali, che abbiamo in Italia, nella condizione normale, occorrerebbero, secondo le perizie ordinate dal Ministero, 134 milioni. Confesso che sono cascato dalle nuvole sentendomi opporre una cifra così enorme!

Certo ci deve essere un equivoco; perchè ai 130 milioni non arriva nemmeno il preventivo della Commissione presieduta dall'onorevole Romanin-Jacur; preventivo che contempla non la sola manutenzione o il solo riassetto, ma la esecuzione di lavori radicali, e di opere nuove cospicue.

Penso poi che, se per la linea più importante, per la linea, nella quale lo stesso onorevole ministro ha detto che si compendia quasi tutto il problema della navigazione interna, intendo dire per la linea del Po, non occorrono, a giudizio dei competenti, più di cinque o sei milioni...

RAMPOLDI. Anche meno.

TECCHIO. ...anche meno, se tanto poco

basta per mettere in conveniente assetto la grande linea padana, diventa addirittura fantastica l'idea che per gli altri canali italiani possano occorrere nientemeno che 130 milioni. Evidentemente, ripeto, qui c'è un equivoco; e forse il ministro non ha inteso la vera portata della nostra domanda, che non riguarda opere nuove, bensì e soltanto quei lavori di manutenzione, che in passato furono trascurati, principalmente per mancanza di mezzi, e che oggi si devono fare, poichè i mezzi ci sono, e già la legge del 21 giugno 1906 li mette a disposizione del Governo.

L'onorevole ministro, a questo riguardo, ha opposto che la somma disponibile non deve servire soltanto alla manutenzione dei canali, in quanto servono alla navigazione, ma deve servire alle opere idrauliche in genere, e quindi a lavori di difesa, agli argini e via dicendo: laonde, qualora si destinasse tutta la detta somma alla navigazione, mancherebbero poi i fondi per gli altri bisogni.

Ma, onorevole ministro, questo lo sappiamo anche noi; ed appunto perchè lo sappiamo, coll'ordine del giorno vi invitiamo a presentare un disegno di legge, col quale si stabilisca che, o in tutto o in parte, nella misura occorrente, la somma ancor disponibile dei venti milioni sia destinata allo scopo speciale della navigazione; se in seguito rimarranno allo scoperto altri bisogni, provvederemo anche ad essi con legge speciale.

Vedo che l'onorevole presidente del Consiglio sorride. Forse a lui pare che io disponga dei milioni dell'erario con troppa facilità; ma, se l'onorevole Giolitti vorrà fermare la sua attenzione sulla grandissima importanza del servizio, al quale vogliamo provvedere, se vorrà tener conto degli immensi vantaggi, che se ne attendono, comprenderà subito che, quando pure, assegnando coll'invocato disegno di legge alcuni milioni alla navigazione interna, ci mettessimo nella necessità di ricorrere fra poco ad un altro disegno di legge per far fronte ai bisogni delle arginature e delle difese idrauliche in genere, non cascherebbe il mondo per questo; e intanto avremo, come è dovere del Governo e del Parlamento, speso bene le disponibilità del bilancio, avremo provveduto ad un urgentissimo bisogno dell'economia nazionale, avremo soddisfatte le aspirazioni legittime delle popolazioni, che domandano di essere aiutate nel fecondo svolgimento della loro attività agricola, industriale e commerciale.

Pertanto, pur essendo dispiacente di non potere accogliere l'invito fattomi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mantengo l'ordine del giorno. Il Governo ha le sue responsabilità, noi abbiamo le nostre. Non so se l'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio intenda interloquire sulla questione: ma, allo stato delle cose, ritengo, mantenendo l'ordine del giorno, di interpretare anche il pensiero degli onorevoli colleghi che lo hanno con me firmato. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. L'onorevole relatore del bilancio ha indicata una tendenza da parte della Giunta favorevole a riconoscere l'utilità di quella spesa alla quale mira l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Tecchio e da altri colleghi. Io vorrei portare nella questione quello che si suol dire il ramo-scello di ulivo.

