

LX.

2^a TORNATA DI VENERDÌ 18 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari.	<i>Pag.</i> 2694	Case popolari ed economiche.	
Comunicazioni del Presidente (<i>Commemorazione delle battaglie di San Martino e Solferino</i>)	2622	NOFRI	<i>Pag.</i> 2625
Disegni di legge (Presentazione):		SANARELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2624
Pensione al personale della regia Guardia di finanza (LACAVA)	2631	Riduzioni ferroviarie per operai:	
Tassa di bollo da applicarsi ai titoli o valori esteri (IDEM)	2631	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2626
Esecuzione di varie opere pubbliche (<i>Discussione</i>)	2632	MONTÙ	2626
AGNESI	2642	Supplenti delle scuole medie governative:	
BELTRAMI	2644	CERMENATI	2627
BERTOLINI, <i>ministro</i>	2660-79-82-87-88-89-92	CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2627
CAVAGNARI	2632-72	Sistemazione del fiume Basento:	
CREDARO	2660	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2628
DE FELICE-GIUFFRIDA	2658	MANGO	2629
DE MICHETTI	2687-88	Osservazioni e proposte:	
GALLINO	2640	Lavori parlamentari	2694
LEALI	2650	Proposte di legge (Svolgimento):	
LUCIFERO	2691	Tombola telegrafica a beneficio degli ospedali civili di Sassuolo ed altri	2630
MARGARIA	2686	COTTAFAVI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2631
MASONI	2688	VICINI	2630
MOLINA	2639	Comuni dell'isola di Salina (DI SANT'ONOFRIO) (<i>Approvazione</i>)	2631
MONTRESOR	2682	Relazione (Presentazione):	
PALA	2651-79-80	Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio (CACCIALANZA)	2647
PILACCI	2656	Rinvio d'interrogazioni.	2626-30
POBRECCA	2647	Votazione segreta (Risultamento):	
POZZI, <i>relatore</i>	2670-89	Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10	2655
PRESIDENTE	2646-70-89	Modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina	2655
RICCIO	2679	Costituzione in comuni delle frazioni di Santa Maria Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina	2655
SCAGLIONE	2659		
SCORCIARINI-COPPOLA	2646		
VIAZZI	2635-80		
ZACCAGNINO	2678		
Giuramento del deputato Salamone	2622		
Interrogazioni:			
Comunicazioni ferroviarie fra Napoli e Terra di Lavoro:			
BUONANNO	2622		
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2622-23		
MORELLI ENRICO	2623		
Porto di Porto Torres:			
ABOZZI	2623		
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	2623		

La seduta comincia alle 14.10.

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Giuramento.

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

(*Legge la formula.*)

SALAMONE. Giuro.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che, interpretandone i sentimenti, ed anche per seguire, per quanto fosse possibile, l'esempio del Senato, ho designato a far parte della delegazione che dovrà rappresentare la Camera alla commemorazione di San Martino e Solferino, oltre i deputati delle provincie di Mantova e di Brescia, e la delegazione della Presidenza, anche gli onorevoli Dal Verme e Pistoja (*Benissimo!*), i quali, come dissi l'altro giorno, sono, con me, i soli che rappresentino in questa Camera i militanti nella campagna di guerra del 1859. L'onorevole Dal Verme, per ragioni di salute, non ha potuto accettare l'invito; ma spero, anzi sono certo, che l'onorevole Pistoja accetterà. (*Approvazioni.*)

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Buonanno, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come intenda provvedere ad un miglioramento delle comunicazioni ferroviarie con Napoli delle stazioni di Sparanise, Pignataro Maggiore e Capua, seriamente danneggiate dall'attuazione del nuovo orario ».

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

DARI, segretario di Stato per i lavori pubblici. Le modificazioni apportate con l'orario estivo in corso ebbero lo scopo di accelerare e migliorare le comunicazioni tra Napoli e Roma, e tra la Terra di Lavoro e Napoli.

L'onorevole Buonanno sembra dubitare che si sia raggiunto pienamente questo scopo; ma egli, per quanto giovane, è così buon parlamentare da comprendere come una questione simile non si presti troppo ad esser discussa in dettaglio qui alla Camera; poichè essa dipende dalle molteplici

e complesse concatenazioni di orario che non sempre permettono di soddisfare singoli desideri o interessi locali.

Se l'onorevole Buonanno vuole alludere alla lacuna che esiste fra il treno che arriva a Napoli alle 9.45 e l'altro che arriva alle 13.10, gli faccio osservare che, salve lievissime differenze, tale lacuna esisteva anche nell'orario invernale testè cessato.

Ad ogni modo, la Direzione generale riesaminerà se per il prossimo orario invernale vi sia la possibilità di diminuire questo intervallo mediante lo spostamento di taluno dei treni locali.

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

BUONANNO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato e lo ringrazio delle sue buone intenzioni.

Comprendo benissimo che qui alla Camera, specialmente in sede d'interrogazione, non si possano discutere i dettagli di un orario ferroviario.

