

DLXI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 24481
Commemorazioni dei senatori Atenolfi e Contarini	24441
DE MARINIS	24441
FASCE, <i>sottosegretario di Stato</i>	24442
GALLO	24442
PRESIDENTE	24442
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Modificazioni alla legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private (BERTOLINI)	24460
Spese e provvedimenti per opere pubbliche nelle Puglie (<i>Discussione</i>)	24460
BERTOLINI, <i>ministro</i>	24460-62-65 67-74-77-79
BOLOGNESE	24461
DE FELICE-GIUFFRIDA	24461-74
JATTA	24464
MAJORANA GIUSEPPE	24472
PANTANO	24460-68-76
PASCALE	24461-78
PRESIDENTE	24460
TEDESCO, <i>presidente della Commissione generale del bilancio</i>	24467-68
Maggiori assegnazioni nel bilancio dei lavori pubblici (<i>Approvazione</i>)	24479
Interpellanze (<i>Seguito dello svolgimento</i>):	
Esercizio delle ferrovie	24446
ABIGNENTE	24457
BERTOLINI, <i>ministro</i>	24446-59
CAVAGNARI	24457
REGGIO	24457
Interrogazioni :	
Sezione del Genio civile in Castrovillari:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24443
GIUNTI	24444
Ferrovia Spezzano-Castrovillari:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24444
GIUNTI	24444
Porto di Catania:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24446
DE FELICE-GIUFFRIDA	24446

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari	Pag. 24480
Completamento di una Commissione:	
PRESIDENTE	24442

Relazione (*Presentazione*):

Acquisto del fondo Pacifico in Pompei (TEDESCO)	24457
---	-------

Ritiro e rinvio di interrogazioni 24443 45

CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24443
DE FELICE-GIUFFRIDA	24443
GUASTAVINO	24445
Pozzo, <i>sottosegretario di Stato</i>	24445
Errata-corrige	24482

La seduta comincia alle 14.5.

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

Commemorazione dei senatori Atenolfi e Contarini.

DE MARINIS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARINIS. Permetta la Camera che, a nome anche degli altri deputati della provincia di Salerno, io manifesti il profondo rammarico per la morte del venerando senatore Pasquale Atenolfi, il quale per più legislature in questa Assemblea elettiva rappresentò il collegio di Vallo della Lucania; ed esprima le condoglianze al nostro collega Roberto Talamo, che gli era congiunto.

Il senatore Atenolfi era uno dei pochi superstiti di quel primo periodo della Camera dei deputati, memorando per sapienza e per ardimento, il quale gettò le basi dei nuovi ordinamenti nazionali. Passato all'altro ramo del Parlamento, egli vi era il secondo dei decani. La scomparsa di questi

vecchi parlamentari, alla quale pur troppo assistiamo, mentre ci addolora per i legami che ad essi ci univano e per le virtù loro, ci ricorda la fede con cui fu creata la Patria e le finalità di questa, che essi, morendo, additano ai successori.

Mi è parso perciò doveroso di ricordare qui il nome di questo mio onorando concittadino, nell'ora in cui egli abbandona la vita, per circa mezzo secolo svoltasi nella Camera dei deputati e nel Senato, tra la pubblica stima e l'ossequio dei suoi amici. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. A nome del Governo mi associo alle nobili parole pronunciate dall'onorevole collega De Marinis, per la morte del marchese senatore Atenolfi.

Il senatore Atenolfi fu una nobile figura di patriota e di parlamentare. Nelle due legislature, in cui sedette nella Camera, lasciò bella traccia di sé, e fu sempre circondato dalla stima, dal rispetto e dall'affetto dei suoi concittadini. (*Vive approvazioni*).

GALLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLO. Mi consenta la Camera che io dica una sola parola, modesto tributo di omaggio e di affetto alla memoria del senatore Luigi Contarini, morto stamane in Girgenti.

Nell'Assemblea alla quale apparteneva saranno certamente ricordati i suoi meriti di patriota e di uomo politico, come nella città in cui ebbe i natali avranno lunghissima eco le sue benemerienze di cittadino. Tuttavia credo che anche la Camera, alla quale egli appartenne per quattro legislature, dal 1890 al 1904, debba associarsi al lutto che non è solo di una famiglia patriottica siciliana, ma di una intera cittadinanza.

Epperò propongo che la Camera invii le sue condoglianze alla famiglia dell'estinto ed al sindaco di Girgenti. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. A nome del Governo mi associo anche alla commemorazione dell'onorevole Contarini che per lungo tempo appartenne a questa Camera, e del quale tutti rimpianiamo la perdita. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Mi associo in nome di tutta la Camera alle condoglianze espresse dagli onorevoli De Marinis e Gallo per la perdita degli ex deputati senatori Atenolfi e Contarini.

Avverto l'onorevole De Marinis e la Camera che, non appena avuta notizia della morte dell'onorevole senatore Atenolfi, mi resi interprete dei sentimenti della Camera, inviando un telegramma di condoglianza alla famiglia. Lo stesso sarà fatto per l'onorevole senatore Contarini, come ha proposto testè l'onorevole Gallo. (*Approvazioni*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. In adempimento dell'incarico datomi dalla Camera, chiamo l'onorevole Cimorelli a far parte della Commissione che esamina la proposta di legge sulle strade rurali.

(*Congedi*).

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Falletti, di giorni 6 e Giulio Alessio, di 8.

(*Sono conceduti*).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

6960. Il Consiglio comunale di Torano Nuovo fa voti che a quel comune sia eccezionalmente concesso l'intero concorso governativo di cui all'articolo 5 della legge 24 marzo 1907, abrogando per Torano Nuovo, con apposito disegno di legge, quanto dispone l'articolo 3 della legge 9 luglio 1908.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Le prime due interrogazioni sono dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro dell'interno «sulle ragioni che inducono il Governo a non procedere allo scioglimento del Consiglio comunale di Militello, malgrado che in tal senso la grande maggioranza del corpo elettorale si sia già pronunciata ed una metà di consiglieri comu-

nali, tra cui il sindaco e la Giunta, abbia già scritto al prefetto offrendo le proprie dimissioni » e « per sapere se e come intenda venire in aiuto dei danneggiati dal nubifragio che ha imperversato nella Calabria e nella Sicilia ».

Ma poichè l'onorevole sottosegretario di Stato all'interno è ancora assente per motivi di famiglia, queste due interrogazioni debbono essere differite.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ritiro la seconda interrogazione, poichè già il Governo ha provveduto.

PRESIDENTE. Sta bene: soltanto la prima interrogazione rimarrà nell'ordine del giorno.

Seguono ora tre interrogazioni dell'onorevole Comandini al ministro dell'istruzione pubblica.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. D'accordo con l'onorevole Comandini pregherei che queste tre interrogazioni fossero rimesse alla seduta di venerdì.

PRESIDENTE. Saranno messe in fine dell'ordine del giorno; ma non vi è modo di prevedere con certezza se potranno essere svolte nella seduta di venerdì.

A questo proposito, segnalo l'opportunità di stabilire in questa parte un'interpretazione del regolamento, ispirata a criteri di equità, per modo che le interrogazioni destinate ad esser effettivamente svolte, siano sempre quindici. Quelle che, per impedimento od altra ragione, non potessero essere svolte, dovrebbero essere poste in fine, per non menomare il diritto degli altri interroganti. (*Approvazioni*).

Ad ogni modo, onorevole sottosegretario di Stato, terrò conto del suo desiderio.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Sta bene, onorevole Presidente; io sarei stato pronto a rispondere anche oggi, ma ella conosce le ragioni per cui ho dovuto consentire al differimento chiestomi dall'onorevole Comandini.

PRESIDENTE. Allora le tre interrogazioni dell'onorevole Comandini rimangono nell'ordine del giorno.

Seguono quelle degli onorevoli Ciamberti al ministro d'agricoltura, industria e

commercio « per sapere quali provvedimenti intenda prendere, di fronte alla nuova legge inglese andata in vigore il 28 agosto 1908, che impone agli stranieri possessori ed esercenti di privative industriali di fabbricazione in Inghilterra l'oggetto brevettato, sotto pena di decadenza », e Chimienti al ministro d'agricoltura, industria e commercio « per sapere se intenda presentare subito il disegno di legge sui professori delle scuole pratiche e speciali di agricoltura, disegno di legge tante volte promesso e con tanta correttezza e compostezza atteso da quei modesti ma bravi e laboriosi insegnanti ».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, queste interrogazioni s'intendono ritirate.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Giunti al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le ragioni che consigliarono la soppressione della sezione del Genio civile in Castrovillari ed in altri circondari della Calabria, nei quali per effetto della legge 25 giugno 1906 erano state stabilite ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È alquanto difficile dare le ragioni di una soppressione che non è avvenuta e che non potrebbe avvenire se non per legge, essendo state le sezioni del Genio civile, cui accenna l'onorevole interrogante, istituite con disposizione legislativa.

In linea di fatto, dunque, nessuna soppressione vi è stata; è avvenuto soltanto che, appena compiuti i lavori in campagna per i nuovi progetti ed appena finiti gli studi sopra luogo, è stato suggerito dagli ingegneri capi e dagli ispettori compartimentali di richiamare gli allievi ingegneri sotto l'immediata e diretta sorveglianza e direzione degli ingegneri capi per la miglior compilazione a tavolino dei progetti studiati in campagna.

E ciò ha dato ottimi risultati perchè gli allievi ingegneri, tenuti lontano dal contatto coi colleghi, non rendevano tutta l'opera utile che invece ora rendono.

Appena compiuta la redazione dei progetti d'ufficio, sotto la necessaria vigilanza degli ingegneri capi, quei signori ritorneranno immediatamente nella sede delle sezioni, ove potranno dirigere personalmente i lavori da mettersi in esecuzione.

Questa è la verità precisa, che non teme smentita; ed ella, onorevole Giunti, può

in tal senso assicurare le persone ed i paesi che se ne sono preoccupati.

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

GIUNTI. Ringrazio l'onorevole Dari delle spiegazioni, che ha voluto darmi. Se ho presentato l'interrogazione, l'ho fatto perchè effettivamente nel circondario di Castrovillari tutti gli assistenti ed anche colui, che dirigeva la sezione, sono stati richiamati a Cosenza, e pubblicamente si dice che sia stata soppressa la sezione. Lo stesso è avvenuto a Paola, tanto che se ne è interessato l'onorevole De Setta ed anche altri del circondario.

L'onorevole Dari mi assicura che questa mancanza dalle sezioni è temporanea e che gli ingegneri torneranno di nuovo; ed io lo ringrazio. Però debbo far notare che non è perfettamente esatto che gli studi siano completati, perchè mi consta che effettivamente vi sono ancora molti studi da fare, specialmente per ciò che riguarda le arginature e le frane.

Ora, come l'onorevole Dari sa, queste sezioni erano state istituite appunto per gli studi riflettenti le Calabrie, e dovevano occuparsi precisamente di quella parte importantissima che riguarda le frane, le bonifiche, i lavori stradali, ecc.

A me risulta che questi studi non sono ancora stati completati, tanto è vero che, recandomi a Cosenza giorni fa, mi rivolsi all'ingegnere capo del Genio civile, che era appunto addetto alla parte idraulica, per domandare spiegazioni sopra alcuni studi e sulle arginature che riguardano i fiumi e i torrenti, che invadono sempre il territorio di Castrovillari e il piano sottostante; ebbene egli mi rispose che non poteva darci alcuna spiegazione esatta su ciò, perchè gli studi non erano ancora stati portati a termine.

Ecco le ragioni per le quali mi permetto di insistere presso l'onorevole Dari, affinché a queste sezioni siano restituiti quegli incarichi, che debbono per legge adempiere, e perchè facciano effettivamente i lavori per cui sono state create.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Giunti al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se sia prossimo l'appalto del primo lotto della ferrovia Spezzano-Castrovillari ed a che punto siano gli studi e i progetti del rimanente della linea Spezzano-Castrovillari-Lagonegro ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il tronco Spezzano-Castrovillari, come certamente l'onorevole Giunti sa, perchè se ne è interessato altre volte, è stato approvato di recente, il 20 novembre, come progetto esecutivo, dal Consiglio di Stato; ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha suggerito alcune lievi correzioni e modificazioni, che si stanno eseguendo d'urgenza. Eseguite queste, il progetto sarà posto in appalto.

È da augurarsi solo che riescano bene gli incanti per l'appalto; poichè non le sarà ignoto che il 30 giugno le aste per due tronchi importanti, per circa due milioni, andarono deserte, e non si trova ancora modo di affidare i lavori ad una impresa, che garantisca la buona esecuzione.

L'altro tronco Spezzano-Castrovillari-Lagonegro è stato anch'esso approvato dal Consiglio superiore; ed è in corso di relazione per il parere, che occorre da parte del Consiglio di Stato.

Per gli altri tronchi sono stati approvati i progetti di massima, ed è stato disposto per la compilazione del progetto esecutivo.

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

GIUNTI. Ringrazio l'onorevole Dari delle spiegazioni che ha voluto darmi per questa parte, e fo una semplice dichiarazione. Nel mese di agosto fui al Ministero dei lavori pubblici per informarmi di ciò che si stava facendo per questo progetto della Spezzano-Castrovillari. Mi si disse che il progetto stava presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che prestissimo sarebbe stato approvato o modificato. Intanto siamo a dicembre, sono passati cinque mesi e ancora non si vede nulla; ecco perchè mi permetto d'insistere.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non sono mica uova al piatto!

GIUNTI. Questo stesso progetto era già passato un'altra volta per il Ministero appunto per apportarvi delle varianti, perchè si erano verificate delle frane o altro. Ho presentato dunque la mia interrogazione affinché il Governo si desse conto di questa condizione di cose, perchè se si fossero fatti gli appalti i lavori avrebbero potuto incominciarsi.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Se non si trovano gli appaltatori!

GIUNTI. Ma il Governo indica le aste e vedrà che gli appaltatori si troveranno, come si sono trovati per il secondo lotto.

È questa poi una costruzione che interessa anche lo Stato, dappoichè, più presto si metteranno in esercizio i tronchi e più presto si avvererà un aumento di produzione in quei paesi e si ricaverà un utile dal danaro che si spende.

In quanto all'armamento della linea, ringrazio l'onorevole Dari delle sue spiegazioni, ma mi permetto di pregarlo di sollecitare gli uffici che devono occuparsi dei lavori, perchè li accelerino il più possibile.

Debbo poi dire ancora che l'ubicazione di parecchie stazioni di questa nuova linea, anche di città importanti come quella di Mormanno, non è fatta con giusti criteri.

Comprendo che è una ferrovia che deve congiungere i due mari, ma è anche una ferrovia fatta a sezione ridotta e che deve servire agli interessi locali ed a questi interessi locali non si serve quando una stazione come quella di Mormanno, città di 15 mila abitanti, si trova alla distanza di oltre tre chilometri dall'abitato.

Certo vi saranno state ragioni tecniche che hanno consigliato ciò, ma io, quantunque non sia tecnico, in una visita che ho fatto ultimamente in quei luoghi, ho constatato che si potrebbe trovare una via di mezzo per avvicinare la stazione alle città, rendendo così quella ferrovia più utile ai cittadini e all'amministrazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Bisogna vedere i progetti però.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Larizza al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere quali provvedimenti abbia adottato e adotterà il Governo in favore dei danneggiati dalle recenti torrenziali piogge in Calabria e in Sicilia ».

Questa interrogazione s'intende ritirata, non essendo presente l'onorevole interrogante.

Segue quella dell'onorevole Guastavino ai ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dell'istruzione pubblica « per sapere l'esatta verità circa l'asserita scomparsa dall'Archivio della Corte di assise in Genova, di documenti importantissimi relativi ai processi politici dell'Indipendenza italiana svolgentisi dal 1831 al 1833, documenti riguardanti specialmente i processi Mazziniani e l'eroico suicidio di Jacopo Ruffini nelle carceri della Torre ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Devo pregare per la seconda volta l'onorevole Guastavino di differire lo svolgimento di questa interrogazione.

Che siano scomparsi dei documenti dai processi mazziniani è verità esatta. Questa sottrazione sarebbe avvenuta parecchi anni or sono, sebbene si sia scoperta solo da breve tempo. Fu aperto un procedimento penale che si chiuse con ordinanza di non luogo, perchè non si scoprirono gli autori e, d'altronde, nell'ordinanza si accenna che, se anche si fossero scoperti, l'azione penale sarebbe prescritta. Il ministro di grazia e giustizia però volendo andare a fondo della cosa, anche per accertare le eventuali responsabilità amministrative, ha inviato sul posto un ispettore, il quale solo fra pochi giorni potrà presentare il suo rapporto.

Acciò l'interrogazione dell'onorevole Guastavino, la quale si riferisce ad un argomento importantissimo, possa avere uno svolgimento più completo ed esatto, sarebbe opportuno attendere la relazione dell'ispettore superiore.

PRESIDENTE. Allora sarebbe meglio che l'onorevole Guastavino la ritirasse, per poi ripresentarla.

GUASTAVINO. Consento volentieri. Ritiro quest'interrogazione per ripresentarla al momento opportuno.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Appena l'ispettore presenterà la sua relazione, sarò a sua disposizione.

PRESIDENTE. Sta bene. Quando l'ispettore avrà presentato la relazione, il sottosegretario di Stato potrà avvisarla, onorevole Guastavino. Ella allora ripresenterà l'interrogazione, e il sottosegretario di Stato, riconoscendone l'urgenza, verrà il giorno dopo alla Camera e dirà che desidera rispondere subito. Così ella guadagnerà tempo! (*Bravo!* — *Si ride*).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pasquale Libertini, ai ministri dell'interno e delle finanze, « per sapere come intendano venire in aiuto dei proprietari di Sortino e Melilli danneggiati dalle ultime alluvioni ».

Non essendo presente l'onorevole Libertini, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Così pure, per l'assenza dell'interrogante,

s'intende ritirata quella dell'onorevole Romussi al ministro dell'interno « intorno a divieto di un comizio a Villanterio nei primi dell'ottobre scorso, violando così il diritto statutario di riunione ».

Segue un'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda affrettare il nuovo esperimento d'asta per l'ampliamento del porto di Catania ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A quest'ora i lavori del porto di Catania sarebbero stati già appaltati, se, come l'onorevole De Felice sa, alcuni capitani marittimi non fossero venuti un'altra volta a chiedere varianti del progetto, varianti che portarono la necessità di uno studio, il quale stava per concludere con l'opportunità di rigettare le nuove proposte quando gli stessi capitani vennero spontaneamente incontro ai tecnici e rinunziarono alle loro deduzioni.

Ed è stato anche migliorato il progetto nel senso di aumento del 10 per cento sui prezzi, perchè erano andati deserti gli incanti sulla base dei precedenti prezzi.

Ciò fatto, è stato già disposto il nuovo incanto e si stanno perfino stampando i Capitolati.

Voci. E allora?

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice-Giuffrida ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Non posso che rivolgere una parola di grazie all'onorevole sottosegretario di Stato. L'avevo sollecitato per la nuova asta, perchè l'ultima mareggiata, che è stata quella appunto che ha dovuto convincere il Governo della necessità di affrettare l'opera, ha reso indispensabile il nuovo molo.

Quindi, fidando nella parola dell'onorevole sottosegretario di Stato, lo ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Beniamino Spirito, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, se non creda doveroso e necessario disporre che il treno diretto n. 802, Brindisi-Napoli, abbia una fermata alla stazione di Contursi, unico sbocco dei diversi mandamenti e del commercio della vallata del Sele, e dove fervono un movimento e lavori di grande importanza per l'Acquedotto pugliese e per gli stabilimenti termali rinomatissimi di Contursi ed Oliveto Citra ».

Non essendo presente l'onorevole Spirito, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze sull'esercizio delle ferrovie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora il seguito dello svolgimento delle seguenti interpellanze:

Abignente, al ministro dei lavori pubblici, « intorno ai risultati tecnici e finanziari dell'esercizio ferroviario dello Stato »;

Guerritore, al ministro dei lavori pubblici, « sull'amministrazione delle ferrovie di Stato »;

Reggio, al ministro dei lavori pubblici, « su talune questioni tecniche relative all'esercizio delle ferrovie di Stato »;

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « sull'andamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie ».