L'onorevole ministro ha giustamente osservato che i fondi dei quali si tratta non sono devolvibili unicamente agli scopi ai quali si riferisce l'ordine del giorno. Nullameno su questo fondo ancora sei milioni e mezzo sarebbero disponibili ed è precisamente la somma, secondo quello che io ho inteso, sulla quale fa calcolo l'ordine del giorno dell'onorevole Tecchio e dei suoi colleghi.

Ma per quanto queste somme sieno disponibili ai sensi della legge del consolidamento, io non posso non riconoscere che la misura dell'assegno di 70 milioni per l'esercizio 1907-908 sarebbe già colma per mezzo dei provvedimenti che si tratta di approvare con lo stato di previsione; però, se la somma disponibile non è tale sull'esercizio 1907-908, sarebbe disponibile sugli esercizi futuri.

Se non che è sempre avvenuto, ed anche l'anno scorso, al riguardo del corrente esercizio, è avvenuto di dover mutare molti assegni e vi si è provveduto con leggi di storno.

Non c'è materia nel nostro bilancio così ricca di novità come quella delle spese straordinarie per opere pubbliche: avviene sempre che la previsione di poter fare delle spese, per le quali si assumono impegni positivi di bilancio, sia sempre turbata dalla realtà delle cose avvenire, per un verso o per l'altro in guisa che diverse somme di-

vengono legittimamente libere, non perchè il Governo, l'Amministrazione, non intenda più di tenere fermo a ciò a cui si era impegnata mediante la legge del bilancio, ma perchè fatti nuovi le impediscono di erogare le somme previste per quelle determinate opere o di erogarle tutte.

Vi è quindi da fare assegno, a mio avviso quasi sicuro, sulla rinnovazione di questi fatti anche per l'esercizio futuro.

Per questa ragione io pregherei l'onorevole Tecchio ed i colleghi di non volere insistere nel loro ordine del giorno, ma invece di convertirlo in una raccomandazione al Governo, perchè, verificandosi questi casi, che sicuramente si verificheranno, esso voglia proporre di devolvere le somme che divenissero così legittimamente disponibili al fine di irrobustire quelle assegnate alle opere di manutenzione dei fiumi e canali navigabili che lo stesso onorevole ministro ha dichiarato essere state per lunghi anni trascurate e che io credo non siano nemmeno nell'esercizio futuro assistite da sufficienti assegni di bilancio.

E bene inteso che questa che io metto avanti come un'idea conciliatrice, che dovrebbe esplicarsi in una raccomandazione al Governo e che voglio sperare che il Governo stesso accoglierà, non deve essere scompagnata da un altro provvedimento a tutela dei legittimi interessi rappresentati da quei lavori che, non potendo essere effettuati per ragioni estranee, nella loro attesa non si vedano però permanentemente depauperati del fondo che era assegnato a favore delle opere che loro interessano; non deve essere scompagnata da un provvedimento di reintegrare poi i bilanci futuri a favore delle opere medesime con quella somma che ancora rimane disponibile a questo effetto per la legge di consolidamento. Non so se ho ben chiarito il mio pensiero. (*Sì! sì!*)

L'onorevole ministro certo non potrà disconoscere che l'eventualità, alla quale ho accennato e che ritengo sicura, abbia a verificarsi; e quando egli tenga anche presente il vero, grande interesse che offrono queste opere di miglioramento e di manutenzione delle vie navigabili e il sacrificio relativamente non grave che le opere stesse portano al bilancio, voglio sperare che così lui come i colleghi proponenti l'ordine del giorno vorranno accettare il partito che io mi sono permesso di suggerire.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Come giustamente notava l'onorevole Rubini, non si può, senza offendere la legge di consolidamento, andare oltre la somma totale stanziata per la spesa straordinaria. Ma non questo l'onorevole Rubini consigliava di richiedere; egli consigliava, invece, di richiedere soltanto che, se una parte di questi fondi fosse stata disponibile, questa fosse possibilmente erogata...

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Preferibilmente!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...ad aumentare lo stanziamento relativo alle opere idrauliche di prima categoria...