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interpellanze.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni d'attenzione*). Accettando giorni fa l'interpellanza dell'onorevole Abignente, vivamente lo ringraziai di averla presentata: queste grazie sincere rinnovo a lui ed estendo agli onorevoli colleghi, che aderirono al deferente invito da me rivolto, con tutte le forme di pubblicità, che m'erano consentite, a quanti in questa Camera nutrissero preoccupazioni sull'andamento delle ferrovie dello Stato od avessero suggerimenti da dare in proposito, di cogliere l'opportunità della presente discussione per manifestarli.

Invito, il mio, non determinato da presuntuosa voglia di fare un discorso, ma dall'intento di illuminare la opinione del Parlamento e del paese sull'esercizio ferroviario, di far saggiare al paragone della discussione in contraddittorio perplessità, sospetti, accuse, programmi di riforma che quotidianamente leggo sui giornali, che sono spesso sorretti dalla autorità di parlamentari illustri ed a cui io non ho modo lì per lì di rispondere, a meno di non occupare il tempo, che debbo all'ufficio, in polemiche giornalistiche di assai dubbia conclusione pratica.

E se talun parlamentare a questa discussione non ha creduto di partecipare

dopo la preghiera a tempo da me rivolta, io sarei fino ad un certo punto giustificato nel ritenere che le preoccupazioni od i suggerimenti suoi fossero ispirati più che da precisa conoscenza delle questioni, da un generico desiderio di dir cose utili. Poichè sta nell'essenza stessa del regime parlamentare che i colleghi portino di preferenza in Camera l'espressione dei loro convincimenti.

Ma non si dorrà l'onorevole Abignente, non si dorranno gli altri egregi interpellanti, se nel dar loro risposta io estenderò il campo del dibattito, toccando anche argomenti sui quali non hanno creduto di particolarmente soffermarsi; ma mettendo per tal modo la Camera in grado di meglio rendersi conto dello stato delle cose e di conoscere intiero ed aperto il mio pensiero sulla vessata questione.

Non ripeterò cose da me dette ed ascoltate con grande benevolenza dalla Camera, nello scorso giugno. Il mio discorso d'oggi sarà piuttosto l'epilogo di quello che pronunciai nella discussione sull'assestamento, e, come avrò l'onore di chiarire più tardi, ne sarà per parecchi aspetti la pratica conclusione.

Nel giugno scorso con cifre e dati incontestabili io faceva toccar con mano il miglioramento verificatosi nell'andamento del servizio ferroviario; ma nel più esplicito modo affermava che esso era ancora lontano da un assetto normale, che restavano troppe deficienze da colmare, troppi inconvenienti da rimuovere, perchè non si avesse da temere il ritorno di periodi difficili.

E nell'autunno si andarono cumulando le cause di simili difficoltà: da una parte, l'aumento del traffico che, in antitesi a quanto si verificava sulle reti estere, andava progredendo in misura inaspettata; dall'altra, la siccità dolorosa, persistente nelle Puglie con richiesta di servizi speciali, perturbatori sotto parecchi riguardi dell'azienda.

E mentre si verificavano circostanze atmosferiche sfavorevoli, mentre si dovevano effettuare in via straordinaria numerosi treni di pellegrini, mentre la campagna saccarifera eccezionalmente si prolungava, mentre bisognava dare maggior svolgimento ai lavori sulle linee, entrava in vigore il nuovo orario che recava notevoli miglioramenti sia nel servizio dei viaggiatori per aumento di treni, per più larga applicazione del ser-

vizio di riscaldamento e di illuminazione elettrica, per svolgimento di servizi internazionali, sia nel trasporto delle merci con maggior numero di treni per derrate e per i servizi a grande e piccola velocità.

Chi tutto ciò serenamente consideri non può quindi stupirsi se un qualche disservizio si sia verificato: ma ormai l'andamento dei treni si avvia di nuovo ad una soddisfacente sistemazione.

Sopra mille treni dal 3 al 23 novembre ne arrivarono 118 con un ritardo di oltre 60 minuti, 208 di 60, 160 di 30: invece dal 24 novembre al 4 dicembre i treni con più di 60 minuti di ritardo si ridussero a 36, quelli con 60 a 148, con 30 a 153. E bisogna tener conto dei rallentamenti per lavori sulle linee, che non sono compresi nell'orario, e che, ad esempio, richiedono 45 minuti fra Torino e Roma, 25 fra Bologna e Roma, 24 fra Bologna e Lecce.

Ma sull'aumento del traffico mi consenta la Camera di brevemente soffermarmi.

Sulle linee ora esercitate dallo Stato quell'aumento dal 1897-98 al 1904-905 era stato in media di lire 808 per chilometro e per anno: dal 1904-905 al 1907-908 fu di lire 2,080, ossia quasi triplo di quello che erasi verificato nel settennio precedente.

Ebbene, la crisi che sulla fine del 1907 dagli Stati Uniti d'America andò ripercuotendosi in Europa e che, delineatasi in origine come crisi finanziaria, si affermò poi come crisi dell'economia industriale, ha determinato in quasi tutti gli Stati una crisi dolorosa delle industrie e di conseguenza un forte regresso nel traffico ferroviario.

Nel nostro paese invece la bufera non giunse a produrre disastri: la raffica del vento, che spezza e piega le alte cime, risparmiò gli arbusti. Le industrie estere così straordinariamente progredite da aver bisogno non solo della prosperità del mercato interno, ma di larghissimo sbocco su altri mercati soffersero aspramente: le nostre, ancora intente alla conquista del mercato nazionale, non videro bruscamente arrestata la loro parabola ascendente e la riflessione di questa fortunata resistenza si è avuta nella ininterrotta progressione del traffico ferroviario.

Dell'avventurato fenomeno io, come il direttore generale delle ferrovie, dai nostri modesti studi economici fummo indotti ad aver l'intuizione; e ben ce ne incolse, perchè assai pungente rimorso avremmo pro-

vato e di assai gravi condizioni di disservizio, ferroviario saremmo stati la causa, se nel timore di una crisi industriale acuta anche nel nostro paese, e quindi di una sospensione dell'aumento del traffico, io non avessi ottenuto dal Consiglio dei ministri l'autorizzazione a nuove provviste di materiale rotabile.

Quelle provviste, che pure si sono dimostrate piuttosto inferiori che superiori all'effettivo fabbisogno, furono censurate da uomini competenti.

Ma oggi essi nel loro amore pel paese, ben più intenso della tenerezza per le loro opinioni, saranno assai lieti che chi aveva la responsabilità del servizio ferroviario abbia superata la perplessità che gli veniva dalla loro autorità.

E, come ho affermato per le provviste di materiale rotabile, posso rassicurare l'onorevole Abignente che non vi è eccesso in altre provviste.

Voglia egli considerare che la situazione dei magazzini al 30 giugno, quale risulta dalla relazione della direzione generale, rappresenta la dotazione massima, e che d'altra parte i grandi e numerosi lavori intrapresi sulla rete rendono necessarie forti provviste.

Quanto poi alla sconcordanza di dati da lui rilevata in due punti della succitata relazione, essa non sussiste, perchè a pagina ottanta si dà il conto delle forniture commesse ed a pagina duecentocinquantesette si dà invece quello delle forniture effettuate.

L'onorevole Abignente troverà poi a pagina duecentonovanta un prospetto che, come egli desidera, dà conto sia delle somme pagate, sia di quelle impegnate.

Quanto ho testè accennato varrà, spero, a convincere la Camera della necessità suprema di avere per ciò che si attiene sia alla provvista di materiale rotabile, sia allo apprestamento di impianti fissi e mobili, sia allo svolgimento dei lavori sulle linee e nelle stazioni, un programma ponderato e prudente sì, ma ben chiaro e fermamente portato innanzi.

Noi, onorevoli colleghi, siamo ancora lontani dalla meta.

Le imprevidenze e le improvvidenze, se non colpevoli, certamente enormi del passato hanno fatto sì che l'Amministrazione di Stato assumesse al 30 giugno 1905 l'azienda ferroviaria con una deficienza di materiale, di impianti, di lavori valutata ge-

neralmente in cinquecento milioni. Ogni milione d'aumento di prodotti esige una erogazione quintupla di spese patrimoniali per farvi fronte, e forse, dato il rincaro dei materiali e della mano d'opera, questo multiplo è piuttosto inferiore che superiore al vero.

Onde, siccome l'aumento di traffico verificatosi nel triennio decorso ammontò a circa 90 milioni, altri 450 milioni avrebbero dovuto aggiungersi agli iniziali cinquecento.

Ora io non posso se non confermare la conclusione, cui viene il commendator Bianchi nella sua relazione che, cioè, essendosi fino al 30 giugno decorso erogati soltanto 318 milioni, la deficienza di materiali e di impianti è aumentata anzichè diminuita.

Sulla via intrapresa è giocoforza dunque proseguire senza esitazione, con l'occhio volto non solo al presente ma al futuro, senza lasciarsi sgomentare da stormi di fronde, ma con serena fede nel progresso dell'economia nazionale.

Lunge da noi (e così rispondo agli onorevoli Abignente e Cavagnari) ogni incentivo ad una sopraproduzione del materiale occorrente all'esercizio ferroviario. L'Amministrazione saggiamente proporziona le ordinazioni alla potenzialità effettiva dei nostri stabilimenti e non alla potenzialità, che essi progetterebbero di raggiungere quando maggiori ordinazioni fossero loro fatte; e l'Amministrazione ben fa a non dare all'industria nazionale se non la sufficiente protezione accordata dalla legge in confronto dell'industria estera; perchè, ove quel limite fosse varcato, gli eccessivi guadagni spingerebbero a dar vita a nuovi stabilimenti, ad ampliare quelli esistenti e si preparerebbe a non lontana scadenza una crisi dolorosa. Ed io, da un canto, non posso celare che con le ingenti ordinazioni di materiale fatte in questo triennio si è provveduto soltanto in parte al bisogno; non posso non fare il debito conto di un progressivo aumento di traffico, e mi vi induce il fatto che si raggiungerà quest'anno quello che si calcolava di raggiungere solamente di qui a due anni. Nè ancor meno taccio la mia profonda convinzione che per doverosi riguardi all'industria nazionale nonchè alle migliaia dei suoi operai e per l'interesse dell'Amministrazione, la quale, se le fabbriche dovessero scomporre le maestranze educate a buon lavoro, dovrebbe poi pagare a più caro

prezzo prodotti meno soddisfacenti, bisogna cercare di assicurare ai nostri stabilimenti l'alimento di un lavoro costante e non provvedere a sbalzi, facendo ora mancare, ora abbondare le ordinazioni e costringendo quindi a ricorrere largamente alla produzione estera.

Ma, d'altra parte, crederei di mancare ad un dovere se non dicessi che gli impianti industriali per la fabbricazione di materiale ferroviario sono già in eccedenza al fabbisogno dell'Amministrazione ferroviaria di Stato e se da questo banco, anziché un incitamento ad ulteriori espansioni, non facessi partire il monito a raccoglimento e ad adattamenti o trasformazioni per rami affini di produzione. (*Benissimo!*)

E qui, onorevoli colleghi, permettetemi di accennare la fallacia di talune affermazioni, che ho letto abbastanza di frequente. Ad esempio, poichè il programma di provviste e lavori patrimoniali per il primo sessennio, che il Parlamento consentì in 910 milioni, avrebbe per logica conseguenza di esplicazione che in media se ne erogassero da 140 a 150 all'anno, io ebbi più di una volta a leggere una specie di catilinarina col relativo *quo usque tandem*, cioè la domanda significante: ma fino a quando l'Amministrazione ferroviaria crederà di poter richiedere una così ingente provvista di fondi straordinari?

Onorevoli colleghi, se per parecchi anni ancora l'Amministrazione ferroviaria non avesse da richiederla, ciò vorrebbe semplicemente dire che si sarebbe verificata la estrema jattura di un arresto definitivo del traffico ferroviario, ossia la stasi di quel processo di crescita dell'economia nazionale, che pur forma la fede di ogni italiano, che è pure il sostrato indispensabile della vita della terza Italia.

E d'altra parte, ai primi sintomi di difficoltà d'esercizio nel decorso autunno ho letto un'altra domanda: ma come si può aver da lamentare una deficienza di carri dopo tanti sacrifici sostenuti dai contribuenti per l'esercizio ferroviario di Stato? Ed anche qui la fallacia della interrogazione suggestiva è evidente, perchè ai contribuenti l'Amministrazione delle ferrovie di Stato non ha costato in alcun modo siffatti ingenti sacrifici. Il Tesoro dello Stato ha bensì somministrato e somministra i fondi straordinari all'azienda ferroviaria, ma senza aver da sopportare onere alcuno, poichè al servizio di interesse e di ammor-

tamento sopperisce interamente il bilancio ferroviario.

Anzi questo, come già dimostrai la scorsa estate e dimostrerò fra poco, sostiene, per interesse ed ammortamento di debiti, oneri eccessivi, dovuti al fatto che lo Stato ha lasciato accumulare enormi deficienze durante il periodo sociale. E fu l'accumularsi di queste deficienze che in quel periodo ha permesso al Tesoro di incassare apparentemente qualche milione di più all'anno per introito netto sulle ferrovie che non nel decorso triennio. Ora invece la legge ha imposto all'esercizio ferroviario di sopperire con le risorse annuali del suo bilancio agli oneri della imprevidenza e della improvvidenza verificatesi prima che esso cominciasse ad esistere. (*Benissimo!*)

Per quanto riguarda del resto la preoccupazione dell'onorevole Abignente relativa alla ripercussione, che le grandi provviste di fondi straordinari all'azienda ferroviaria possa avere sul servizio e sulle funzioni normali della Cassa depositi e prestiti, permetta che io lo preghi di attendere risposta alla sua domanda fino a che l'onorevole collega, ministro del tesoro, faccia la sua esposizione finanziaria, perchè io so che egli con grande amore si è occupato di questa importante questione, e posso esprimere la fiducia che l'onorevole Abignente sarà soddisfatto dei provvedimenti, che proporrà in proposito l'onorevole ministro del tesoro.

E poichè ho parlato di lavori e di provviste, posso incidentalmente assicurare l'onorevole Reggio, che sono state prese ormai tutte le disposizioni, affinchè entro il primo semestre del 1909 sia appaltato il tronco Arquata-Tortona della direttissima Genova-Tortona e che tutto mi induce a ritenere che entro lo stesso termine sarà anche attivata la trazione elettrica sui Giovi. (*Bene! — Commenti.*)

LEALI. L'onorevole Reggio lo contentate!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Speriamo di contentar tutti! Il più difficile a contentare vorrà esser lei? (*Siride.*)

Ma, venendo a ciò che ha formato principalmente oggetto delle interpellanze, devo dire il mio pensiero sui risultati finanziari del decorso esercizio ferroviario. Ebbene io non saprei non concordare pienamente nelle conclusioni, cui è venuto il direttore generale nella relazione, di cui un largo riassunto fu

fatto noto da parecchi giorni e che i colleghi hanno già potuto testualmente esaminare. Quelle conclusioni possono così riassumersi: risultati in sé stessi non buoni, in via relativa abbastanza soddisfacenti.

Certamente quei risultati non consentono di elevare inni di esultanza e meno d'ogni altri ne voglio elevare io, che ho invocato ed invoco per l'Amministrazione ferroviaria non felicitazioni, nè plausi ottimisti, ma l'attesa benevola del profondo lavoro di ricostituzione, cui essa deve attendere e che sta compiendo.

Nella relazione sono illustrate in modo perspicuo le cause del minor prodotto netto; nè tale illustrazione io ripeterò. Ma non posso rinunciare a richiamar tutta l'attenzione dei colleghi sui raffronti che molto opportunamente la relazione istituisce con i risultati finanziari dell'esercizio decorso sulle reti estere.

Mentre presso di noi l'aumento delle spese è stato contenuto in misura alquanto inferiore a quella dell'aumento dei prodotti, nelle reti estere l'aumento delle spese ha superato quello dei prodotti anche per decine di milioni.

Nè sfuggono allo sfavorevole confronto quell'esercizio di Stato delle ferrovie prussiane, di cui siamo tanto incitati a seguir l'esempio, nè l'esercizio di quelle Società francesi, che indubbiamente sono ancora meglio amministrate delle ferrovie prussiane: poichè queste con maggiore intensità di traffico chilometrico, con minor proporzione di traffico viaggiatori, con profilo di linee più favorevole, con minor costo del carbone e di altre materie, con minore rigore di obblighi verso il pubblico, hanno un coefficiente d'esercizio notevolmente più alto,

Nè il raffronto torna di conforto a noi soltanto rispetto ai risultati finanziari dell'ultimo esercizio, ma esteso al decennio in ordine sia alle spese, sia alla percorrenza dei treni, sia al numero ed alla retribuzione degli agenti, dimostra che la maggior parte delle reti estere fra le meglio amministrate, in condizioni di acclività ben più favorevoli, non condannate in sì larga misura a false spese per causa di rilevante organica sproporzione degli impianti e del materiale rotabile col traffico, hanno potuto dominare l'aumento delle spese meno di quello che vi siamo riusciti noi.

Ed a proposito di false spese, mi consenta l'onorevole Abignente di chiarirgli

che, parlando nel giugno scorso di false spese, io non intesi, come non s'intende tecnicamente, di alludere a spese dovute ad errori o negligenze, ma a quelle spese, le quali sono rese necessarie da una organica deficienza di impianti. E la Camera mi comprende, appena io citi una di queste false spese: ad esempio, i numerosi percorsi a vuoto, che convien fare per causa della deficienza dei veicoli.

Ed a questo punto torna opportuno dire qualche cosa intorno alla utilizzazione dei veicoli.

Alla relazione è allegato un prospetto, il quale dimostra che anche nel decorso esercizio si è ottenuto in proposito un miglioramento. Poichè la percentuale di carri caricati su quelli presenti ed utili al carico, che era stata di 16.34 nel 1906-907, è cresciuta a 16.77 nel 1907-908. Quanto alla maggiore percentuale del numero dei carri fuori di servizio, dei carri, cioè, bisognevoli di riparazione, percentuale giustamente lamentata e non meno deplorata dall'Amministrazione e da me che dall'onorevole Abignente, quest'aumento di percentuale proviene dalle condizioni estremamente stanche del materiale, che ci fu consegnato nel 1905, e dalla insufficienza organica delle officine dell'azienda ad eseguire le riparazioni.

Il rimedio? Il rimedio è semplice, e non ne è ignara l'Amministrazione, che da tempo attende all'aumento del numero e della potenzialità delle officine; ma a fondare od ampliare stabilimenti industriali occorre parecchio tempo. L'Amministrazione ha frattanto cercato di aver il sussidio dell'industria privata: ma nei primi due anni essa, nonostante tutti i suoi sforzi, non vi è riuscita, perchè l'industria privata non si trovava in grado di fare le riparazioni, potendo appena provvedere alla fabbricazione di nuovo materiale. Fortunatamente nel decorso esercizio si riuscì ad affidare, mi pare, per sei milioni di riparazioni all'industria privata.

In proposito, anzi voglio rammentare un saggio avvedimento della Direzione generale, la quale, mentre fa eseguire nelle proprie officine quelle riparazioni di locomotive e di vetture che sarebbe assai difficile di affidare all'industria privata (per la delicatezza dei lavori da eseguire e per la difficoltà di constatare lo stato del materiale da riparare) invece affida all'industria privata la riparazione dei carri.

Senonchè l'uniformità impressionante delle cause, con cui le Amministrazioni estere giustificano i risultati progressivamente meno favorevoli dell'esercizio ferroviario, mi confermano nella convinzione della tesi, ch'io ebbi l'onore di accennare di recente inaugurando i lavori del Consiglio generale del traffico.

Dacchè assunsi l'ufficio non è passato giorno, io diceva, senza che mi si affacciassero irrefragabili prove di una sostanziale antitesi fra le aspirazioni del paese e le condizioni, in cui fatalmente si deve svolgere l'esercizio ferroviario.