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. ...e di seconda, perchè l'ordine del giorno parla anche di queste.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...anzichè per quelle di seconda e per opere diverse. Ora non posso in questo momento escludere, come giustamente notava l'onorevole Rubini, che questa coincidenza si possa avverare; di guisa che non ho difficoltà ad accettare questa raccomandazione che, cioè, preferibilmente si eroghino in favore delle opere idrauliche di prima categoria quelle somme, che rimanessero disponibili. Tutto ciò senza eccedere la somma totale del consolidamento.

Spero che questa raccomandazione dell'onorevole Rubini venga accolta dall'onorevole Tecchio, perchè di più, assolutamente non potrei. Egli ha detto che le mie parole sono una delusione per lui; ma molto maggiore è stata la mia delusione quando mi sono visto sfuggire di mano quel tesoretto, che egli stamane mi aveva annunciato e che purtroppo non ho ritrovato. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

TECCHIO. Preso consiglio dai colleghi, che ho qui vicini, e che hanno firmato l'ordine del giorno, dichiaro che accogliamo il ramoscello di ulivo presentato dall'onorevole Rubini. Lo accogliamo non solo perchè, per altra via, conduce allo stesso nostro scopo, ma anche perchè, dopo avere invocata l'adesione della Giunta generale al nostro ordine del giorno, non possiamo non tener conto del consiglio conciliativo, che ci viene ora dal suo autorevolissimo presidente. Ritiriamo, dunque, l'ordine del giorno. Ma lo facciamo prendendo formalmente atto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta, in sostituzione del-

l'ordine del giorno, la raccomandazione così come fu formulata dall'onorevole Rubini.

PRESIDENTE. Allora l'ordine del giorno si intende ritirato.

L'onorevole Cavagnari ha chiesto di parlare per fatto personale. Lo indichi, onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente è mio dovere.

L'onorevole ministro rispondendo ad alcune osservazioni che io ebbi l'onore di fare intorno all'andamento delle cose nel porto di Genova (dico delle cose, perchè io non tocco mai le persone), mi ha osservato che gli rintonava ancora negli orecchi l'eco dell'inno elevato in quest'aula alla istituzione dell'ente autonomo nel porto di Genova.

Poichè io penso che il ministro, che si compiaceva di rispondere alle mie modeste parole, volesse in quell'eco di inni comprendere anche le parole da me pronunziate in quel torno, io ho dovuto richiamare alla memoria quanto dissi in occasione della discussione di quel disegno di legge. E ricordo che dopo aver dichiarato che i porti funzionano bene dove devono funzionare bene, e sotto la dipendenza diretta del Governo (e citavo Marsiglia), e all'infuori della dipendenza diretta del Governo (e citavo i porti del Nord) avevo dichiarato come conclusione che ero disposto anche a dare il voto a questa benedetta (definirla altrimenti non voglio) autonomia, perchè mi veniva dal Governo l'assicurazione che questo era l'unico mezzo per poter fare dei lavori nel porto di Genova. Io ho allegato il mio voto a queste considerazioni, rendendo omaggio alla prosa ministeriale. (*Si ride*).

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Non ero ministro.

CAVAGNARI. Cosicchè, onorevole ministro, nessun inno. Del resto debbo ancora fare un'aggiunta. Le fonti ufficiali a cui avete attinto voi per sostenere la vostra tesi tecnica in ordine al porto di Genova, sono quelle stesse a cui ho attinto per sostenere la mia. La vostra guarda ponente, la mia guarda dove si leva il sole.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Come conclusione ho un'altra cosa da dire e poi ho finito. Mi sono ricordato di un articolo che ho letto giorni or sono sulla *Rivista delle comunicazioni*...

PRESIDENTE. Ma questo non è più fatto personale!

CAVAGNARI. ...un articolo di un collega nostro, che al momento non vedo presente nell'aula, ed in cui si domanda se in Italia siano proprio le leggi che mancano o gli uomini. E non ho altro da dire.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Nomina di una Commissione con l'incarico di indagare sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra:

Presenti	241
Votanti	241
Maggioranza	121
Voti favorevoli	221
Voti contrari	20

(*La Camera approva*).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908:

Presenti	242
Votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	210
Voti contrari	32

(*La Camera approva*).