Da ogni parte, ad ogni istante, si chiedono le più svariate agevolanze: riduzioni di tariffe e miglioramenti del servizio per rapidità, per conforto, per più grave responsabilità dell'Amministrazione, per subordinazione sempre maggiore dell'ordinamento e delle condizioni dei trasporti ad interessi generali economici od anche politici, e via dicendo.

D'altro canto, da qualche anno un fenomeno si va affermando con quasi brutale evidenza: il maggior costo delle materie impiegate e consumate, la retribuzione più elevata della prestazione d'opera ed il suo minor rendimento. Fra due termini così contraddittori una sola via di conciliazione si è trovata e si trova aperta: il progresso tecnico del servizio ferroviario. E questo progresso, considerevole e diuturno, non soltanto ha finora permesso che l'industria ferroviaria non seguisse tutte le altre nell'aumento dei prezzi, ma le rese possibile di far gradualmente godere al pubblico notevoli facilitazioni, grandi migliorie del servizio. Però, in tutte le cose umane vi sono dei limiti insormontabili; ed anche la continuità del progresso tecnico ferroviario diviene ogni giorno più insufficiente a dar modo di soddisfare le crescenti richieste del pubblico. Onde, se a queste si facesse senz'altro ragione, ogni elementare concetto di gestione industriale dovrebbe andar bandito dallo esercizio ferroviario ed esso, anzichè bastare a sè stesso, dovrebbe vivere anche col danaro dei contribuenti.

Ora, queste dichiarazioni che il Consiglio del traffico favorevolmente accolse, ma che non lo impressionarono profondamente — tanto è vero che nel suo seno furono poi formulate richieste di nuove diminuzioni di tariffe — queste dichiarazioni io tengo a ripetere davanti la Camera, affinchè essa sappia da quali criteri io ritenga doveroso

che la mia azione sia guidata ed abbia aperta opportunità di giudicarne.

All'indirizzo di tenace difesa dell'entrata ferroviaria si collegano le restrizioni, che e per virtù di legge recente e per esplicazione di poteri regolamentari sono state applicate o stanno per essere applicate in materia di concessioni speciali e personali di ribassi e franchigie. Da quell'alto punto di vista conviene considerarle. Non è davvero il getto, meschino proposito di incassare in questo o quel caso qualche centinaio o migliaio di lire in più, cui si è ispirata e si ispira l'azione restrittiva mia e della Direzione generale; ma la convinzione che concessioni ingiustificate, compiacenti favoritismi danneggiano moralmente ed indirettamente ancora più del loro diretto valore finanziario, che perturbano i criteri più elementari e spingerebbero l'Amministrazione sopra una china disastrosa, sulla quale essa non avrebbe più la forza di arrestarsi. In un regime democratico i servizi di Stato non hanno peggior nemico dell'aspirazione dei cittadini a valersene gratuitamente o quasi. Chiunque sia fautore dell'esercizio di Stato delle ferrovie, come in genere chiunque, al pari di me, creda che, col progresso della civiltà, interessi, cui soddisfa oggi la intrapresa privata, richiederanno l'istituzione di nuovi pubblici servizi, deve tenacemente difendere il principio che chi ne profitta deve corrisponderne la remunerazione.

Ma la necessità di difendere l'entrata ferroviaria richiede anche speciali provvedimenti. Io non ho creduto opportuno di affrontare ora la questione generale, che affatica la mente degli economisti e rende perplesse le grandi Amministrazioni ferroviarie estere: esaminare, cioè, se le responsabilità, che pesano oggi sull'Amministrazione ferroviaria come vettore, siano soverchie e rappresentino in definitiva un pregiudizio pel pubblico, poichè il loro rigore, affatto sconosciuto per i vettori marittimi, si traduce in condizioni di trasporto terrestre più gravose, vieta diminuzioni di tariffe, specie per i trasporti di cose fragili, abbreviazione dei termini di resa per derivate deperibili, crea difficoltà per gli imballaggi e via dicendo.

Ma urge difendere l'Amministrazione dalla speculazione di intermediari parassiti, dagli incettatori di reclami, ormai giunti, grazie al miglioramento del servizio ferroviario, a far valere domande di inden-

nità minime, determinando così per l'Amministrazione un lavoro enorme, costosissimo ed affatto sproporzionato all'effetto.

È imminente la pubblicazione di un ordine di servizio della Direzione generale, con me concertato, con cui si dispone che l'Amministrazione non si attenga strettamente ai diritti, che le vengono dalla legge, relativamente alla prescrizione dei reclami, ma ne subordini la decorrenza alla risposta da essa fatta al reclamo. Inoltre, anche per diminuire lo incentivo degli speditori a rivolgersi ad intermediari per fare accertare se eventualmente abbiano pagato più del dovuto, si daranno disposizioni intese a rendere agevole, sollecita, sicura la spontanea restituzione, oltre ragionevoli limiti, delle eccedenze di tasse, che vengano rilevate dagli uffici di controllo.

Ma, d'altra parte, l'ordine di servizio richiederà che i reclami siano presentati su carta da bollo: provvedimento questo, che vige presso Amministrazioni di Stato estere, cito quella prussiana, e che risponde all'osservanza della legge sul bollo: osservanza che, se poteva essere tenuta in sospenso finchè vigeva la legge provvisoria del 22 aprile 1905, non può non richiedersi dopo che le disposizioni della legge organica del luglio 1907 vanno entrando in vigore.

Senonchè alla difesa, di cui sto parlando, occorre anche un provvedimento legislativo. Purtroppo parecchi giudici conciliatori, conoscendo delle cause per indennizzi inferiori a lire cinquanta, hanno sentenziato sovente in aperta contraddizione coi principi di diritto. Ed a rimediare al grave inconveniente, d'accordo col guardasigilli, vi proporrò di rendere appellabili le loro sentenze in materia ferroviaria. Con ciò si avrà il vantaggio che quelle sentenze diventino impugnabili in Cassazione e si assicurerà per tal modo ai cittadini l'uniforme interpretazione della legge. (*Commenti*).

Altre provvidenze reclamerebbe la materia degli indennizzi in caso di sinistri ferroviari, ma sono tuttora in corso gli studi da me ordinati per trovare la conciliazione fra gli opposti interessi dell'Amministrazione e quelli dei viaggiatori, mettendo in qualche corrispondenza il risarcimento col prezzo del trasporto, non lasciando l'istituto del risarcimento senza il ragionevole sussidio, che può venirgli da quello dell'assicurazione preventiva.

Il compito della difesa dell'entrata deve procedere di pari passo con quello di con-

seguire la maggiore possibile economia nella spesa. Insisto sull'aggettivo « possibile », poichè ho già accennato cause di aumento di spesa, le quali sorpassano ogni buon volere dell'Amministrazione e sono la ripercussione di ineluttabili fenomeni di ordine economico e di ordine sociale. Ma appunto perchè esistono cause incoercibili di aumento di spesa, l'Amministrazione deve intendere col massimo impegno a neutralizzarne almeno in parte l'effetto col suo progresso tecnico, col miglioramento dei suoi ordinamenti, con la coscienza impressa, fin nelle ultime file dei suoi agenti, della necessità di consumar meno e produrre più che sia umanamente possibile.

Questo compito non si può assolvere nè di un tratto, nè rumorosamente. Assai ardua si presenta l'adozione di qualche provvedimento organico, cui però la Direzione in mio concorso ha già volto gli studi. Soprattutto giova l'azione diuturna, perspicace, severa, curante d'ogni minimo particolare e vi concorrono il rigido mantenimento della disciplina e (per quanto ancora ci è consentito) la corrispondenza tra il merito delle prestazioni individuali e le condizioni di carriera.

E poichè sono venuto a parlare di personale, mi consenta l'onorevole Abignente una franca dichiarazione a proposito dello scontento, che (a suo dire) dai finanziari si estenderebbe ai ferrovieri. Le condizioni di questi sono state parecchio migliorate negli ultimi anni, ed essi stessi hanno molto apprezzato anche il recentissimo provvedimento approvato dal Parlamento per il loro trattamento di riposo. Io non escludo che altri miglioramenti essi abbiano da conseguire in futuro in corrispondenza alla elevazione della sorte degli altri lavoratori; e quando ne sia giunto il momento, l'Amministrazione saprà prenderne l'iniziativa. Ma uno scontento acuto non è oggi diffuso nella massa, bensì in quella minoranza, che da passate agitazioni aveva tratto l'illusione di dettar legge e che dalla punizione degli scioperanti e dalla reiezione del memoriale fu costretta a recedere dalla esagerata pretesa.

Quanto ai cosiddetti « salari di fame » di lire 1.70 e 1.80 al giorno, di cui tanto ora si parla, è tempo di sfatare l'infondata querimonia.

La retribuzione del personale ferroviario è composta di due elementi: dello stipendio o paga e delle competenze accessorie, ed è

quindi scarsa buona fede parlare solo del primo elemento.

Nell'esercizio 1907-908 i cantonieri ed i manovratori, che si dicono retribuiti solo con lire 1.70 e lire 1.80, hanno invece riscosso per tutti i 365 giorni rispettivamente lire 2.47 e lire 2.63.

Lo stesso si verifica per altre umili classi di agenti: buona parte hanno alloggio gratuito od indennità d'alloggio e tutti hanno compensi per i servizi più gravosi, per il soggiorno in località malariche od in luoghi di vita costosa.

E qui cade in acconcio la preghiera all'onorevole Abignente di ritenere esatto il conto da me istituito nel discorso del giugno, per dimostrare che le percentuali di spesa del personale degli uffici e del personale esterno sono oggi le stesse che durante il periodo sociale.

Nella relazione del direttore generale è dato particolare conto di molti provvedimenti, che furono di recente adottati: precipuo fra tutti il nuovo ordinamento delle Direzioni compartimentali, il quale non prelude alla loro soppressione nè la rende ragionevole.

Si è mantenuto nei compartimenti quel tanto di autonomia, che è necessario, e si è accentrato soltanto nella misura occorrente per togliere gli inconvenienti. Ma le tre divisioni, che preesistevano, ed il capo del compartimento, il quale ne collega l'azione ed ha funzioni di sorveglianza, conservano piena ragion d'essere.

Però le riforme organiche non danno sempre immediati risultati tangibili: la trasformazione, il mutamento non di rado sono anzi cagione di transitorie difficoltà, di passeggeri inconvenienti. Ma io nutro ragionata fiducia che, se il paese avrà la grande virtù dell'attesa, l'Amministrazione saprà gradualmente migliorare sè stessa, giungerà a rimuovere inconvenienti, di cui essa ha coscienza ancora più chiara che parecchi critici, ma i quali richiedono lunga perseveranza di sforzi prima di esser tolti di mezzo. Del che ognuno può tanto più persuadersi, se considera come per forza di eventi la nostra Amministrazione ferroviaria di Stato rappresenti la più temeraria improvvisazione, di cui la storia delle ferrovie offra esempio. (*Approvazioni*).

Ma io verrei meno alla promessa che il mio discorso d'oggi sarebbe l'epilogo pratico di quello dello scorso giugno, se non

annunciassi alcuna conclusione delle critiche da me allora esposte in ordine alla conformazione organica del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria di Stato. Quanto alla sua costruzione contabile, informo l'onorevole Abignente che furono accettate pressochè tutte le proposte dell'autorevole Commissione incaricata di studiarla e che per tal modo si toglierà l'occasione a molti passati rilievi della Corte dei conti ed anche della Giunta del bilancio, come opportunamente mi suggerisce il collega del tesoro.

Però, onorevole Abignente — non lo dico soltanto a lei, ma a me stesso e a tutti i colleghi — la maggiore perfezione contabile del bilancio ferroviario avrà per effetto di rendere più difficile ogni raffronto ed ogni giudizio riassuntivo. Già oggi ve ne è pericolo, perchè un così attento analizzatore di cifre, come è l'onorevole Abignente, ieri è incorso in qualche inesattezza, mettendo in raffronto gli utili netti versati al Tesoro con i prodotti. Egli, infatti, da una parte, nei prodotti ha compreso anche quelli che non sono veramente prodotti del traffico, essendo prodotti di carattere eventuale, che quindi hanno una certa indipendenza dalla migliore o peggiore maniera con cui sia stato fatto il servizio. All'incirca nella stessa inesattezza è caduto rispetto alle spese, poichè bisogna computare soltanto quelle che l'Amministrazione può regolare, spese, cioè, che si riferiscono direttamente a ciò che si chiama propriamente l'esercizio ferroviario, e non già le spese (come le complementari e le accessorie) le quali siano state caricate sul bilancio dal Parlamento.

Io dimostrava alla Camera come mano il bilancio fosse stato stranamente gravato con prelevamenti commisurati sull'ammontare dei prodotti lordi e con duplicazione di oneri diretta a creare riserve latenti, così da rendere inevitabile la progressiva diminuzione del prodotto netto da versarsi al Tesoro. E ciò con l'effetto di insincerità del bilancio ferroviario, di discredito dell'azienda ferroviaria, e, per ripercussione, della finanza stessa dello Stato.

GUERCI. Io lo dicevo all'onorevole Rubini l'anno passato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente, ed io pensavo, onorevole Guerci, che ella avesse pienamente ragione.

GUERCI. Non sono un augure, ma le cose le veggio.

PRESIDENTE. Onorevole Guerci, non interrompa.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora, vana sarebbe stata la mia denuncia se, dopo aver lasciato tempo alle obiezioni altrui, io non avessi maturamente studiato proposte valevoli ad ovviare a quegli inconvenienti.

Tali proposte sono comprese in un disegno di legge che, fra brevi istanti avrò l'onore di presentare; e non stimo inutile di rapidamente accennarle.

Anzitutto, a mio avviso, è tempo di venire ad una determinazione legislativa armonicamente fatta della misura, in cui abbiano da essere dotate le spese complementari propriamente dette, corrispondenti ai tre fondi di riserva istituiti dalle convenzioni del 1885; ossia: I° per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee e loro dipendenze: all'uopo propongo che si faccia un assegno annuo di lire 270 al chilometro; II° per rinnovare la parte metallica dell'armamento: al che i calcoli istituiti fanno ritenere sufficiente uno stanziamento annuo di lire 240 il chilometro, oltre ad una quota di 0.80 per cento di prodotto del traffico; III° per rinnovare i rotabili avuti in consegna al 1° luglio 1905: a far fronte all'onere del ricambio, in trenta anni, delle locomotive, delle carrozze, dei bagagliai, ed in quarant'anni dei carri, dal conto di esercizio è sufficiente prelevare il 2.50 per cento dei prodotti.

In secondo luogo, ritengo razionale sopprimere il prelevamento del 2 per cento dei prodotti lordi per le minori migliorie da eseguire negli impianti fissi, nei fabbricati e nelle linee. E ciò non perchè in ogni bene ordinato esercizio industriale il conto dello esercizio non abbia da contribuire a siffatti miglioramenti, ma perchè (come ho già detto lo scorso giugno e tornerò ad accennare ora) noi attualmente facciamo sostenere e dovremo continuare a far sostenere al bilancio un onere ingiustificato, che non è certo inferiore al prelevamento fatto per le migliorie.

Invero (e spero di riuscire chiaro, perchè sono profondamente convinto) oggi il bilancio ferroviario, da una parte, provvede all rinnovamento del materiale rotabile avuto in consegna nel 1905 e mantiene a valore costante il materiale di esercizio e gli approvvigionamenti pur avuti in consegna, poichè il primo, quando è messo fuori di uso, viene cambiato a spese dell'esercizio, i

secondi sono completamente pagati dall'esercizio stesso a mano a mano che sono forniti dai magazzini.

D'altra parte, il bilancio ferroviario sostiene l'onere, oltre che degli interessi, dell'ammortamento in quarant'anni di tutto il debito capitale incontrato dallo Stato per quel materiale rotabile, per quel materiale d'esercizio, per quegli approvvigionamenti.

E così dicendo, affermo cosa sostanzialmente esatta, perchè, se l'Amministrazione di Stato ebbe senza assegnazione specifica di prezzo il materiale rotabile delle Meridionali è quello acquistato durante il ventennio sociale dalle Casse per gli aumenti patrimoniali o col fondo di costruzione di singole linee, il valore di questo materiale al momento della consegna, tenuto conto del deprezzamento, rappresenta un valore di poco superiore alla somma di debito pagato dallo Stato alle Società per altri titoli, che non fosse materiale rotabile, ossia per la costruzione delle linee di accesso al Sempione, per compenso di vari lavori sulle linee ecc.: somma che fu conglobata con quella dovuta alle Società pel materiale rotabile e di cui quindi il bilancio ferroviario sopporta l'onere per interessi ed ammortamento.

Or dunque, rifacendomi all'assunto, è evidente che, se da un lato a spese dell'esercizio si mantiene a valore costante il materiale rotabile, i materiali di esercizio e gli approvvigionamenti avuti in consegna, e d'altro lato si sostiene coi proventi dell'esercizio l'onere dell'ammortamento in 40 anni del debito corrispondente a quel valore capitale, alla fine dei 40 anni si saranno create delle attività patrimoniali ammontanti alla somma del valore del materiale rotabile, dei materiali d'esercizio, degli approvvigionamenti, ossia una somma di 527 milioni. (*Approvazioni — Commenti*).

Ora è fuor di discussione che niuna impresa industriale presume di piantarsi sulla base non solo di corrispondere un congruo dividendo agli azionisti e di assicurare, in caso di liquidazione, la restituzione del capitale, ma anche di creare una nuova ingente attività patrimoniale da distribuire agli azionisti.

Ebbene, onorevoli colleghi, noi abbiamo messo l'azienda industriale di Stato in condizione di far quello che nessuna seria impresa privata si assume di fare.

Ecco quindi come attualmente il bilan-

cio ferroviario contenga una vera duplicazione di oneri, che io denunci ai apertamente nel discorso dello scorso giugno: rappresenti una progressiva creazione latente di nuove attività patrimoniali: compito certamente questo insospettato dai più, ma che niuno vorrà giudicare ragionevole, perchè compromette in misura progressivamente crescente il risultato finale, fa apparire non buono ora e farebbe apparire poco meno che disastroso in avvenire l'andamento dell'azienda con quelle dannose conseguenze, che ho dianzi accennate. Che se lo Stato italiano crede di avere nel suo bilancio risorse sufficienti per ammortizzare il debito pubblico, lo faccia alla luce del sole e ne avrà prestigio e vantaggio. Ma sostenere i sacrifici dell'ammortamento senza che appariscano è, nel campo del credito pubblico, una vera ingenuità. (*Bene!*)

La critica fatta del presente ordinamento mi condurrebbe ad una logica conclusione: sopprimere la duplicazione, sollevando il bilancio ferroviario dall'onere di quegli ammortamenti.

A caso vergine, io, questo, senza esitazione, proporrei; ma oggi che il servizio di ammortamento del debito, di cui parlo, fu per legge imposto all'azienda ferroviaria esul mercato furco emessi titoli, che hanno la garanzia legislativa di tale servizio, oggi quella proposta si tradurrebbe in uno sconvolgimento dell'assessamento fatto dal Tesoro e potrebbe, fino ad un certo punto, qualificarsi come una offesa alla fede pubblica.

Onde è chiaro che a simile partito il Governo non potesse, nè dovesse venire. Ed allora? Allora bisognava trovare un equipollente, che ristabilisse condizioni industrialmente ragionevoli nella conformazione del bilancio ferroviario; e questo equipollente è la soppressione del prelevamento del due per cento dei prodotti lordi per le minori migliorie.

La somma è all'incirca corrispondente, ma vi ha anche un'altra ragione, che mi ha condotto a questa proposta.

L'esperienza ha dimostrato che, a meno di creare nuove legioni di impiegati e di determinare infinite complicazioni e lungaggini burocratiche, sarebbe assurdo dall'importo di ciascuna singola nuova opera od impianto dedurre la quota da sostenersi a titolo di minore miglioria prima di addebitare il resto al conto patrimoniale. E pertanto si dovette, qualche mese fa, decidere

che il prelevamento per migliorie si farebbe in blocco alla fine dell'esercizio dalla somma addebitata al conto patrimoniale. Così ridotte per necessità le cose, si tratta dunque di una finale scritturazione contabile, la quale diminuisce annualmente il debito patrimoniale.

Ora, egregi colleghi, quale sostanziale differenza vi ha se, lasciando invariato il debito patrimoniale creato durante l'esercizio, vi si contrappone invece in ciascun anno la creazione di una attività nuova patrimoniale sotto forma di ammortamento di quel debito capitale originario, che è pure un debito patrimoniale? Vogliate convenire che la sincerità è perfetta, una volta che vi ha una fortuita corrispondenza fra lo ammontare del prelevamento del due per cento per migliorie e quello dell'ammortamento imposto indebitamente all'esercizio.

E vengo alla terza delle più importanti proposte, che sto per presentare.

È per verità indiscreto che nei primi anni dell'esercizio di Stato, quando le sue condizioni sono ancora tanto lontane dall'essere normali, si richiegga al suo bilancio industriale un prelevamento del 2 per cento dei prodotti lordi, a fine di costituire una riserva di 30 milioni. Ben si comprende come, volendo in sostanza assicurare al Tesoro una certa stabilità dell'utile netto dell'azienda ferroviaria od almeno preservare in ciascun anno la somma a tale scopo iscritta nello stato di previsione dalla ripercussione di imprevedute necessità di servizio, si sia decretata la istituzione del fondo di riserva. Ma, come dimostrai nel giugno scorso, è assolutamente eccessiva la misura adottata ed è meno ragionevole in quanto che il prelevamento è fatto in proporzione dell'ammontare dei prodotti lordi anzichè dell'utile netto.

Ora mi è parso ben giustificato, pur conservando l'istituto, proporre di limitare il versamento al fondo di riserva a 6 milioni per anno.

Altre provvidenze contiene il disegno di legge, ma non si tratta di modificazioni radicali, bensì di adattamenti dell'ordinamento approvato con la legge del 1907 alle effettive condizioni dell'esercizio.

E fra questi adattamenti vi è qualche ritocco delle norme contabili per agevolare alla Corte dei conti l'adempimento dell'ufficio suo senza intralciare l'azienda ferroviaria.

Si tratta cioè di quell'adattamento pro-

gressivo, del quale ieri opportunamente parlava l'onorevole Abignente, dichiarando che questo era nella chiara coscienza della Commissione, che aveva proposto l'approvazione della legge del 1907.

Ma, a proposito delle difficoltà del controllo della Corte dei conti, non si può negare ad ognuno il diritto di difendersi. I ritardi non provengono tutti da due cause sole, ossia dalla imperfezione o deficienza degli ordinamenti e da colpa dell'Amministrazione ferroviaria di Stato: vi sono anche ritardi che dipendono da altra causa. Infatti, per esempio, ieri l'altro ci furono colleghi, i quali aspramente lamentavano che, mentre era stato loro annunziato da parecchio tempo esser stati decisi i lavori di ampliamento di una stazione che ne aveva urgente bisogno, non si vedesse ancora alcun principio di esecuzione: si andò in fondo: e si riscontrò che la pratica dormiva da mesi, in attesa di formalità di registrazione del contratto.

Purtroppo l'Amministrazione assunse l'esercizio ferroviario nel momento men favorevole, proprio quando lo sviluppo del traffico per sè stesso determinava asprissime difficoltà, e, (come argutamente notò uno scrittore francese di altissima competenza tecnica) si è in Italia dimenticato il vecchio proverbio, che ammonisce di non cambiar di cavalli a mezzo del guado. Ma ai fatti compiuti è inutile dar di cozzo: bisogna che nelle difficilissime condizioni, in cui essa è sorta, l'Amministrazione ferroviaria dello Stato faccia i maggiori sforzi per sopperire ai bisogni del servizio più vitale per la prosperità economica del paese. (*Approvazioni*).

La critica, sia pur vigile e sagace, ma non ispirata a preconcetti od ostilità passionali, le giova come stimolo.

All'incontro sono da deplorarsi, come le deplorai nello scorso giugno, le accuse petegole o calunniöse, come qualcuna che di tratto in tratto riappare; per esempio, le accuse relative alle traverse di pino. Io ne ho già parlato in questa Camera, ma è come se non avessi detto niente, perchè si ritorna ad insistervi, anzi con qualche aggravante. Si assevera: l'Amministrazione ha comprato per milioni di traverse di pino e queste non si possono mettere in opera, è tutto denaro sprecato! Si esprime addirittura il timore che, se si mettono in opera queste traversine i treni rotoleranno giù dai terrapieni.

Orbene, la verità è questa: traverse di rovere è sempre più difficile trovarne; traverse di faggio è difficilissimo averne, perchè i faggi sono a grandi altezze e mancano perfino le strade mulattiere per il trasporto. Sicchè ci è giuocoforza ricorrere ora e maggiormente in futuro alle traverse di pino. Del resto, le traverse di pino servono benissimo sulle ferrovie tedesche, che le impiegano per il 70 per cento. Ora, se vi corrono i treni in Germania, potranno correre anche in Italia. Ma, si osserva, c'è bisogno della rigidità dello scartamento. Orbene per ottenerlo si applicano a tutte le traverse di pino quelle piastrine di appoggio che, quando invece si tratta di traverse di rovere si applicano anche solo intercalatamente.

La verità è che il personale il quale deve metterle in opera, trattandosi di materiale cui non è abituato, preferirebbe un materiale più agevole ad adoperarsi e quindi fa una passiva resistenza con la maldicenza. Vi è poi subito chi la raccoglie, per l'appunto fra quelli che si preconizzano futuri amministratori delle ferrovie di Stato amministrate dai ferrovieri e dicono: Se ci fossimo noi, quest'inconveniente non si verificherebbe. (*Approvazioni — Commenti*).

GUERCI. Questa è maligna, ma vera! Pare quasi detta da me! (*ilarità*).

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. All'incontro nuocerebbe grandemente all'Amministrazione l'aspirazione a mutamenti radicali di indirizzo o di ordinamenti, che si manifestasse nella pubblica opinione. Soltanto dalla loro stabilità sostanziale possono venire semplificazioni ed economie di spesa, che non si conseguono senza la educazione del personale nell'esercizio continuato delle stesse funzioni.

Soltanto dalla loro stabilità potrà l'Amministrazione attinger forza per mantenere la disciplina fra i suoi agenti e trar prestigio per resistere a funeste coalizioni di interessi e di influenze.

E soltanto da quella stabilità verrà la possibilità pratica di un minore accentramento; perchè un ragionevole decentramento non è concepibile finchè il personale si risenta fortemente delle disparate sue origini, dei contraddittori indirizzi, delle diverse pratiche di servizio, in cui fu educato, ma potrà invece attuarsi quando si abbiano ordinamenti saggiati dall'esperienza ed un personale dirigente formato a giudi-

care e risolvere le quistioni con uniformità di criteri.

Io ripudio poi il concetto di imitare i decentramenti regionali ferroviari del vicino Impero, che là più che dal tecnicismo sono giustificati da sostanziali diversità di razze, in asprissima lotta fra loro. Nel nostro paese la disparità dell'assetto ferroviario da regione a regione, anzichè esserne richiesta, determinerebbe essa tristi antagonismi regionali. Nell'unificazione del servizio ferroviario per il grande traffico (intendiamoci bene), l'Italia deve vedere con profonda compiacenza rispecchiata la sua unificazione politica ed in futuro essa potrà constatare quanto ne sarà stata cementata la compagine. Benedette siano le esigenze del tecnicismo ferroviario in quanto concordano con la più delicata esplicazione del principio dell'unità nazionale, la quale — prescindendo da ogni materialismo storico — ha pur da essere fondata sulla solidarietà e sulla fusione degli interessi locali. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Tedesco a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

TEDESCO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Acquisto del fondo Pacifico in Pompei ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze ferroviarie.

PRESIDENTE. Ed ora chiederò agli onorevoli interpellanti se siano soddisfatti.

L'onorevole Abignente ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ABIGNENTE. Onorevoli colleghi! Sono tanti e tali i punti di contatto e di consenso fra il discorso che l'onorevole ministro ha così splendidamente pronunziato, e quello che io, poveramente, ho avuto l'onore di fare ieri, sono tali e tanti gli affidamenti, anzi gli annunci di presentazione di disegni di legge, che io non posso che dichiararmi soddisfatto. Anche se in qualche piccola parte non consentiamo, le parti

in cui parve che il consenso non ci fosse, in fondo non mi riguardano: riguardano altri che non hanno creduto di pronunziare discorsi in questa Camera.

Perciò, ripeto, non posso che dichiararmi soddisfatto.

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

REGGIO. Le parole pronunziate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e, più che le parole, la fiducia che ho nell'opera sua, fanno sì che io non abbia che a dichiararmi soddisfatto.

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

CAVAGNARI. Vorrei potermi associare alle dichiarazioni dei miei ottimi colleghi intorno alla risposta data alla mia interpellanza dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Farò ogni sforzo per dire che in qualche cosa posso consentire nelle idee esposte dall'onorevole ministro, (*Si ride*) ma non in tutte.

Anzitutto, per giustificare la posizione un po' difficile (come l'ha definita l'onorevole ministro) nella quale si trova l'Amministrazione ferroviaria, l'onorevole ministro ha creduto di fare una critica, anzi, direi quasi una carica a fondo contro la nostra legge del 1907, dando però alle sue critiche la forma di interpretazione di quella legge. Perchè con le promesse che ci venne facendo di presentazione di nuovi disegni di legge correttivi, egli, implicitamente, ed esplicitamente anche, lascia supporre che la legge del 1907 non abbia provveduto, come si conveniva, al buono e regolare andamento della gestione ferroviaria. Questo specialmente, a suo dire, per quanto concerne i soverchi oneri, dei quali si è voluto caricare l'azienda ferroviaria stessa.

Ma a questo riguardo, me lo consenta l'onorevole ministro, faccio le mie riserve, e nei limiti della modesta conoscenza che ho della materia cercherò, quando saranno presentati questi disegni di legge, di esaminarli e di studiarli, per vedere fin dove, a mio avviso, giustificchino i criteri che oggi vengono esposti dal banco del Governo, e se sia giusto che noi, a così breve distanza, riformiamo una legge che dovevamo credere fosse il risultato di studi accurati e di un esame ponderato, da parte del Governo, delle Commissioni parlamentari prima, della Camera e del Senato poi. Devo però sog-

giungere in omaggio a verità che io ho votato contro.

Li esaminerò attentamente tanto più che in qualche parte vi può essere qualche osservazione da fare ai criteri governativi, così come furono accennati in via di delibazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, sul modo di considerare in linea di principio un'azienda industriale e tanto più che in certi criteri di massima esposti per ciò che riguarda la integrazione del capitale e la funzione dei dividendi che si distribuiscono agli azionisti, quasi dovessero supplire in caso di liquidazione per giustificare la non mantenuta integrità del capitale, io non potrei convenire. (*Denegazioni — Interruzioni*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È tutto il contrario.

CAVAGNARI. Avrò, anzi desidero di avere inteso male; ma, ripeto, non intendo di fare oggi una discussione; dico soltanto che mi auguro che i nuovi provvedimenti che saranno presentati dall'onorevole ministro possano far nascere un'era migliore per questa disgraziata Amministrazione, perchè finora purtroppo gli effetti poco corrispondono all'aspettativa nostra. Ma non posso approvare l'onorevole ministro dei lavori pubblici laddove, seguendo l'andazzo della relazione presentata dalla Direzione generale delle ferrovie, ha voluto, a conforto della sua tesi e di quella dell'Amministrazione ferroviaria, fare il confronto della nostra colle Amministrazioni ferroviarie estere.

Io proprio non ho voluto interromperla, onorevole ministro, ma avrei voluto osservarle che sarebbe stato bene completare le sue dichiarazioni e chiarirei meglio se proprio dobbiamo attingere qualche lume dai risultati delle Amministrazioni ferroviarie estere.

Da noi si va sempre dicendo che le spese ferroviarie all'estero sono molto maggiori che da noi, ma non ci siamo mai dati il carico di vedere che cosa effettivamente rendano alle altre nazioni le ferrovie che noi prendiamo ad esempio, mentre per parte mia credo che anche le altre nazioni siano preoccupate, non solo della questione finanziaria, ma anche del buon andamento delle ferrovie stesse e del contributo che esse possono dare allo sviluppo economico dei rispettivi paesi, e nonostante sono attive parecchio.

Noi possiamo bene fare calcoli e cercare di riformare le leggi; ma sarebbe an-

che bene che dagli studi e dai confronti fatti e in base all'esperienza di tutti i paesi che andiamo citando venissimo alla conclusione di cercare di salvaguardare da una parte il bilancio economico del paese, e dall'altra il bilancio finanziario dello Stato, il quale purtroppo minaccia di essere intaccato da questo tarlo invadente, da questa specie di parassita il quale insidia le condizioni fortunate dei nostri avanzi acquistati con tanta abnegazione e tanti sacrifici.

Io non aggiungo altro e mi limito a dare all'onorevole ministro una notizia, della quale egli farà quell'uso, che crederà meglio. Gliela do per debito di coscienza e perchè è in relazione ad una domanda, da me rivoltagli durante il mio discorso, ieri, alla quale egli cortesemente rispose subito. (parlo dell'acquisto e delle commesse di costruzione di piroscafi da parte dell'Amministrazione ferroviaria) e più specialmente in ordine alla protezione, che si vociferava l'Amministrazione non avrebbe mantenuto nei limiti, del 5 per cento, secondo prescrive la legge del 1907, nel dare la preferenza alla industria nazionale sulla forestiera.

Io comunico all'onorevole ministro questa notizia che mi viene da Genova; eccone il testo telegrafico:

« Riferendoci sua interpellanza relativa prezzo piroscafi ferrovie Stato, pregiamoci informarla ditta Y offriva prezzo 124,765 sterline, altra ditta prezzo 123 mila sterline per il primo, 120 mila sterline per il secondo, terzo e quarto. Vapori con macchine a turbina rispondenti completamente condizioni gara. Dicevi prezzo cantieri nazionali 3,400,000 con diminuzioni considerevoli negli accessori originariamente domandati nella specificazione ».

Dice inoltre: « Segue lettera ».

Io non conosco nè di nome, nè di fatto queste ditte...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo è il male! Sarebbe bene conoscerle, onorevole Cavagnari!

CAVAGNARI. ... perchè faccio una vita fuori da ogni ambiente di affari!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È molto meglio parlare, sapendo sempre a nome di chi si parla...

CAVAGNARI. Chi telegrafa è il rappresentante di una ditta John Brown ed il rappresentante di un'altra ditta il cui nome non si riesce a capire. (*Si ride*). Ma, del resto, le posso dare i telegrammi...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Grazie; li ho già ricevuti da altra parte questi reclami! (*ilarità*).

CAVAGNARI. Se me lo avesse detto, io mi sarei risparmiato di leggere questo telegramma!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No! Chi sa che cosa avrebbero supposto che avesse da comunicarmi, se io ne avessi impedito la lettura!

CAVAGNARI. Se me lo permette le comunicherò anche la lettera che il telegramma annuncia. Io non faccio che l'ufficio di mediatore onorario. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Ma non facciamo conversazioni! Del resto i telegrammi, che riguardano affari, sarebbe meglio non leggerli nella Camera!

CAVAGNARI. Ella, onorevole ministro, ne terrà quel conto, che crederà meglio.

Ripeto concludendo che ad una parte delle considerazioni, fatte dall'onorevole ministro, posso associarmi, pur non dividendo il suo roseo apprezzamento intorno alle condizioni della gestione ferroviaria, nè le troppo rosee sue previsioni. Ma io voglio ancora avere una speranza, ed è che i disegni di legge, che il Governo ci promette e che esamineremo con diligenza, possano ancora in qualche modo giovare a rialzare la posizione dell'Amministrazione ferroviaria. Questo è l'augurio, che faccio nell'interesse del mio paese.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Fra le fortune del mio ufficio ministeriale io non avrei mai sperata quella di arrivare, anche solo in minima parte, a soddisfare l'onorevole Cavagnari in materia ferroviaria. (*ilarità*). E l'esservi riuscito oggi mi apre l'animo alle più intemperanti speranze per l'avvenire. (*Viva ilarità*).

Io gli sono debitore, è vero, di una risposta. L'ho dimenticata, fra tante che dovevo dare agli onorevoli interpellanti.

L'onorevole Cavagnari ieri infatti osservava: « sta bene confrontare gli esercizi decorsi presso le ferrovie di Stato italiane e presso le ferrovie di Stato estere: ammetto pure che le spese crebbero molto più degl'introiti presso le ferrovie di Stato estere, e che questo fatto, fortunatamente, non si è verificato in Italia; ma mi sa dire l'onorevole ministro, qual'è l'introito netto che quelle ferrovie estere assicurano ai bi-

lanci dei rispettivi paesi in confronto del meschino reddito netto che le ferrovie italiane assicurano al nostro bilancio? »

Onorevole Cavagnari, la risposta è facile. Ella dovrebbe anzitutto istituire un conto molto esatto fra il prezzo medio di costo di costruzione di una ferrovia italiana attraverso l'Appennino, e di una ferrovia, per esempio, nelle pianure della Vistola.

E allora vedrebbe che mentre in Italia il servizio d'interessi per il debito della costruzione di una linea si deve fare magari per 500, per 800 mila lire, per un milione a chilometro, perchè a tanto giungono i nostri costi di costruzione, all'estero con 200 o 300, mila lire al chilometro si costrussero ferrovie anche di grande traffico.

E questo comincia, indipendentemente da altre circostanze, a dare una idea del perchè, per esempio, le ferrovie prussiane facciano il servizio di interesse del debito corrispondente al costo di costruzione, e ciò non ostante, riescano a dare qualche centinaio di milioni di introiti netti allo Stato.

Ma; altre spiegazioni di carattere accessorio le posso fornire fin d'ora, traendole dalla memoria della lettura di qualche opera scientifica su questo argomento. Ella dovrebbe tener conto anche di assai diverse spese d'esercizio, perchè naturalmente, quanto più crescono le spese d'esercizio, tanto meno resta per la retribuzione del capitale impiegato nella azienda. Non vi è confronto fra le condizioni di acclività delle nostre linee e quelle di grandissima parte delle reti estere.

E dove trova l'onorevole Cavagnari un altro paese dove una gran parte della rete ferroviaria, come è la nostra, abbia gravissimi oneri finanziari per causa della malaria?

E poi, onorevole Cavagnari, un esercizio ferroviario rende in proporzione alla ricchezza del paese a cui esso serve. Dove commerci ed industrie sono scarsi, dove è scarsa la ricchezza privata, come si può sperare di avere alti redditi ferroviari?

Ella mi ammetterà, e lo dissi nel discorso del giugno, che quando aggiungeremo alla rete ferroviaria quelle linee che stiamo costruendo in Calabria ed in Basilicata, che è opera patriottica, economicamente utile di costruire, avremo aggiunto delle linee che rappresenteranno 4, 5, 6 mila lire di spese di esercizio per chilometro, contro un introito forse di 2,000 lire o di 2,500 lire. E allora

dove troveremo la remunerazione del capitale impiegato? Non certo nei redditi dell'esercizio ferroviario, ma nel progresso civile ed economico di quelle regioni.

Ed ora un'ultima risposta. Veramente, mi trovo in una posizione delicata rispetto alle gare per la costruzione dei piroscafi, perchè le trattative sono moralmente finite, ma ancora non sono stesi quegli atti in base ai quali io avrò da dare la mia approvazione alle trattative che sono intercorse.

Di questo però io posso assicurare l'onorevole Cavagnari: che saranno con tutta probabilità allogati a ditte italiane per cifre alquanto inferiori a quella che rappresenterebbe il prezzo estero con l'aggiunta del 5 per cento.