Rimborso del residuo credito della provincia di Pavia per la ritardata applicazione del nuovo catasto:

Presenti	242
Votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	220
Voti contrari	22

(*La Camera approva*).

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'Ospedale civile, dell'Istituto dei sordomuti e dell'Istituto dei ciechi in provincia di Cagliari:

Presenti	242
Votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	204
Voti contrari	38

(*La Camera approva*).

Tombola telegrafica nazionale a favore degli Ospedali di Tempio e di Sassari:

Presenti	242
Votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	199
Voti contrari.	43

(La Camera approva).

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Albasini — Albicini — Antolisei — Arnaboldi — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry — Avellone.

Baragiola — Baranello — Barnabei — Benaglio — Bergamasco — Bernini — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Biancheri — Bianchini — Bizzozero — Bolognese — Bonicelli — Borsarelli — Botteri — Brandolin — Buccelli.

Calvi Gaetano — Camera — Cameroni — Campi Emilio — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Carmine — Carugati — Casciani — Cassuto — Castiglioni — Cavagnari — Cesaroni — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Cocuzza — Compans — Conte — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Curioni.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'Alì — D'Alì — Dari — De Amicis — De Felice-Giuffrida — Della Pietra — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Seta — De Stefani Carlo — De Viti De Marco — Di Sant'Onofrio — Di Stefano Giuseppe.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falletti — Fani — Fasce — Fazi Francesco — Fera — Ferraris Carlo — Fiamberti — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortunati Alfredo — Fusco — Fusinato.

Gallina Giacinto — Gallino Natale — Galluppi — Gattorno — Gianturco — Giolitti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giuliani — Giusso — Goglio — Gorio — Graffagni — Greppi — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore.

Jatta.

Lacava — Lazzaro — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lucca — Lucchini Luigi — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfonso.

Magni — Majorana Giuseppe — Mancangi — Mango — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marazzi — Marcello — Marghieri — Masselli — Matteucci — Mauri — Mazziotti — Medici — Mezzanotte — Miliani — Mira — Montagna — Montauti — Montemartini — Morando — Morelli Gualtierotti — Moschini.

Nicolini — Nuvoloni.

Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Orsini Baroni — Ottavi.

Pais-Serra — Paniè — Pansini — Papadopoli — Pascale — Pavia — Pennati — Personè — Pescetti — Pinchia — Placido — Podestà — Pompilj — Pozzato — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prinetti — Pugliese.

Quistini.

Rampoldi — Rava — Ricci Paolo — Riodola — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzone — Romano Giuseppe — Romussi — Roselli — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Salvia — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scalinini — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Semmola — Sili — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Squitti — Stoppato.

Talamo — Tasca — Tecchio — Teodori — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Treves — Turco.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vallone — Venditti — Venezia — Ventura — Vetroni.

Wollemborg.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Agnetti.

Ballarini — Bona — Borghese — Bottacchi — Bracci — Brizzolesi.

Calleri — Camagna — Coffari.

Danieli — Del Balzo — Dell'Arenella — Donati.

Fabri — Farinet Francesco — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari.

Giaccone — Ginori-Conti — Giunti — Grassi-Voces.

Marsengo-Bastia — Morelli Enrico.

Negri de Salvi.

Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Rizzetti — Romanin-Jacur — Ronchetti — Rovasenda.

Teso.

Vendramini.

Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Aguglia.
 Badaloni — Brunialti.
 Celesia — Centurini — Cicarelli.
 D'Alife — De Michele-Ferrantelli.
 Fede — Florena.
 Giardina.
 Majorana Angelo — Mantica — Masi —
 Massimini — Melli.
 Petroni.
 Simeoni — Sinibaldi.
 Vicini — Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Crespi.
 Francica-Nava.
 Gavazzi,
 Landucci — Lucifero Alfredo.
 Pastore.
 Rondani.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Ora si dovrebbe passare all'esame dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici.