Dunque, io dichiaro all'onorevole Cavagnari che i risultati della gara mi danno fiducia che i piroscafi possano essere concessi all'industria italiana. Di ciò io altamente mi compiaccio, nello stesso tempo però che dichiaro che quando viene bandita una gara anche fra ditte estere, io intendo che coscienziosamente si esamini se le ditte estere abbiano una ragione di preferenza e, se l'hanno, ottengano la fornitura. Ma per i piroscafi, di cui parlo, le condizioni tecniche presentate dai cantieri esteri ed i prezzi da loro offerti hanno messo in grado l'Amministrazione di dare la preferenza ragionatamente all'industria italiana; e anche di distribuire le costruzioni dei piroscafi fra i cantieri posti in diverse regioni d'Italia, affinchè esse da questo lavoro, che è pagato con danaro dello Stato, possano ugualmente aver beneficio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Intanto, con la soddisfazione degli onorevoli Abignente e Reggio, e coi buoni auguri dell'onorevole Cavagnari, dichiaro esaurite le interpellanze. (*Bene! — Si ride*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di presentare un disegno di legge.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera, di concerto col ministro del tesoro, col ministro di agricoltura, industria e commercio, col ministro di grazia e giustizia e col ministro delle finanze, un disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907, numero 429, sull'ordinamento del-

l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private », e prego la Camera di volerne dichiarare l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge « Modificazioni alla legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private ».

L'onorevole ministro ha pure chiesto che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza; non essendovi osservazioni in contrario, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È ammessa*).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per opere pubbliche, provvedimenti per agevolare l'esecuzione nelle Puglie, ripartizioni di stanziamenti e trasporto di fondi nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-1909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge « Autorizzazione di spese per opere pubbliche, provvedimenti per agevolare l'esecuzione nelle Puglie, ripartizioni di stanziamenti e trasporto di fondi nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-1909 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge: (*Vedi Stampato*, n. 1094-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. E' iscritto per parlare nella discussione generale l'onorevole Pantano.

L'onorevole ministro accetta che la discussione si faccia sul testo della Commissione?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, sì, sul testo della Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare.

PANTANO. Ma l'onorevole ministro conosce già il mio emendamento all'articolo 4?

PRESIDENTE. Quello che non è ancora stampato?...

PANTANO. Precisamente; e per questo la prego, onorevole Presidente, di volerne dare comunicazione all'onorevole ministro e alla Camera.

PRESIDENTE. Ma scusi, onorevole Pantano, giacchè ella intende parlare soltanto sull'articolo 4, non sarebbe meglio che lasciasse parlare prima gli altri colleghi iscritti sulla discussione generale? Ce ne sono parecchi!

PANTANO. Non ho alcuna difficoltà.

PRESIDENTE. Se vuol parlare anche sulla discussione generale, parli pure.

PANTANO. No; soltanto sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Giuseppe Majorana.

MAJORANA GIUSEPPE. Anch'io devo parlare sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Allora spetta all'onorevole De Felice...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io pure parlerei sull'articolo 4.

PRESIDENTE. L'onorevole Pascale?

PASCALE. Anch'io sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Tutti sullo stesso articolo! Ma allora perchè s'inscrivono nella discussione generale?

L'onorevole Bolognese su che cosa deve parlare?

BOLOGNESE. Parlerei nella discussione generale.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Bolognese.

BOLOGNESE. Onorevoli colleghi, due parole per adempiere ad un dovere e per rivolgere al Governo una preghiera.

I colleghi ricorderanno come sia circa un anno che io ebbi l'onore di portare qui alla Camera il voto del Consiglio comunale di Barletta perchè fosse classificata in prima categoria, rispetto alle bonifiche, quella regione paludosa, e perchè fosse immediatamente eseguita la bonifica di detta regione, tenuto conto dello stato tristissimo della salute pubblica; tanto che, come ebbi l'onore di far constatare, da statistiche mediche ufficiali, e dai lavori del Castellino sulla malaria, e dai lavori dell'ufficio d'igiene dell'Amministrazione delle ferrovie, risultava che quella era una tra le prime regioni paludose di Puglia. Esistono in quella regione tre importanti città: Barletta, capoluogo del circondario, Trani, sede della Corte d'appello, ed Andria, che insieme rappresentano una popolazione di circa 145 mila abitanti...

PRESIDENTE. Onorevole Bolognese, mi paiono superflue queste notizie demografiche. Lei è contento, e sta bene...

BOLOGNESE. Io dico questo, onore-

vole Presidente, se aristocraticamente me lo consente, per adempiere ad un dovere democratico di ringraziare il Governo, a nome del mio paese, perchè è un Governo diligente, è un Governo provvido, è un Governo che ha raccolto i lamenti di una regione ben vasta, ripeto, di oltre 145 mila abitanti. Ecco perchè, rievocando tali ricordi, ho creduto indispensabile rilevare la grande importanza del bene ricevuto, pel quale adempivo a nome dei miei concittadini ad un dovere di galateo, sia democratico sia aristocratico...

PRESIDENTE. Appunto: questo lo ha già fatto in principio...

BOLOGNESE. Io debbo dichiarare che il mio paese deve molto al Governo. Ed è per questo che il mio paese gliene è riconoscentissimo. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, io posso anche metter termine al mio dire, non senza prima fare una preghiera: io desidero che questo disegno di legge venga approvato, e che la legge venga eseguita con la massima urgenza; perchè il Governo, oltre a risolvere un problema d'igiene, si accinge a risolvere un altro problema più grave, il problema della fame, che s'impone in quelle regioni!

Il Governo non ha bisogno che io dica lo stato compassionevole di quelle popolazioni, cui manca il lavoro agricolo.

Io faccio questa semplice preghiera: che, derogandosi appunto alla legge di contabilità, come il Governo saggiamente propone, si adotti però la procedura più breve possibile perchè di qui ad un mese, almeno, sia data esecuzione ai lavori, e magari siano indette le aste prima che sia completata la necessaria procedura.

L'onorevole ministro ebbe la bontà di dirmi che egli aveva già officiato il Genio civile di Bari di tenersi pronto, perchè, non appena approvata la legge, si potesse procedere agli incanti per i lavori di bonifica. Ora io vorrei che, se è possibile, questi incanti si indicessero al più presto, prima che venga il regio decreto, giacchè mai si potrà dubitare che il Senato non approvi questa legge; e così potremo essere sempre più pronti a risolvere il secondo dei problemi, pel quale il Governo tanto premurosamente s'interessa, quello cioè della fame spaventevole che ora affligge le tre importanti nomina città che si trovano nella plaga paludosa che dovrà con la presente legge bonificarsi. (*Bene!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non posso non essere molto sensibile alle espressioni di riconoscenza dell'onorevole Bolognese, e godo nel constatare come egli ed i paesi da lui rappresentati si guardino dal trarre dai benefici ricevuti dallo Stato, anzichè gratitudine, soltanto ragione e titolo a chiederne dei maggiori.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo ora alla discussione generale degli articoli:

Art. 1.

E' autorizzata la spesa straordinaria di lire 3,200,000 (tre milioni duecentomila) in aggiunta a quella autorizzata con le leggi 7 luglio 1901, n. 341, 3 luglio 1902, n. 238, 8 luglio 1903, n. 311, 3 luglio 1904, n. 313 e 29 dicembre 1907, n. 810, per riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane.

La predetta somma sarà stanziata per lire 1,700,000 in aumento al capitolo n. 114 della spesa per i lavori pubblici dell'esercizio 1908-909, come dall'annessa tabella C e per lire 1,500,000 al corrispondente capitolo del bilancio successivo, mediante prelevamento dal fondo di riserva istituito ai sensi dell'articolo 9 della legge 30 giugno 1904, numero 293.

Si dia lettura della tabella C.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 3. Amministrazione centrale - Indennità di trasferte, di reggenza e diverse . . . + L.	15,000
Capitolo 4. Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Compensi + »	5,000
Capitolo 5. Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Sussidi + »	5,000
Capitolo 6. Ministero - Spese d'ufficio + »	16,000

Capitolo 8-bis. Fitto di locali in uso dell'Amministrazione centrale + L.	6,500
---	-------

Capitolo 9. Ministero, manutenzione, riparazione ed adattamento di locali + »	3,000
---	-------

Capitolo 12. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai gabinetti . . . + »	1,500
--	-------

Capitolo 15. Genio civile - Spese per indennità di visite + »	100,000
---	---------

Capitolo 20. Genio civile - Provvisa, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874). + »	14,700
---	--------

Capitolo 21. Genio civile - Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) + »	19,500
---	--------

Capitolo 25. Sussidi ad ex impiegati ed alle loro famiglie + »	8,000
--	-------

Capitolo 56. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) + »	360
---	-----

Capitolo 61. Manutenzione e riparazione dei porti . . . + »	250,000
---	---------

Capitolo 62. Escavazione dei porti + »	200,000
--	---------

Capitolo 66. Manutenzione, riparazione, illuminazione e rinnovazione di apparecchi di fari e fanali + »	100,000
---	---------

Capitolo 67. Indennità, compensi, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi. . . . + »	20,000
--	--------

Capitolo 70. Personale subalterno ordinario per il servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) + »	300
---	-----

Capitolo 72-III. Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque . . + »	1,000
---	-------

Capitolo 86. Genio civile - Personale aggiunto addetto al	
---	--

servizio generale — Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 . . . + L. 30,000

Capitolo 109. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali + » 6,000

Capitolo 114. Riparazioni di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane (Leggi 3 luglio 1904 n. 313 e 29 dicembre 1904, numero 674, e legge presente) . . . + » 1,700,000

Capitolo 116. Concorso dello Stato per le strade provinciali di I^a e II^a serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, numero 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521 e per le strade di cui nell'Elenco III^o della legge 23 luglio 1881, n. 333 che si costruiscono dalle provincie direttamente + » 300,000

Capitolo 117. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 + » 8,000

Capitolo 123. Sussidi ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali, ecc., e costruzione diretta a cura dello Stato di strade comunali d'accesso alle Stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, 12 giugno 1892, n. 267, 19 luglio 1894, numero 338, art. 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56, legge 8 luglio 1903, n. 312, e art. 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140) + » 200,000

Capitolo 134-III. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali comunali danneggiate in Sicilia

e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908 . . . + L. 100,000

Capitolo 233-III. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria nelle provincie Venete in dipendenza dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. *b*), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2 lett. *a*), 5 maggio 1907, n. 257, art. 15 e 29 dicembre 1907, n. 810, art 1, lett. *a*) (Spesa ripartita) + » 200,000

Capitolo 234-ter. Concorso dello Stato nelle spese straordinarie di riparazione del macchinario nel bacino di carenaggio nel porto di Livorno, esercitato dalla ditta Orlando + » 25,000

Capitolo 236. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000 + » 10,000

Totale . . . + L. 3,344,860

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 7. Circoli ferroviari d'ispezione — Spese d'ufficio — L. 15,000

Capitolo 10. Circoli ferroviari d'ispezione — Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali — » 2,000

Capitolo 16. Genio civile — Spese di traslocazione — » 21,000

Capitolo 57. Personale di custodia delle bonifiche — Indennità, compensi, sussidi ed altre spese analoghe per personale stesso (Spese variabili) — » 1,000

Capitolo 64. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario per il servizio dei porti (Spese fisse) — » 1,100

Capitolo 72-VII. Spese casuali e diverse per il Magistrato alle acque — » 1,200

Capitolo 81. Assegni mensili al personale straordinario e avventizio addetto al servizio generale (Spese fisse) — » 25,000

Capitolo 83. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale straordi-

nario ed avventizio addetto al servizio generale — L.	5,000		
Capitolo 87. Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 14 maggio 1881, n. 209, 2 luglio 1890, n. 936, 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12, 25 febbraio 1900, n. 53, 27 dicembre 1903, n. 514, 20 giugno 1904, n. 293 (art. 1 lettere b, c, d), 6 giugno 1907, n. 300 e 11 luglio 1907, n. 502 (art. 1, lettere b e c) (Spesa ripartita) . — »	600,000		
Capitolo 108. Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalle leggi 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1, lett. e), 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. f), 14 maggio 1903, n. 198, 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. d), legge 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. a) e art. 3 della presente legge (Spesa ripartita) — »	200,000		
Capitolo 112. Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spese fisse) — »	6,000		
Capitolo 115. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, numero 293, 21 giugno 1906, n. 238, (art. 4), 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. e) e 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. b) (Spesa ripartita) — »	400,000		
Capitolo 118. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) — »	8,000		
Capitolo 122. Costruzione e ricostruzione di strade comunali notabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, numero 383) — »	600,000		
		Capitolo 127. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. k), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. a) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1 lett. a) (Spesa ripartita) — L.	200,000
		Capitolo 135. Opere di bonificazione di 1 ^a categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lett. g), 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1 lett. c) e art. 2 della presente legge (Spesa ripartita) — »	200,000
		Capitolo 234. Opere marittime dipendenti dalle leggi anteriori a quella 14 luglio 1907, numero 542 (Spesa ripartita) . — »	455,000
		Capitolo 234-bis. Opere marittime dipendenti dalla legge 14 luglio 1907 n. 542 (Spesa ripartita) — »	560,000
		Capitolo 254. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 e per le eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori — »	44,500
		Totale — L.	3,344,860
		JATTA Chiedo di parlare.	
		PRESIDENTE. Ne ha facoltà.	
		JATTA. Rivolgo anch'io i miei ringraziamenti al Governo per questa legge, che da una parte viene certamente a compiere un dovere dello Stato verso le regioni del Mezzogiorno danneggiate dalle intemperie atmosferiche, e dall'altra parte cerca di porre un argine alla crescente disoccupazione in Puglia.	
		E, appunto per questa seconda finalità della legge, vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Non sono le sole bonifiche di Barletta e Gravina quelle che ansiosamente si attendono nella provincia di Bari. Da tempo vi	

si agita anche la grave quistione dell'arginatura del Locone, affluente dell'Ofanto, all'estremo occidentale del circondario di Barletta, proprio sul confine della provincia di Bari con quella di Potenza. Si tratta di un'opera di non grande entità, perchè costerebbe poco più di 200 mila lire; però dal lato agricolo ed igienico è di moltissima importanza.

L'amministrazione provinciale di Bari, sempre sollecita nel tutelare gli interessi della regione, ha fatto preparare un progetto di spesa per quest'opera, e tale progetto è stato trovato rispondente perfettamente alle idee dal Genio civile governativo.

L'amministrazione provinciale inoltre si è resa già iniziatrice di un Consorzio, che esegua l'opera riconosciuta di terza categoria; e in ciò pare che il Genio civile consenta.

Ci troveremo quindi di fronte a un'opera di terza categoria, che sarà sempre una grande aspirazione di quelle popolazioni, ma dovrà incontrare delle gravi difficoltà, le quali non saranno diminuite da questa legge, che tutti votiamo, e che anch'io voterò con entusiasmo, perchè effettivamente è di grandissima e indiscutibile utilità.

Ora è fuori di dubbio che il maggiore ostacolo, che la sistemazione del Locone incontrerà, sarà nella mancanza di mezzi per la maggior parte degli enti chiamati a formare il Consorzio.

Ebbene, io vorrei in vista di ciò raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di rendere di più facile attuazione le disposizioni contenute nell'articolo 15 della legge del 7 luglio 1902, numero 304, con cui provvidamente si dispose che, quando ai Consorzi potessero mancare i mezzi per attuare un'opera di terza categoria, lo Stato debba sostituirsi ad esso nella esecuzione dei lavori, salvo sempre il rimborso delle quote spettanti agli altri enti.

È mio pensiero che, se veramente si vuole porre un argine alla disoccupazione in Puglia e si intende una buona volta eseguire queste opere di incontrastabile utilità pubblica, si debba venire ad una più larga applicazione dell'avocazione allo Stato di queste opere: avocazione che nel caso nostro specialmente diventa una necessità, essendo chiamato a far parte del Consorzio coi comuni della provincia di Bari anche

qualche comune della Basilicata, sulle cui condizioni economiche non vi è certo alcuno che possa farsi illusioni.

Domando quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici se, in vista di quanto ho avuto l'onore di rilevare, con una più larga applicazione dell'articolo 15 della citata legge, che porrebbe pel momento la spesa a carico dello Stato, non potesse sollecitarsi anche l'opera idraulica progettata al Locone, la quale darebbe intanto abbondante lavoro a tutta la parte occidentale ed alta del circondario di Barletta. *(Bene!)*

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo, come l'onorevole Jatta sa, sta dando la più alacre opera perchè in Puglia tutti quei lavori pubblici di cui si è progettata l'esecuzione durante l'inverno, abbiano ad essere prontamente appaltati, e col disegno di legge il Governo chiede facoltà di provvedere, all'infuori dell'appalto, anche col sistema delle trattative private e col sistema dell'economia, soprattutto allo scopo di poter dare direttamente lavoro ai braccianti disoccupati.

Quindi, sotto questo punto di vista, credo che l'onorevole Jatta non abbia bisogno di ulteriori assicurazioni da parte mia. Ma sono lieto oggi di poter annunciare a lui ed agli altri colleghi pugliesi, che il provvedimento, che è stato deliberato dietro mia proposta dal Consiglio dei ministri relativamente alla costruzione di una condotta d'acqua dall'Ofantino a Bari, sta per entrare nel campo dei fatti, cosicchè ho fondata fiducia che, anzichè per l'estate del 1911, quella condotta sarà apportatrice benefica di acqua a Bari nell'estate del 1910.

Quanto all'arginatura del Lacone, di cui l'onorevole Jatta si preoccupa, non posso altro che eccitarlo ad adoperarsi, perchè la Camera abbia a dar voto favorevole al disegno di legge, che io ebbi l'onore di presentare per la sistemazione dei bacini montani e per altre opere idrauliche. In quel disegno di legge è determinato che, invece di lasciare ai consorzi, come avviene oggi, per regola, il provvedere all'esecuzione delle opere di terza categoria, col concorso dello Stato, lo Stato abbia invece, per regola generale, ad assumere l'esecuzione delle opere di terza categoria, salvo ad avere il concorso degli enti interessati. Quindi per questa parte, la proposta di modificazione della legge vigente, che l'onorevole Jatta invoca,

è già un fatto compiuto da parte del Governo.

Credo di non aver altro da aggiungere. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo primo con l'annessa tabella C, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,200,000 (un milione duecentomila) per la esecuzione delle opere di bonificazione,

che vengono colla presente legge classificate in prima categoria a termini degli articoli 3 e 4 del testo unico di legge 22 marzo 1900, n. 195, e che sono designate nella tabella A annessa alla presente legge.

La predetta somma sarà stanziata secondo il bisogno in appositi articoli del capitolo 135 della spesa dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909 nei limiti dello stanziamento complessivo del capitolo medesimo, e nei capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

Do lettura della tabella A:

Nuove opere di bonificazione classificate in prima categoria con l'articolo 2 della presente legge a termini degli articoli 3 e 4 del testo unico di legge 22 marzo 1900, n. 195.

N. d'ordine	Provincia	Indicazione del lavoro	Importo
1	Bari	Terreni paludosi fra Barletta e Trani	1,000,000
2	Bari	Terreni paludosi in Agro di Gravina	200,000
		Totale	1,200,000

Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 2 con la tabella A di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 3.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 400,000 (quattrocentomila) per lavori di rettifica, sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali designati nella tabella B annessa alla presente legge.

La predetta somma sarà stanziata, secondo il bisogno, in appositi articoli del capitolo 108 della spesa dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909 nei limiti dello stanziamento complessivo del capitolo medesimo, e nei capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

Do lettura della tabella B:

Lavori di rettifica, sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.

1. BRESCIA. — Sistemazione fra i chilo-

metri 64 e 65 della strada nazionale n. 17, presso l'ospizio di Malegno . L. 28,000

2. CAGLIARI. Variante fra le Cantoniere di Cadreas e S. Caterina, lungo la strada nazionale n. 81 L. 45,500

3. CATANIA. — Ricostruzione del ponte n. 147 nel 2° tronco della strada nazionale n. 70. » 38,000

4. CHIETI. — Costruzione del ramo d'accesso dalla strada nazionale n. 53-bis alla stazione di S. Salvo » 20,000

5. CHIETI. — Lavori straordinari di sistemazione e consolidamento lungo la strada nazionale n. 52-bis » 100,000

6. GENOVA. — Costruzione di barriere e parapetti lungo la strada nazionale n. 35 . . . » 7,500

7 GENOVA. — Lavori per impianto di barriere in ferro e co-

struzione di muro di difesa lungo il tronco da ponte Belbo a Savona della strada nazionale n. 34 L.	11,500
8. MESSINA. — Lavori di riparazione nel tratto fra Mistretta e Contrasto, lungo la strada nazionale n. 71 »	50,000
9. POTENZA. — Lavori per miglioramento del transito nel tronco Potenza-Corleto della strada nazionale n. 55- <i>quinquies</i> »	70,000
10. REGGIO EMILIA. — Sistemazione di due tratti al Broglio ed alle botteghe di Puianello, lungo la strada nazionale n. 38 »	7,500
11. SONDRIO. Rettifica, per la continuità del transito, lungo il tronco da Bormio al Giogo dello Sterbio della strada nazionale n. 18. »	10,000
12. Fondi per imprevisti, direzione e sorveglianza dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali in dipendenza delle leggi 25 febbraio 1900, n. 56, 30 giugno 1904, n. 293, 29 dicembre 1904, n. 674, 14 maggio 1906, n. 198, 6 giugno 1907, n. 300, 5 aprile 1908, n. 126 e della presente »	12,000
Totale L.	<u>400,000</u>

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione del bilancio.

TEDESCO, *presidente della Commissione generale del bilancio*. Desidero rivolgere una semplice preghiera all'onorevole ministro. Da alcuni anni si sono fatte diverse leggi per diminuire le pendenze più eccessive esistenti in diverse strade nazionali.

Prego l'onorevole ministro di continuare in questo buon provvedimento, poichè vi sono delle strade nazionali, e ne ho percorsa parecchie volte una io in provincia di Avellino, con pendenze che arrivano perfino al 16 per cento.

Spero che l'onorevole ministro accoglierà questa mia preghiera col proposito di fare.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che ben mi guarderò dal mutare in questa materia l'indirizzo saviamente adottato dai miei predecessori e, tra gli altri, dall'onorevole Tedesco. Per quanto,

quindi, i fondi, assai ristretti, di cui dispongo, me lo permettano, provvederò anche a rimediare all'acclività soverchia lamentata dall'onorevole Tedesco per le strade della provincia di Avellino.

Giacchè mi trovo a parlare di strade, devo anche pregare il presidente della Giunta del bilancio, che supplisce il relatore, onorevole Domenico Pozzi, di consentirmi un chiarimento relativamente ad un lieve appunto che è espresso nella relazione. In questa si rileva che, dopo aver richiesta ed ottenuta grazie alla legge del dicembre 1907 la somma di un milione e 750 mila lire, per riparare ai danni prodotti da frane ed alluvioni sulle strade nazionali, oggi chiedo una nuova autorizzazione di spesa per lire 3,200,000. Ora a me preme di assodare i precisi termini della questione. Avvenute nell'inverno del 1906-907 quelle tali frane ed alluvioni che giustificarono il provvedimento approvato colla legge del dicembre 1907, il mio predecessore richiese il conto esatto di quanto sarebbe stato necessario per riparare tutti i danni verificatisi nelle strade nazionali. Orbene, da questo conto, risultò un fabbisogno di dodici milioni; fabbisogno che spaventò grandemente l'onorevole Gianturco, e che certamente avrebbe ancor più spaventato il ministro del tesoro, se a lui fosse stato presentato. Perciò il mio predecessore ridusse quel fabbisogno alla parte più urgente, ossia a sei milioni, dei quali io ne richiesi solo 1,750,000 con la legge del 1907. Ne chiedo 3,100,000 con la legge presente, ma non posso precludermi la via a domandare ulteriori autorizzazioni di spesa in futuro.

Francamente dichiaro che, se io avessi altri fondi disponibili nel bilancio consolidato, che è contenuto in così angusti limiti, io li dedicherei di preferenza alle riparazioni delle strade nazionali, perchè credo che quei denari sarebbero impiegati al 20 o al 30 per cento.

È evidente infatti che se, avvenuta una frana, non si ripara tosto il danno, quel danno che oggi si potrebbe riparare con uno, di qui a due anni non si riparerà con una spesa inferiore a due o a tre. (*Benissimo!*)

Per conseguenza io dalla Giunta del bilancio, dato questo chiarimento, attendo non la lieve censura della quale sono stato oggetto, ma l'incoraggiamento a richiedere ulteriori autorizzazioni di simili spese in futuro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare

l'onorevole presidente della Giunta del bilancio. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *presidente della Giunta del bilancio*. La Giunta del bilancio non ha inteso di muovere la più piccola censura all'onorevole ministro, ed io credo di interpretarne il pensiero assicurando il ministro che qualunque richiesta di spese venga a questo titolo sarà accolta con molta simpatia.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 3 con l'annessa tabella B, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Art. 4.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 100,000 (centomila) per concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e consolidamento di opere stradali comunali distrutte o danneggiate in Sicilia e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908.

Il concorso straordinario dello Stato sarà destinato ad aumentare fino al limite massimo del 70 per cento il sussidio che per i lavori di ricostruzione e di consolidamento potrà essere consentito ai comuni in dipendenza dell'articolo 3 della legge 30 giugno 1904, n. 293.

La predetta somma sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

A questo articolo gli onorevoli Pantano, De Felice-Giuffrida, G. Majorana, L. Fulci, N. Fulci, Orioles, A. Majorana, Pasqualino Vassallo, Florena, Di Sant'Onofrio e Rizza, hanno presentato il seguente emendamento:

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 200,000 per concorso straordinario dello Stato nella costruzione e consolidamento di opere stradali comunali e provinciali distrutte o danneggiate in Sicilia e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908.

« Il concorso straordinario dello Stato sarà destinato ad aumentare fino all'80 per cento il sussidio che per i lavori di ricostruzione e di consolidamento potrà essere consentito alle provincie ed ai comuni, in dipendenza dell'articolo 3 della legge 30 giugno 1904, n. 293.

« Tali spese saranno fatte a cura dello Stato, ed il 20 per cento dovuto dalle provincie e dai comuni sarà pagato in 30 rate annuali mediante delegazioni sulla sovraim-

posta od altri cespiti diretti o su quelli del dazio di consumo.

« La predetta somma sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

« Nel bilancio di assestamento del detto esercizio saranno stanziate le maggiori somme che potessero occorrere per la completa espletazione dei lavori suddetti e che saranno constatati indispensabili dal Genio civile ».

L'onorevole Pantano ha facoltà di svolgere questo emendamento.

PANTANO. Illustrerò brevemente l'emendamento che abbiamo presentato in integrazione delle disposizioni che l'onorevole ministro, compreso della gravità del disastro che investì tre provincie della Sicilia ed una provincia delle Calabrie, volle presentare alla Camera per le provvidenze più immediate.

La ragione dell'emendamento va spiegata colla gravità del disastro e quindi con l'insufficienza dei provvedimenti escogitati dal Governo.

Ringrazio l'onorevole ministro che, al primo ricevere delle notizie dai luoghi così duramente colpiti, diede disposizioni immediate con anticipazioni di bilancio per i lavori più urgenti onde rimettere le comunicazioni interrotte di taluni paesi tra loro e con la via ferrata.

Lodo altresì il suo interessamento a stimolare i prefetti delle relative regioni, perchè diano conto preciso al Governo della entità del danno per potervi adeguatamente provvedere. Ed io, spero che a quest'ora egli sia in possesso, se non di tutti, della maggior parte dei dati necessari ai provvedimenti da prendere. Ma anche, senza avere i dettagli precisi del disastro, le pubblicazioni dei giornali, l'eco della opinione pubblica e le stesse prime provvidenze del Governo mettono in rilievo la gravità del disastro, e giustificano le modifiche da noi presentate all'articolo 4 della presente legge.

In verità, i bisogni che incalzano quelle popolazioni di fronte al disastro subito, che è una ripetizione più accentuata di altri gravi disastri, sono di duplice ordine. Da un lato vi è la necessità di riparare ai danni immediati ed urgenti che, interrompendo o rendendo difficili le comunicazioni, intralciando il commercio, perturbando lo sviluppo economico di quelle contrade, già travagliate per sè stesse dalla crisi agru-

maria e dalla crisi vinicola, assumono una importanza eccezionale e reclamano adeguati provvedimenti riparatori.

Dall'altro lato s'impone la necessità assoluta di opere che valgano, non solo a rimediare ai danni transitori, ma a prevenire danni futuri con la sistemazione idraulica di quei torrenti, che stanno sospesi continuamente su quelle contrade come la spada di Damocle.

Era quindi pensiero nostro di chiedere al Governo contemporaneamente ai provvedimenti straordinari per il danno che incalza e preme, un progetto di legge, a somiglianza di ciò che si è fatto per altre regioni, il quale provvedesse, una volta per tutte, alla razionale sistemazione idraulica di quei torrenti. Se non che abbiamo stimato di soprassedere momentaneamente su questa seconda parte, limitando oggi le nostre domande esclusivamente alle providenze immediate e straordinarie, perchè, come dirò brevemente in seguito, avremo occasione, in vista di altri progetti di legge presentati dal Governo, di sollevare la questione radicale in occasione della loro discussione.

Spiegherò brevemente le ragioni per cui noi domandiamo l'aumento dei fondi stanziati dal Governo e quello della tangente dello Stato nel concorso delle spese cui andranno incontro provincie e comuni.

Centomila lire assegnate per aumentare dal 50 al 70 per cento tale concorso, in base alla legge del 1904, non possono, suddivise ai danni di quattro provincie, rappresentare che un contributo il quale presuppone un danno minimo, mentre tutto depone sull'entità gravissima di quel danno.

Vi è di più: delle somme stanziare dal Governo e votate dal Parlamento nel 1904 per tali concorsi, esistono ancora dei residui attivi tali da affidarci che la nuova cifra basti ad integrarli in modo sufficiente per far fronte ai bisogni? È una domanda che faccio all'onorevole ministro dei lavori pubblici, mentre in proposito l'animo nostro è agitato dal grave dubbio non solo che l'aumento da noi proposto sia per chiarirsi insufficiente, ma che non trovi nelle assegnazioni già impartite in bilancio il corrispettivo sufficiente.

Quella di elevare dal 50 al 70 per cento il concorso, è opera buona che fa il ministro; ma egli non si rende ancora abbastanza conto delle condizioni finanziarie veramente eccezionali di quei comuni.

Aggiungo che, sventuratamente, anche quelle provincie si trovano in condizioni pessime, non solo per la loro condizione economica, ma per avere assunto su di se, chi quasi interamente e chi in gran parte la viabilità dei comuni. Per modo che il disastro pesa tanto sui comuni quanto sulle provincie; quindi gli uni e le altre sono nell'impossibilità assoluta di concorrere col 30 per cento nei lavori di cui discorriamo. E, proponendo di portare il concorso dello Stato dal 70 all'80 per cento, non rispondiamo ai desideri di quelle provincie e di quei comuni i quali chiedono invece insistentemente che lo Stato si assuma per intero siffatto carico.

Non vi rispondiamo, perchè non vogliamo rompere la tradizione costante del Parlamento, di lasciar sempre un margine di spesa a carico degli enti locali; ma, in pari tempo, domandiamo che lo Stato compia lui i lavori, e si rimborsi del 20 per cento dovuto dai comuni e dalle provincie in rate annuali, in un periodo di 30 anni, sopra delegazioni sulle sovrimposte od anche sul dazio consumo: perchè la legge del Mezzogiorno consente anche siffatte delegazioni sul dazio consumo.

Nè questa è una novità, onorevole ministro: perchè nella legge del 1902, concernente le opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria, il Parlamento consentì appunto che ai consorzi e comuni che non fossero in condizione di far fronte alla loro quota di spesa, questa fosse anticipata interamente dallo Stato, salvo a questo il rimborso mediante delegazioni annuali, nel periodo di 30 anni; provvedimento che costituiva la sola possibilità di compiere quelle opere, come oggi noi lo invociamo per rendere attuabili quelle ricostruzioni e quei consolidamenti nella viabilità che s'impongono per quei paesi, con caratteri di assoluta urgenza.

Si aggiunga che i disastri i quali colpiscono quei paesi in punti dove più vivo si svolge il loro traffico, arenandone o inceppandone i commerci, inaridiscono le fonti da cui attualmente e municipi e provincie traggono la loro vitalità finanziaria, così da rendere ancor più grave il problema; è, quindi, assai più che opportuno, necessario lo stesso provvedimento che, nel 1902, fu, per le opere di terza, di quarta e quinta categoria, ritenuto indispensabile.

E, poichè, a nostro avviso, (e saremmo ben lieti d'ingannarci), anche queste stesse

provvidenze, da noi proposte, potranno non essere adeguate all'entità del danno, ed il Parlamento non vorrà fare un'eccezione ingrata per la Sicilia, non provvedendo adeguatamente per essa, come ha fatto replicatamente per altre regioni d'Italia, così proponiamo che, nel bilancio d'assestamento, venga eventualmente integrata la cifra che oggi sarà per fissarsi, nella misura che dal Genio civile fosse ritenuta necessaria a inchiesta ultimata.

E non le paia, onorevole ministro, troppo affrettata l'epoca del bilancio di assestamento: perchè si tratta di opere urgenti, che hanno intima relazione con tutta la vita economica di quelle contrade e che quindi debbono essere compiute a breve scadenza.

Per tutte queste ragioni vorremmo augurarci che i provvedimenti da noi invocati vengano accolti dal Ministero, mentre per gli altri danni che non sono meno grandi e che hanno investito la proprietà privata so che l'onorevole ministro delle finanze ha già iniziato le indagini opportune per vederne l'entità, e per i provvedimenti che simili casi reclamano.

Intanto tali danni aggravano la situazione, inquantochè i comuni non possono neppure fare appello al concorso della proprietà privata, così duramente colpita, come diranno al Ministero i rapporti delle autorità investigatrici.

Io posso assicurare la Camera che nella regione più grandemente colpita, dove in parte faccio vita, io sono fra i pochissimi che posso considerarmi come non colpito, perchè avrò ricevuto un danno di poche centinaia di lire; ma in tutta la regione devastata dal disastro da me percorsa ne ho tratto il convincimento che la media dei danni del 50 per cento dei proprietari oscilla per ciascuno di essi fra le 5 e le 20 mila lire.

Fortunatamente si tratta di una zona nella quale si svolge con intensità il concentramento dei capitali nella proprietà terriera; quindi i proprietari fronteggeranno come meglio potranno questo colpo formidabile, ma non potranno davvero venire in aiuto alle necessità pubbliche quando essi stessi hanno bisogno di conforto e di ausilio.

Questo per ciò che riguarda le provvidenze immediate; ma vi è un altro ordine di provvidenze per le quali eravamo intenzionati di provocare dal Governo la presentazione di uno speciale progetto di legge,

come fu fatto per altre regioni, quando venne distribuito l'ultimo disegno di legge sui bacini montani, che può offrirci propizia occasione quando verrà alla Camera in discussione, in una ad altri progetti che vi si coordinano, per sollevare tutto quanto il problema idraulico che si riferisce alla nostra isola.

Io quindi non voglio anticipare una discussione che faremo in quella circostanza, ma non posso non accennare brevemente a qualche considerazione, per non arrivare poi impreparati innanzi alla Camera nell'ora delle grandi decisioni, in cui non è possibile far accettare qualsiasi proposta che non abbia avuto una certa preparazione nell'ambiente parlamentare.

Anzitutto, onorevole Bertolini, io le do ampia e meritata lode per la presentazione di quel disegno di legge.

L'unificazione amministrativa del complesso problema da risolversi; il collegamento fra le opere di pianura con la sistemazione dei bacini montani, che ebbe il primo inizio nelle leggi speciali della Calabria, della Basilicata e della Sardegna; il duplice e coordinato obiettivo idraulico e forestale; la integrazione delle iniziative private e degli enti locali con l'intervento diretto dello Stato; il coordinamento forzato della bonifica agraria colla bonifica idraulica, segna un insieme di provvedimenti che costituiscono senza dubbio un passo notevole e di grande importanza per l'economia nazionale. E bene ha fatto, facendo tesoro dell'ampio e illuminato lavoro della Commissione a cui quello studio venne affidato, di portare il problema, senza ulteriori indugi, alla Camera.

E tanto più mi piace di tributargli questa lode, perchè si tratta di uno dei problemi che più sorrise all'animo mio nel breve periodo di tempo, in cui fui al Governo e in cui, insieme all'onorevole Carmine, ministro dei lavori pubblici, avevamo già ventilato un accordo in proposito; onde, ripeto, gratissimo è stato per me l'arrivo di questo importante progetto.

Ma bisogna colmarne le deficienze; ed una delle deficienze più gravi perchè il progetto risponda a quei fini altissimi, che il Governo e il legislatore si propongono di raggiungere, è la sproporzione assoluta fra questi fini ed i mezzi predisposti, segnatamente per i bacini montani. E non voglio per ora accennare ad altre deficienze, relative alla terza categoria, per non anticipare

delle discussioni tecniche inopportune. Fortunatamente abbiamo, da parte del Ministero dei lavori pubblici, delle pubblicazioni veramente preziose, che potranno illuminarci e fornirci tutti gli elementi necessari nella discussione che sarà per avvenire, intorno alle riverberazioni che i lavori compiuti fin qui e quelli che dovranno compiersi, ebbero o potranno avere su tutta la economia del paese. Accenno alla preziosa pubblicazione fatta dal Ministero dei lavori pubblici e presentata all'Esposizione di Parigi e quella ultima, non meno importante, della Direzione generale per le opere idrauliche, iniziata dal compianto nostro collega onorevole Gianturco, proseguita dall'onorevole Bertolini, e di cui in questi giorni abbiamo avuto la distribuzione di importanti volumi. Ora basta sfogliare, anche senza molto approfondirle, quelle pubblicazioni, per trarne delle deduzioni di un'evidenza palmare.

Onorevole Bertolini, è lungi da me, come è lungi da lei, il pensiero di sollevare, sia pure con questioni incidentali, dei dissidi regionali; ma il miglior modo di prevenirli e di non farli sorgere è quello di provvedere in tempo, prima che l'attrito degli interessi possa farsi sorgere e determinare irrimediabilmente.

Ora nessuno quanto me riconosce come le spese dello Stato per la tutela e la utilizzazione delle grandi reti fluviali, che con la ricchezza di tanta parte del paese costituiscono la fortuna d'Italia, sieno sacre e legittime, per quanto possa esser grande la loro cifra. Ma, in pari tempo, non meno sacre sono le ragioni di quelle regioni, ove fatalità di cose e tristizie di governi lasciarono trascurati e indifesi i minori corsi e torrenti che le solcano in ogni senso e che accanto ai danni continui che arrecano agli abitati, alle vie, all'agricoltura non danno, come i fiumi nelle altre regioni, il compenso di quelle feconde irrigazioni, donde si parte tanta ricchezza di agricoltura e di industrie. Noi abbiamo tutti i danni senza nessun beneficio. Orbene, se è sacro e legittimo l'interesse di provvedere alla grande ricchezza acqua, da cui l'Italia ritrae tanta parte della sua fortuna e delle sue ricchezze; non meno sacro ed urgente è il dovere del Parlamento di venire in aiuto di quelle regioni con la sistemazione radicale e razionale dei loro bacini montani, e con la costituzione di quelle riserve di acqua con cui sarà soltanto possibile di provvedere anch'esse alle irrigazioni e a

quelle trasformazioni agrarie che si reclamano ad ogni momento dal Mezzogiorno aspramente rimproverandogli di non compierle, quando gli mancano non solo i mezzi necessari per poterlo fare, ma anche le sistemazioni idrauliche indispensabili a creare l'ambiente per un lavoro proficuo.

Già con le leggi speciali sulla Basilicata, sulla Calabria, sulla Sardegna e per l'Acquedotto Pugliese, il Parlamento dimostrò di comprendere l'importanza del problema idraulico anche nel Mezzogiorno d'Italia.

Ma non basta: mentre anche per queste stesse provincie altro resta ancora da provvedere, per ciò che concerne invece la Sicilia, onorevole Bertolini, tutto è ancora da fare.

PRESIDENTE. Ma questa dovrebbe essere la discussione dell'articolo 4 di una legge speciale!

Abbiamo sentito, onorevole Pantano.

PANTANO. Ma, se venisse qui a parlare l'onorevole Romanin-Jacur pei canali navigabili e si facesse una discussione simile, ella forse non gli userebbe un tale trattamento.

PRESIDENTE. È mio debito e vanto usare ugual trattamento per tutti. Ma ella eccede ogni limite, e posso anche invitarla a tacere.