Molte voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Veramente non sarebbe regolare rimettere il seguito della discussione a domani, perchè la Camera ha deliberato l'altra sera di prolungare le sedute fino alle sette e mezza. Ad ogni modo, poichè la Camera lo desidera, il seguito della discussione è rimesso a domani.

Gli onorevoli Marghieri ed altri, Antolisei ed altri, e Cameroni hanno presentato proposte di legge che saranno trasmesse agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

LUCIFERO, segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità ed opportunità della istituzione di una copia di diretti nella linea Solmona-Terni.

« Manna, De Amicis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quando sarà provveduto sulla domanda

presentata molti mesi fa dal Comitato Veneto-Trentino pro Calabria per la costruzione di un borgo a favore dei danneggiati dal terremoto.

« De Seta ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere se non creda di dover provvedere ad una migliore conservazione del monumento nazionale di Casamari.

« Maraini Clemente ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di grazia e giustizia e delle finanze sulla necessità di impartire norme precise affinchè gli atti di riconoscimento dei figli naturali possano essere compiuti dalle madri povere senza dispendio di bolli e tasse.

« Pozzato ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere quando sarà, finalmente, pubblicato il regolamento per l'attuazione della legge sul Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sulle ragioni del trasloco e successiva dispensa dal servizio del capitano Cavalli, dalla questura di Milano, prima, di Genova poi.

« Treves ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità e sull'urgenza della costruzione di una ferrovia direttissima fra Bologna e Firenze.

« Merci ».

« Il sottoscritto interpella l'onorevole ministro dell'interno circa i provvedimenti presi in confronto all'ex questore Pirogallo ed al maggiore Cavalli.

« Romussi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni teste lette saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Così pure le interpellanze dirette ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, qualora da questi non sia, entro le ventiquattro ore, manifestato contrario avviso.

Sull'ordine del giorno.

DE TILLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TILLA. Al numero 49 dell'ordine del giorno di oggi è iscritto il disegno di legge per opere sulla sistemazione della cinta daziaria di Napoli. D'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio e con l'onorevole ministro del tesoro, prego che sia messo nell'ordine del giorno di domani in principio di seduta.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. È urgente l'approvazione di questo disegno di legge: si tratta di una necessità per applicare la legge dei provvedimenti per Napoli. Quindi siamo d'accordo di metterlo nell'ordine del giorno di domani in principio di seduta.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 18.55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Teano (proclamato Lonardo).

Discussione del disegno di legge:

3. Opere per la sistemazione della cinta daziaria di Napoli in dipendenza del restringimento della medesima verso oriente fra il ponte della Maddalena e la garetta 97 Leutrek del muro finanziere (613).

4. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-908 (575).

Discussione dei seguenti disegni di legge:

5. Disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari (590).

6. Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private (640).

7. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

8. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908. (569, 569-bis e 569-ter).

10. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

11. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

12. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

13. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

15. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

16. 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).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

19. 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).

20. Mutualità scolastiche. (244)

Seguito della discussione sui disegni di legge:

21. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

22. 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:

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

24. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906, che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciiglione e Varese Porto Ceresio (580).

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

26. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

27. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

28. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito (654).

29. Modificazione del ruolo organico della categoria d'ordine del Ministero di agricoltura, industria e commercio (602).

30. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

31. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

32. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

33. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

34. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

35. Stato di previsione dell'entrata e della

spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

36. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).

37. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

33. Modificazione alla legge sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra relativa al personale degli stabilimenti militari di pena ed a quello dei depositi di allevamento cavalli (438-B).

39. Sui professori straordinari delle regie Università ed altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217-B).

40. Sulla risicoltura (665).

41. Tombola per la costruzione del nuovo ospedale di Arezzo e per l'ospedale di Sansepolero (674).

42. Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli Archivi di Stato (524).

43. Modificazioni al ruolo organico del Regio Corpo delle miniere (707).

44. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

45. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 23 maggio 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