PANTANO. Rispetti almeno in me il deputato che adempie il suo dovere.

PRESIDENTE. Ed ella rispetti il regolamento: io la ho pregata di non dilungarsi dall'argomento in questione.

PANTANO. Ella mi può togliere la parola, ma io faccio il mio dovere.

Dunque, ripeto, per la Sicilia tutto è ancora da fare; e per provarlo mi basta ricordare che dal 1862 fino ad oggi si sono spesi in tutta l'Italia per opere idrauliche circa 580 milioni, di cui per la Sicilia meno di 2 milioni; e per le bonifiche, su 120 milioni circa per tutta Italia, appena 4 milioni circa per la Sicilia.

Ora, basta enunciare (e non voglio assolutamente entrare in altri dettagli) queste semplici cifre, per dimostrare come occorra affrontare con ampiezza di mezzi integratori la vitale questione dei bacini montani, mentre quelli designati nell'ultimo progetto di legge e in altro consimile che lo precesse, non possono, per noi, rispondere adeguatamente alle indeclinabili esigenze della economia isolana; e se noi non domandiamo la presentazione di uno speciale progetto di legge, come per la Calabria, per la Sardegna, per la Basilicata, chiediamo però

sin da ora che le imminenti provvidenze legislative rispondano alla reale necessità delle cose, nella fiducia che fin da ora Governo e Parlamento intendano tutta l'urgenza e l'importanza del problema da risolvere.

Ed intanto, votando oggi delle provvidenze straordinarie, che siano per lo meno approssimativamente adeguate all'entità del danno, si dia affidamento a quelle popolazioni, così, ripeto, duramente provate da due crisi agrarie che contemporaneamente le travagliano, che Governo e Parlamento sentono anche per esse quel sentimento di solidarietà che in altri casi ebbero a dimostrare per altre regioni.

Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Sta bene.

MAJORANA GIUSEPPE. Scusi, onorevole Presidente, anche io ero iscritto.

PRESIDENTE. Ma lei non è che uno dei firmatari. È sempre il primo che svolge l'emendamento.

MAJORANA GIUSEPPE. Però ero iscritto anch'io a parlare sull'articolo.

PRESIDENTE. Erano iscritti nella discussione generale. Ho domandato se volevano parlare, ed hanno risposto che avrebbero parlato sull'articolo 4; anzi sull'emendamento all'articolo 4.

MAJORANA GIUSEPPE. Appunto la mia iscrizione è passata alla discussione dell'articolo 4.

PRESIDENTE. Io sto a quello che mi hanno detto loro; tuttavia, se adesso vogliono parlar tutti, parlino pure fino a domani. Però io sono in regola: sono stato alla loro parola!

Parli, se così vuole, onorevole Majorana.

MAJORANA GIUSEPPE. Onorevoli colleghi! Non ho bisogno di aggiungere parola a quanto ha detto l'onorevole Pantano in sostegno dell'emendamento che abbiamo presentato. Però debbo fare delle osservazioni e delle dichiarazioni in merito all'articolo 4; ed aggiungo che manifestò il mio animo grato all'onorevole ministro per quanto ha fatto in questa triste occasione delle alluvioni in Sicilia. Tanto più che la sua opera si è svolta in duplice maniera; da un canto, egli ha disposto l'accertamento dei danni nella maniera più larga che era giustificata dall'entità loro, e dalle richieste da quelle popolazioni e da noi fatte, e ora non resta a sperare che tale accertamento risponda alla realtà; e dall'altro, ha colto l'occasione di questo disegno di legge, per proporre uno stanziamento speciale diretto

a cominciare a provvedere in maggior misura ai danni verificatisi.

Posso addippiù rendermi interprete di quelle nobili contrade, ed esprimere all'onorevole ministro quel che io ritengo sia il loro animo grato, per quanto egli ha fatto, e più per quanto l'opera sua ci affida che farà. E se egli poco fa accennava a regioni le quali non si dimostrano grate per i beneficii che loro si fanno, sono sicuro di leggere nel suo pensiero dicendo che egli certamente non voleva alludere alla Sicilia.

È certo che quel che è stato fatto fin qui non è tutto quello che si deve fare; ed è perciò che domandiamo ulteriori provvedimenti, e, per il resto, l'affidamento che si finirà per provvedere compiutamente.

A questo proposito, non è forse inopportuna una domanda: è questa la sede propria per sollevare e trattare una questione di questo genere?

La domanda non va a noi. Ma nasce dal trovare la disposizione espressa all'articolo 4 nel presente disegno di legge.

È bene è qui da considerare quale sia l'articolo 3 della legge del 1904, a cui l'articolo 4 di questo disegno di legge si riferisce. Tale articolo 3 concerne i lavori necessari a difendere le strade provinciali e comunali contro le frane e corrosioni dei fiumi e torrenti. Venendo dunque in base a tale articolo, noi dovremo almeno invocare una interpretazione e un'applicazione larghe, se non propriamente estensive, perchè poi non si restringa ai minimi termini il concorso straordinario dello Stato.

La Sicilia, in ben tre sue provincie, ha avuto danni gravissimi, per le piogge smodate e le conseguenti alluvioni dello scorso novembre. Tutta la condizione in cui si trova il suo territorio, ha concorso a produrre codesti danni.

Ora, dovendosi provvedere, e poichè l'onorevole ministro ha creduto di cominciare a farlo con l'articolo 4 di questo disegno di legge, è ben giusto che noi solleviamo la voce in questo momento, per dire che i fondi assegnati dall'onorevole ministro non rispondono allo scopo che egli opportunamente si propone. Dobbiamo evitare che resti sia pure lontanamente, per questa nuova legge, l'impressione che si sia fatto quello che si doveva fare. È necessario dunque che sia sempre aperta la via, e che sia ben dichiarato che quello che non si è fatto o che non si è potuto fare con il provvedimento attuale sia fatto successivamente.

Ecco perchè, col nostro emendamento, abbiamo, da un canto domandato che lo stanziamento sia elevato, e dall'altro abbiamo detto che, per tutto quanto non basta, si provveda poi con l'assestamento.

Accetterà l'onorevole ministro interamente la nostra parola? Se sì, ne saremo ben grati. Se l'accetterà in parte, sarà bene che egli chiarisca ancora, e già se ne vede nella sua relazione, quale sia la portata del provvedimento presente; la quale non può essere se non quella di un provvedimento parziale e di urgenza; con intera riserva a provvedere compiutamente; anche perchè, nè quando questo disegno di legge fu presentato, nè ora, si poteva e si può conoscere con esattezza l'ammontare dei danni. Di essi non si sa altro se non che sono stati e sono ingentissimi, contro i comuni, le provincie, e i privati cittadini di ogni classe.

Infatti, danneggiatissime furono e sono molte proprietà private. Gran numero di cittadini in più comuni delle provincie di Catania, Siracusa e Messina, hanno visto d'un tratto rovinati o distrutti gli investimenti dei loro capitali, e il frutto dei loro risparmi e dei loro sudati travagli, a cominciare dai più modesti a finire ai più ragguardevoli, nei loro fondi rustici e perfino nelle loro case-abitazione. Rovinatissime e distrutte, in interi territori, sono state e sono le strade comunali, le strade intercomunali, le strade provinciali. Io ho qui notizia di interi territori di comuni, quali quelli di Viagrande e di Tre-castagne, che fan parte della ridentissima plaga che ancora s'intitola del bosco etneo, nei quali non più è possibile transitare per le strade comunali, non già solo coi veicoli a ruote, ma neanche con le bestie da soma cariche.

E una distruzione che in molti punti fa spavento, e che arresta il traffico, il civile consorzio, la vita, di quelle belle ma sventurate contrade.

Ed il disastro come si è prodotto? Vi sono due suoi momenti e due aspetti diversi; ai quali risponde la necessità di due ordini diversi di provvedimenti che abbiamo invocato e invochiamo.

Deve da un canto ripararsi, quanto più ampiamente si possa, ai danni immediati verificatisi; dev'essere ristabilita la comunicazione; e deve qui concorrere dallo Stato con quella larghezza che la straordinarietà del caso e gli esempi del concorso in altre regioni in simili casi domandano.

E in parte ciò può farsi nella sede pre-

sente; quantunque non compiutamente, anzi in modo tale che si può dire che or si comincia appena, o si prepari il principio, stante l'urgenza.

E deve, d'altro canto, provvedersi alla rimozione di quelle che sono in sostanza le cause prime dei disastri alluvionali in quelle contrade; dev'essere sistemata la condotta dell'acqua e la superficie del territorio, in modo che il sopravvenire di piogge copiosissime non costituisca un pericolo grande per le campagne e per gli abitati.

Io ho qui uno studio che è stato fatto dall'Ufficio tecnico provinciale di Catania, e che mi vien trasmesso dalla solerzia del presidente di quella deputazione, nel quale si legge che la causa di tanti disastri in tutta quella fertile e ridente plaga che costituisce la falda est dell'Etna, deve ricercarsi nell'imperfetto e disordinato corso dei torrenti che scendono da quel versante montano, i quali, per la poca altezza e resistenza degli argini, per la incapacità di convogliare una quantità straordinaria di acqua, per la vicinanza di essi agli abitati, ecc., debbono considerarsi i veri emisari delle lamentate sciagure.

Così essendo, rimane integra questa gran parte del problema; sulla quale il Parlamento dovrà portare la sua attenzione, o in occasione di prossime discussioni di progetti di legge in corso, quale quello ricordato dei bacini montani, o in occasione di speciali progetti di legge che si rendono sempre più necessari.

E uno dei modi di occuparsene può essere senz'altro l'estendere alla Sicilia le leggi speciali sulla Calabria e sulla Basilicata, per le quali lo Stato con milioni e milioni provvede alla sistemazione dei torrenti di quelle regioni. Provvedimenti siffatti non sono meno necessari e impellenti in Sicilia di quel che siano riconosciuti e attuati altrove.

Intanto, e attendendo, fermiamoci ai danni straordinari, che sono l'effetto di quelle cause che più tardi e organicamente dovete rimuovere. Ma ciò facendo consideriamo anzitutto se i mezzi proposti siano adeguati al bisogno. E a ciò s'ispira in questo momento l'emendamento che come deputati di tre provincie siciliane vi abbiamo proposto all'articolo che discutiamo.

Onorevoli colleghi! Io non aggiungo altro: noi abbiamo sentito e sentiamo il dovere altissimo di portare a voi la voce di intere popolazioni derelitte; e, se si è co-

minciato a provvedere, io mi lusingo che ora e in appresso si farà quello che è necessario per riparare ai danni ora verificatisi, e prevenire il loro ripetersi. Ciò ho fiducia si farà in Sicilia in modo non solo rispondente al bisogno, ma rispondente anche a quella equità distributiva, che non può non albergare nell'animo di tutti noi. (*Approvazioni*).

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ho chiesto di parlare per dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, all'annuncio della presentazione di questo disegno di legge, io sentii per lui un senso di gratitudine, se non altro per la sollecitudine, con cui pensò a provvedere ai danni dell'ultimo nubifragio. Non debbo però negare che sopraggiunse in me un altro sentimento, quello della sorpresa, quando vidi che all'articolo 4 era stanziata la somma di 100 mila lire per venire in aiuto dei comuni e delle provincie danneggiate dal nubifragio stesso.

Egli sicuramente è stato informato dai diversi uffici del Genio civile che i danni sono considerevoli. Converrà quindi che la cifra di 100 mila lire, non dico sia una irrisoluzione, ma che per lo meno rappresenti una ingiustizia.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà persuadersi della necessità di venire in aiuto dei comuni e delle provincie danneggiate, più efficacemente, con uno stanziamento, che almeno corrisponda alla proposta, fatta dall'onorevole Pantano, da me e da altri deputati delle provincie danneggiate.

Aggiungo che il Governo ha il dovere di intervenire non solo per necessità sociali a riparare le strade comunali e provinciali, poichè nè i comuni, nè le provincie sono in condizioni da provvedervi, ma anche perchè i danni sono dovuti in gran parte ad opere, direi quasi, dello Stato.

È vero che il danno fu prodotto dal nubifragio, ma è altresì vero che questo danno non si era mai verificato prima che alcune opere, compiute nell'interesse pubblico, e per conto dello Stato, l'avessero reso possibile.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici attraversasse tutta la zona della Sicilia più colpita, si accorgerebbe che i danni del nubifragio sono dovuti al fatto che, con le costruzioni ferroviarie, si è costruito anche una specie di argine alle piogge, che naturalmente andavano al mare.

Io credo dunque, onorevole ministro dei lavori pubblici, che non solo il Governo abbia il dovere d'intervenire in questa questione con un provvedimento che ha carattere nazionale, e, direi quasi, sociale, ma che abbia anche l'obbligo di riparare ai danni prodotti da incuria dei propri funzionari.

L'onorevole ministro comprenderà che presentare un provvedimento sollecitamente, di che l'ho lodato, ma insufficiente ai bisogni, è tale una ironia che potrebbe far sorgere il dubbio, al quale accennava l'onorevole Pantano: che si provvede abbondantemente per altre ragioni, e si provvede molto insufficientemente alla Sicilia.

Confido che l'onorevole ministro vorrà, se non altro, dare alla Sicilia l'affidamento che, se i danni risulteranno così rilevanti da reclamare la richiesta di nuovi fondi per ripararvi, egli vorrà presentare al Parlamento tale richiesta.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Io rendo grazie agli onorevoli Pantano, Giuseppe Majorana e De Felice per aver riconosciuta la pronta volontà del Governo nel venire in aiuto ai danni subiti dalle provincie di Catania, Siracusa e Messina, danni di cui ho ordinato l'immediato accertamento, e a riparare i quali, almeno in parte, ho autorizzato delle anticipazioni di fondi, e per i quali ho chiesto l'assegnazione speciale di 100,000 lire, col disegno di legge presentato quasi all'indomani del giorno, in cui le prime notizie dei disastri erano pervenute.

A giustificazione della richiesta anzidetta nella relazione io scriveva: « E ciò almeno per la parte che in via di urgenza sia reclamata, per non lasciare i transiti interrotti ». Con che rendeva esattamente il concetto a cui era informata la mia proposta, e determinava nettamente lo scopo, cui io intendeva di soddisfare.

Non intendevo, cioè, che con queste 100,000 lire fosse liquidata ogni finanziaria conseguenza, per quanto riguardava lo Stato, di quei disastri; ma mi proponeva soltanto di ottenere i primi mezzi per soddisfare ad urgenti necessità.

Ne viene come conseguenza che se si dimostreranno necessari altri provvedimenti, come per ogni altra regione d'Italia, na-

turalmente anche per la Sicilia, sarà doverosa cura del Governo di proporle; ben'inteso osservando quelle giuste proporzioni che sono determinate dai precedenti in materia.

Ora, venendo alla questione specifica dell'articolo 4 di cui stiamo discutendo, osservo che certi giudizi dell'onorevole De Felice sulla ingiustizia di questo articolo (come egli l'ha chiamata, per usare un eufemismo) certi giudizi non sono per lo meno esatti. Invero egli sa benissimo che, in base alla legge del 1904, che è finita col diventare una specie di legge organica, quando si verificano danni straordinari, sia ad opere comunali, sia ad opere provinciali, il Governo è autorizzato ad intervenire con sussidi che per le opere provinciali possono giungere fino al terzo e per le opere comunali possono giungere fino alla metà della spesa occorrente.

I fondi per far fronte al pagamento di questi sussidi sono iscritti nel bilancio dei lavori pubblici; e quindi io, per concorrere rispettivamente nella misura del terzo e nella misura della metà per il ripristinamento delle opere provinciali e comunali, non ho bisogno di alcuna autorizzazione di spesa.

Io invece ho domandato l'autorizzazione alla spesa di queste 100 mila lire per accrescere, nei riguardi dei comuni, il contributo dal 50 fino al 70 per cento.

Ma, per tagliar corto, non ho nessuna difficoltà a dichiarare che, accettando in parte (e dirò adesso perchè non lo posso accettare integralmente) il concetto che ha ispirato l'emendamento dell'onorevole Pantano e di altri colleghi suoi, io acconsento a che il sussidio straordinario dello Stato, sia corrisposto non solo per le opere comunali, ma anche per le opere provinciali; che il limite massimo, in via straordinaria per le opere provinciali arrivi al 50 per cento e per le opere comunali all'80 per cento; e che, in corrispondenza a queste modificazioni di misura ed estensione, il fondo di lire centomila sia elevato a lire duecento mila.

E facendo questo io credo di aver soddisfatto a tutto ciò che oggi può ravvisarsi ragionevole nelle aspirazioni dei rappresentanti delle provincie colpite dai disastri.

Circa questo emendamento già mi sono preventivamente inteso col presidente della Giunta generale del bilancio, il quale mi

ha favorito il suo cortese consentimento. (*Approvazioni*).

Quanto all'onorevole De Felice, il quale ha qui espresso la opinione che le recenti alluvioni così disastrose siano dovute alla costruzione delle linee ferroviarie, per quanto io non sia tecnico, mi permetto di fare le maggiori riserve.

Una voce a sinistra. In certi punti sì... BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Ripeto: mi permetto di fare le più ampie riserve. Purtroppo le cause dei danni sono altrove, e l'onorevole Pantano vi ha giustamente accennato quando ha dichiarato che il vero rimedio, il rimedio organico contro il rinnovarsi di simili danni sta in sistemazioni idraulico-forestali collegate anche con la questione dei bacini montani.

Ogni discussione sull'argomento non posso che rimandare a quando prossimamente, come spero, verrà in discussione il disegno di legge che è stato giorni fa presentato alla Camera. L'onorevole Pantano ha voluto, con parole di cui gli sono altamente grato, riconoscere i propositi, dai quali da cui il collega dell'agricoltura, industria e commercio ed io siamo stati animati nello studio e nella presentazione di quei provvedimenti. Però egli ha dichiarato che quel disegno di legge presenta anche delle deficienze, ed io sarò ben lieto se la cooperazione della Commissione prima e della Camera poi mi metteranno in grado di migliorarne le disposizioni.

Ma vi è una deficienza, alla quale l'onorevole Pantano ha accennato, deficienza a cui sarei stato io il primo a voler riparare se mi fosse stato possibile, ed è la relativa scarsità dei fondi. È vero, onorevole Pantano, i fondi non sono abbondanti, perchè, per quanto concerne i bacini montani, io ho richiesto una autorizzazione di spesa di cinque milioni; e per quanto riguarda i consorzi di terza categoria ho richiesto una autorizzazione di spesa di 12 milioni. Però mi sia lecito di osservare che ho fatto queste richieste limitatamente ad un quinquennio e che, d'altra parte, ho fatto il conto di ciò che approssimativamente si potrà spendere, perchè non voglio contribuire alla creazione di residui che si accumulino di anno in anno nel bilancio dei lavori pubblici.

Ora, quando si considerino le spese che possono essere effettivamente erogate, non sono poca cosa le somme, per cui ho chiesto l'autorizzazione; e, come ho notato nella

relazione premessa al disegno di legge, l'autorizzazione di spesa di cinque milioni per i bacini montani non è poca cosa anche per un'altra ragione, perchè, cioè, con quei cinque milioni non è da provvedere alla sistemazione dei bacini montani nè della Calabria, nè della Basilicata, nè della Sardegna, a cui provvedono leggi speciali che hanno autorizzato già speciali fondi all'uopo. (*Interruzione dell'onorevole ministro Cocco-Ortu*).

E il collega dell'agricoltura opportunamente osserva che con la sistemazione idraulico-forestale, della quale si tratta nel disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare di concerto con lui, non si intende di provvedere a tutti i bacini montani, ma a quelli soltanto, che sono necessariamente collegati con opere idrauliche od altre opere, che stanno a carico dello Stato; e sono moltissimi i bacini, dei quali è urgente e utile la sistemazione, e che non si trovano in quella condizione.

Alla sistemazione dei bacini, i quali non si collegano all'esecuzione di opere che stanno a carico del bilancio dei lavori pubblici, intende provvedere un disegno di legge che il mio collega ha già presentato sull'argomento lo scorso anno e che egli si propone di far discutere contemporaneamente al disegno di legge presentato negli scorsi giorni, affinchè non vi abbia da essere antinomia fra le disposizioni dell'uno e dell'altro.

Io ho detto che non potevo accettare se non una parte del concetto contenuto nell'emendamento degli onorevoli Majorana, Pantano, De Felice-Giuffrida e di altri colleghi. Ora la parte che in via assoluta sono dispiacente di non poter accettare; è quella relativa alla esecuzione diretta, da parte dello Stato, del ripristinamento delle opere comunali e provinciali.

Ora questo è un principio che non posso in alcun modo accettare, e che sarebbe assolutamente nuovo; e l'onorevole Pantano mal si è apposto colla citazione del precedente che sarebbe costituito dal testo unico sulle opere idrauliche del 1904, il quale non faceva altro se non riprodurre in grandissima parte le disposizioni della legge del 1865. Le disposizioni di legge citate dall'onorevole Pantano non si riferiscono a ripristinamento di opere, per danni straordinari che si siano verificati, ma all'esecuzione di opere di carattere permanente quali sono quelle di terza, quarta e quinta categoria.

Pertanto prego l'onorevole Pantano e i suoi colleghi di non volere insistere nel loro emendamento. Sono infatti dolente di non poter accettare altro se non quelle modificazioni di cui ho già parlato, e che portano per conseguenza (ed ho già fatto pervenire alla Presidenza il testo delle modificazioni) che nell'articolo 4, dove si dice: « È autorizzata la spesa straordinaria di lire 100,000 », si dica: « È autorizzata la spesa straordinaria di lire 200,000 »; alla quarta riga del primo capoverso, ove si dice: « ...opere stradali comunali » si dica invece: « ...comunali e provinciali »; al secondo capoverso si dica: « Il concorso straordinario dello Stato sarà destinato ad aumentare fino al limite massimo, rispettivamente, del 50 e 70 per cento »; e alle parole: « ...che potrà essere consentito » si aggiunga: « alle provincie ed ai comuni in dipendenza dell'articolo, ecc. ». Di conseguenza, dovrà essere modificata la tabella C. A pagina 10 della relazione della Giunta generale del bilancio, dove pel capitolo n. 134-III si propone lo stanziamento di lire 100 mila, si deve iscrivere quello di lire 200 mila e nella Tabella della diminuzione di stanziamenti, al capitolo n. 122, la diminuzione anzichè di 600 mila lire deve essere fatta per 700 mila lire; con ciò l'equilibrio tra aumento e diminuzione di spese viene ad essere mantenuto.

Dopo ciò mi auguro che gli onorevoli colleghi della Sicilia potranno dichiararsi soddisfatti dell'emendamento che il Governo ha accettato dietro loro richiesta. (*Bene! Bravo!*)

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

PANTANO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, noi evidentemente daremmo prova di poca saggezza e cortesia se volessimo insistere su tutto il nostro emendamento.

Però, mentre lo ringrazio, anche a nome dei miei colleghi, di aver consentito in una parte dell'emendamento, traggo affidamento dalle parole, con cui egli ha commentato le provvidenze attuali, per ritenere che queste non rappresentano che l'inizio di quanto egli in seguito crederà di dover proporre alla Camera, quando avrà una completa e chiara visione dei danni lamentati e della loro entità.

Ma all'onorevole ministro, il quale mi ha chiesto di ritirare la parte dell'emendamento su cui non può assolutamente consentire, vorrei rivolgere una breve osservazione.

Sono d'accordo con lui che l'antecedente da me citato relativamente alla legge del 1902, riguarda opere stabili. Avevo detto io stesso che si trattava di opere di terza, quarta, quinta categoria. Io lo invocavo per analogia date le condizioni finanziarie veramente infelici di quei comuni i quali (e creda l'onorevole ministro che questa è la pura verità ed i lamenti non sono portati qui al solo scopo di strappare al Governo maggiori concessioni), il giorno in cui dovranno incominciarsi i lavori non potranno anticipare neppure un soldo, perchè non ne sono in grado.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Può fare anticipazioni il Governo, sul suo concorso.

PANTANO. Va bene per il concorso, ma per il resto?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Siamo nel Regno d'Italia e bisogna fare le leggi conformi alla pratica del Regno.

PANTANO. Sono dolente di dovere insistere sulla necessità di qualche provvedimento integratore, e non lo farei davvero se non fosse una necessità, anche per un senso di cortesia rispetto all'onorevole ministro. Ma se io avessi potuto prevedere l'assoluta ripulsa da parte del ministro, avrei fatto un'altra proposta e voglio farla ora a bruciapelo all'onorevole ministro nella speranza che l'accoglia nell'interesse comune.

In altri casi consimili di pubblici danneggiamenti, si è provveduto autorizzando i Consorzi ed i Comuni a fare con la Cassa depositi e prestiti dei mutui, i cui interessi venivano pagati in parte dal Governo tanto è vero che nel bilancio dei lavori pubblici v'è un articolo pel pagamento di interessi in aiuto di quei Comuni che hanno dovuto ricorrere a tali mutui.

Orbene, acconsenta almeno l'onorevole ministro ad accettare quella parte dell'emendamento così modificata: « I Comuni e le provincie per la loro quota sono autorizzati a contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti di cui il Governo stesso pagherà una porzione dell'interesse ».

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se si dà il concorso! Vuole anche che si paghino d'altra parte gli interessi?

PANTANO. Lasciamo stare gli interessi, ma date almeno l'autorizzazione a poter contrarre mutui colla Cassa depositi e prestiti...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. V'è la facoltà nella legge organica del 29 dicembre 1907, che io stesso ho avuto l'onore di fare approvare l'anno scorso. In quella legge si dà facoltà colla Cassa dei depositi e prestiti di concedere ai comuni e alle provincie dei mutui per le opere di cui si tratta. La materia è in quella legge opportunamente disciplinata, e quindi non credo che occorra aggiungere altro nella presente legge.

PANTANO. Prendo atto di queste dichiarazioni dell'onorevole ministro, perchè altrimenti dovrei tornare ad insistere sulla mia proposta.

E, giacchè è presente l'onorevole ministro Lacava, vorrei aggiungere poche parole: la legge sul Mezzogiorno abilitò i comuni e le provincie, nel far prestiti alla Cassa depositi e prestiti per opere di pubblica utilità, di poter dare affidamento, per le loro delegazioni, non soltanto sulla sovrimposta, ma anche sul dazio consumo. Il regolamento che disciplina quella legge riproduce questo per tutto il Mezzogiorno d'Italia, tranne che per la Sicilia; si tratta evidentemente di una omissione.

Ora quei comuni che hanno impegnato la sovrimposta e non possono offrire in garanzia che il dazio consumo, si trovano di fronte alla Cassa depositi e prestiti con la legge o con il regolamento?

Certo con la legge, ma ho voluto accennare alla cosa perchè, occorrendo, si possa provvedere a modificare ciò, che non può essere stato che l'effetto di una semplice casuale omissione. Non ho altro d'aggiungere.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, rileggo l'articolo 4 così modificato:

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 200,000 (duecentomila) per concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e consolidamento di opere stradali provinciali e comunali distrutte o danneggiate in Sicilia e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908.

Il concorso straordinario dello Stato sarà destinato ad aumentare fino al limite massimo rispettivamente del 50 e dell'80 per cento il sussidio che per i lavori di ricostruzione e di consolidamento potrà essere consentito alle provincie e ai comuni in dipendenza dell'articolo 3 della legge 30 giugno 1904, n. 293.

In conseguenza di queste modificazioni all'articolo 4, nella tabella *C* già approvata si propongono le modificazioni seguenti:

Maggiori assegnazioni.

Cap. n. 134-III. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali provinciali e comunali danneggiate in Sicilia e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908, lire 200,000.

Diminuzioni di stanziamento.

Cap. n. 122. Costruzione e ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383), lire 700,000.

Pongo a partito l'articolo 4 con le modificazioni alla tabella *C* di cui ho dato lettura. (È approvato).

LIBERTINI GESUALDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

LIBERTINI GESUALDO. Sulla tabella.

PRESIDENTE. Ma la tabella è stata già approvata insieme con l'articolo 1°; ora non si sono approvate che alcune modificazioni nella tabella stessa dipendenti dall'emendamento proposto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, in seguito alle osservazioni dell'onorevole Pantano all'articolo 4.

Art. 5.

Al Governo, limitatamente però alla durata dell'esercizio in corso, e così al 30 giugno 1909, è data facoltà di derogare alle norme stabilite dalla legge di contabilità generale dello Stato e relativo regolamento, provvedendo mediante licitazione o trattativa privata od anche in economia:

a) alla esecuzione delle opere previste nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909 od autorizzate dalla presente legge nelle provincie di Bari, Foggia e Lecce;

b) alla costruzione della ferrovia Altamura-Matera compresa fra quelle autorizzate coll'articolo 60 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pascale.

PASCALE. All'articolo 5, la Giunta del bilancio ha introdotto una modificazione, limitando la facoltà del Governo di concedere a trattativa privata od eseguire anche in economia la costruzione della ferrovia Altamura-Matera, i lavori di bonifiche nel territorio di Gravina e le altre opere dal presente disegno di legge previste, sino al 30 giugno 1909.

Credo di interpretare rettamente l'emendamento della Giunta del bilancio, ritenendo che la limitazione al 30 giugno 1909 debba intendersi soltanto relativamente al tempo, perchè sarebbe assolutamente impossibile supporre che le facoltà accordate al Governo si riferiscano alla determinazione ed al compimento dei lavori. Ad ogni modo non sarà inopportuna in proposito una parola autorevole del ministro.

Vengo ad un'altra considerazione.

L'esercizio della facoltà concessa al ministro si riferisce alla costruzione della linea ferroviaria compresa fra quelle autorizzate con l'articolo 60 della legge 31 marzo 1904. Ma nell'articolo 60 di quella legge non è indicata una linea Altamura-Matera, ma bensì la linea Matera-Altamura-Toritto-Grumo. Ora fra le finalità che s'intese col presente disegno di legge raggiungere, come si rileva tanto dalla relazione ministeriale quanto da quella della Commissione, precipua fu quella d'indole economica e sociale: di provvedere, cioè, non solo ad opere di bonifiche e ad altri lavori, ma soprattutto di procurare lavoro alla benemerita classe degli operai disoccupati nelle Puglie. Onde io penso che, per rispondere veramente alle finalità della legge, debba sostituirsi alla linea Altamura-Matera la linea vera, cioè la Matera-Altamura-Toritto-Grumo.

Egli è vero che potrebbe il ministro, forse, osservare, che per non essere completi gli studi di tutta la linea, le opere di costruzione sul tratto Altamura-Grumo non potrebbero eseguirsi nei prossimi mesi; ma osservo, che nella specie trattasi di facoltà che si concede al ministro, che naturalmente ne userà soltanto quando possa tornargli possibile l'esecuzione dei lavori. E poichè egli dette prova non dubbia di buon volere accedendo alle premure vivissime, che dai rappresentanti della regione Barese gli vennero rivolte, e ne fa fede il presente disegno di legge, così mi auguro che l'onorevole ministro consentirà che sia estesa la sua facoltà di eseguire opere di costruzione sulla intera linea Matera-Altamura-Toritto

e Grumo, indicata nell'articolo 60 della legge 31 marzo 1904 ed a cui si riferisce il comma b) dell'articolo 5 del presente disegno di legge.

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

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Quanto alle preoccupazioni dell'onorevole Pascale circa l'interpretazione dell'articolo 5, credo di poterle assolutamente dissipare col pieno consentimento della Giunta generale del bilancio.

Accetto di buon grado la limitazione che opportunamente fu proposta dalla Giunta stessa alla facoltà eccezionale richiesta da Governo. Perchè io quella facoltà eccezionale l'ho chiesta allo scopo di potere alloggiare nella stagione invernale con la massima rapidità la maggior quantità possibile di lavori, e siccome evidentemente questo scopo l'avrò raggiunto quando avrò alloggiato i lavori prima del luglio 1909, è assolutamente inopportuno che io insista per avere quella facoltà anche oltre il primo luglio 1909.

Naturalmente l'essere i lavori alloggiati o per trattativa privata o per licitazione o per economia prima del luglio 1909 non vuol dire che abbiano ad essere terminate prima di quella data. Anzi secondo tutte le probabilità saranno terminati molto tempo dopo, ma la loro allogazione, grazie alla eccezionale facoltà che ho richiesta, sarà perfettamente legale.

E vengo alla seconda delle preoccupazioni dell'onorevole Pascale, la quale prova il grandissimo interesse che egli ha per la linea Ferrandina-Grumo-Matera.

Ora il tronco Altamura-Matera non è sì non uno dei tronchi della linea che ha per limiti estremi Ferrandina e Grumo; ma io ho dovuto preoccuparmi di avere al più presto il progetto di quei lavori che era possibile di far eseguire nell'inverno. Ora, se avessi richiesto il progetto di tutta la linea, non sarei giunto a concluder nulla.

Avendo richiesto agli uffici competenti quella parte del progetto della linea, che poteva essere rapidamente approntata, ho ottenuto l'intento che fosse ancora prima dell'ottobre approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

E adesso, per non perdere tempo, in pendenza dell'approvazione della Camera, si stanno spingendo con la massima alacrità tutte le pratiche per le espropriazioni in modo che appena pubblicata la legge si possa pubblicare il piano parcellare e pro-

cedere all'esecuzione in economia dei lavori per movimento di terra: lavori di una notevole importanza, giacchè rappresentano una grossa parte dell'importo totale di spesa di due milioni e 147 mila lire.

Io spero che da queste spiegazioni rimanga pienamente tranquillizzato l'onorevole Pascale.

PASCALE. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 5.

(È approvato).

Art. 6.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1908-909, saranno portate le variazioni stabilite nella tabella C annessa alla presente legge.

Fra le predette variazioni, quelle riflettenti stanziamenti di opere straordinarie autorizzate da leggi speciali, si intendono di effetto transitorio, e da compensarsi nei bilanci successivi con corrispondenti riduzioni o reintegri a seconda che figurino nella suddetta tabella fra gli aumenti o fra le diminuzioni.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reea ora la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni da inserirsi nello stato di previsione della spesa per Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si dia lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedasi Stampato 1098-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiuso la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge e dell'annessa tabella. Se ne dia lettura.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

Articolo unico.

Sono autorizzate le maggiori assegnazioni di lire 236,280 nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella delle maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909.

Capitolo 36. Salario ai cantonieri delle strade nazionali (<i>Spese fisse</i>) . . .	L. 162,200
Capitolo 37. Indennità diverse e sussidi ai cantonieri delle strade nazionali »	35,580
Capitolo 54. Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi al personale ordinario (<i>Spese fisse</i>) . . . »	5,700
Capitolo 55. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di foraggio ai custodi forniti di cavallo (<i>Spese fisse</i>) »	6,450
Capitolo 57. Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, compensi, sussidi, ed altre spese analoghe pel personale stesso (<i>Spese variabili</i>) »	12,900
Capitolo 58. Agro Romano - Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (<i>Spese fisse</i>) »	1,690
Capitolo 69. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (<i>Spese fisse</i>) »	11,760
	L. 236,280

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto domani.

La Camera desidera continuare nell'ordine del giorno?

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Allora la discussione degli altri disegni di legge è rimessa a domani.

Sull'ordine del giorno.

LACAVA, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, ministro delle finanze. Prego l'onorevole Presidente di voler inscrivere nell'ordine del giorno di domani, dopo il numero 8, cioè il seguito della discussione sull'ordinamento delle Borse di commercio, i seguenti disegni di legge:

1° Convalidazione del regio decreto 1 settembre 1906, n. 503, per modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali;

2° Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali;

3° Convalidazione del regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare legali degli olii minerali di resina e di catrame.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito. (*Così rimane stabilito*).

PASQUALINO-VASSALLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASQUALINO-VASSALLO. Prego la Camera di consentirmi di svolgere domani una mia proposta di legge per la concessione di una tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile di Terranova di Sicilia.

PRESIDENTE. Onorevole ministro delle finanze, consente?

LACAVA, ministro delle finanze. Consento.

PRESIDENTE. Rimane così stabilito.

Anche l'onorevole Alfredo Baccelli ha chiesto che sia iscritto nell'ordine del giorno di domani lo svolgimento di una sua proposta di legge per costituzione in comune della frazione di Marcellina. Ma io gli faccio osservare che non è certo se l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno potrà venire domani alla Camera; e in questo momento è assente anche l'onorevole presidente del Consiglio...

BACCELLI ALFREDO. L'onorevole presidente del Consiglio mi ha già espresso il suo consenso.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, onorevole Baccelli, io crederei più opportuno, se ella consente, di rimettere lo svolgimento della sua proposta di legge a venerdì.

BACCELLI ALFREDO. Sta bene. Consento che sia iscritta nell'ordine del giorno di venerdì.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.
(Così rimane stabilito).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni presentate oggi.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere quando sarà presentato il disegno di legge per la istituzione di una scuola di Magistero maschile in Catanzaro, adempiendo così a molte reiterate promesse, e provvedendo in parte alle necessità scolastiche delle Calabrie.

« Alfonso Lucifero ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per conoscere quali siano i motivi che impediscono di adottare provvedimenti atti a togliere la stazione di Motta di Costigliole d'Asti (linea Asti-Castagnole), dallo stato di abbandono in cui si trova e tali da metterla in grado da servire realmente ai bisogni di quella regione; provvedimenti che sono stati ritenuti indispensabili ed urgenti dal Compartimento di Torino e dagli uffici tecnici ferroviari.

« Buccelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, circa le ragioni che hanno determinato lo scioglimento del Consiglio comunale di Castrocaro e Terra del Sole.

« Campi Numa ».

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole De Michetti ha presentata una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Domani alle 11 sono convocati tutti gli Uffici.

La seduta termina alle ore 18.15.

1925

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Pasqualino-Vassallo per una tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Terranova di Sicilia.

3. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, provvedimenti per agevolarne la esecuzione nelle Puglie, ripartizioni di stanziamenti e trasporto di fondi nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 (*Urgenza*) (1094).

Maggiori assegnazioni da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 (1098).

Discussione dei disegni di legge:

4. Autorizzazione di spesa per lavori straordinari nelle agenzie delle imposte (1099).

5. Autorizzazione di spesa straordinaria per i lavori di riordinamento della sede del Senato del Regno (1101).

6. Aumento di lire 500,000 alla dotazione del capitolo 52 « Sussidi diversi di pubblica beneficenza ed alle istituzioni dei ciechi » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1908-909 (1117).

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

Ordinamento delle borse di commercio, della mediazione e delle tasse sui contratti di borsa (1012).

Discussione dei disegni di legge:

8. Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

9. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

10. Convalidazione del regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare legali degli oli minerali di resina e di catrame (736).

11. Modificazioni alla legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro (965).

12. *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 (Titolo II, V e VI) (Urgenza)* (116).

Discussione dei disegni di legge:

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

14. Mutualità scolastiche (244).

15. Rinsaldamento, rimboscimento e sistemazione dei bacini montani (538).

16. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

17. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

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

19. Istituzione di una Cassa di Maternità (191).

20. Applicazione della Convenzione internazionale di Berna 26 settembre 1906 per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie (747).

21. 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 (*Sospesa la discussione. — Deliberazione della Camera 2 aprile 1908*) (471).

22. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza della Corte d'appello di

Brescia del 6 giugno 1903 pronunciata contro il deputato Todeschini per il reato di diffamazione (927).

23. Istituzione in Roma del Circolo delle armi di terra e di mare (959).

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

25. Ispezioni didattiche e disciplinari delle scuole medie (623).

26. Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (241).

27. Giudizio dei Consigli di Prefettura sui conti dei tesorieri comunali (960).

28. Sulla rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali (*Emendato dal Senato*) (718-B).

29. Acquisto del fondo Pacifico in Pompei (1116).

ERRATA-CORRIGE.

Nella votazione nominale di venerdì, 5 corrente, sulla mozione Fusinato relativa alla politica estera, il deputato onorevole DE GIORGIO rispose *NO*, invece che *Sì*, come, per errore, fu pubblicato nel Resoconto Stenografico di quella seduta.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.