Però, avendo l'onorevole sottosegretario accennato allo spostamento dei treni locali, osservo che prima a Capua si fermava il diretto che in 35 minuti la univa con Napoli, mentre oggi al diretto si è sostituita una di quelle tartarughe locali che impiegano due ore per percorrere 60 chilometri, senza contare che bene spesso, dovendo prenderle coincidenze con altre linee, hanno ritardi che giungono sino a un'ora o, come si dice in gergo ferroviario, a 60 minuti!

Faccio poi notare all'onorevole sottosegretario di Stato che il tratto Sparanise-Pignataro-Capua rimane per 4 ore del giorno senza comunicazioni con Caserta, capoluogo della provincia, e con Napoli, mentre a Capua vivono ancora coloro che ricordano che prima del 1860, con la prima linea costruita da Capua a Napoli, vi era la partenza per Napoli ogni due ore.

Farò pervenire all'onorevole sottosegretario di Stato un dettagliato pro-memoria, nella speranza che con la sua autorità possa spingere i signori dell'Amministrazione autonoma ferroviaria ad avere maggiore considerazione per quella regione. (*Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Morelli al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, se e come intenda di provvedere per migliorare, specialmente nelle ore antimeridiane, le comunicazioni ferroviarie fra Santa Maria Capua Vetere e Napoli ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La medesima interrogazione e la medesima risposta. Sto attendendo le osservazioni ulteriori dell'onorevole Morelli: se crederà di farne.

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

MORELLI. Neppure io intendo fare qui questioni meschine di orario, ma desidero solo di richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario di Stato sulla situazione attuale, la quale non ha certo migliorate le esistenti comunicazioni ferroviarie tra Santa Maria e Napoli. Noi, tanto io che l'onorevole Buonanno, non abbiamo inteso di chiedere nulla di più di quanto si aveva prima; e, se quello che avevamo prima non l'abbiamo più ora, non comprendo come si possa dire che le cose sono migliorate. Noi non chiediamo niente che importi nuova spesa, che importi disturbo o danno per altri interessi. Chiediamo solo che non si abbiano lunghi intervalli tra una partenza e l'altra, come si hanno adesso.

Del resto basta dare uno sguardo all'orario per persuadersi, che, per quanto riguarda la linea Capua-Napoli, il servizio procede con criteri assolutamente inversi a quelli, che i bisogni locali avrebbero dovuto suggerire. I treni sono tutti aggruppati nelle prime ore del mattino, il che è utile, e nelle ultime ore del pomeriggio, il che non serve a niente. Invece, spostando uno dei treni locali, che si fanno partire nelle ore del pomeriggio, si potrebbe colmare il vuoto che ora si lamenta.

Non so poi per quali esigenze di servizio si sia privata l'importantissima città di Santa Maria di un beneficio goduto da oltre un trentennio, quello della fermata del diretto, che parte nelle prime ore del mattino da Roma. Per mostrare l'opportunità della fermata di questo treno a Santa Maria, basterebbe ricordare che esso è sempre il più affollato tra quanti percorrono quella linea verso Napoli.

Nè si dica che ora quel treno è diventato direttissimo, perchè potrei forse replicare che quel titolo gli si è dato solo per avere il pretesto di non farlo fermare a Santa Maria.

In realtà esso fa moltissime altre fermate che i direttissimi veri e propri non fanno, e poichè tra Roma e Napoli vi sono due altri direttissimi, mi pare che non sia

poi un gran male, se questo terzo treno impieghi 7 o 8 minuti di più per fare il vantaggio di una importantissima città quale S. Maria Capua Vetere.

Mi auguro pertanto, che tutto ciò sia inteso una buona volta dalla Direzione generale delle ferrovie, e che siano finalmente secondate le giuste esigenze dei miei concittadini. Per ora, mi duole di non potermi dichiarare soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Abozzi al ministro dei lavori pubblici « sulle ragioni che hanno ritardato la compilazione del progetto esecutivo della sistemazione definitiva del porto di Porto Torres, e sui provvedimenti per la sollecita esecuzione dei lavori ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il progetto esecutivo per il porto di Torres venne inviato dall'ufficio locale al Ministero nei primi di febbraio. Il Consiglio superiore ebbe immediatamente ad esaminarlo e, con parere del 16 febbraio lo approvò in genere, ma lo rinviò per alcune varianti. A queste attende ora l'ufficio di Sassari.

Dopo l'interrogazione dell'onorevole Abozzi, ho chiesto all'ingegnere capo di quell'ufficio se lo studio suppletivo è stato compiuto e, con telegramma recente, quell'ingegnere ha promesso di mandare il progetto riformato e completo entro il corrente mese.

Nel frattempo è stata apparecchiata dall'ufficio di Sassari la perizia per i lavori di escavazione nella somma di 23 mila lire, affidati d'urgenza all'Impresa Antico che, come l'onorevole Abozzi sa, ha l'appalto delle escavazioni in Sardegna. E non solo per completare i progetti portuali, ma anche per affrettare l'esecuzione di essi, abbiamo rinforzato il personale dell'ufficio di Sassari e stabilita una sezione apposita per gli studi e l'esecuzione dei lavori relativi al porto di Torres.

Queste notizie precise potranno, spero, persuadere l'onorevole Abozzi, non solo della cura che usa la pubblica amministrazione, ma anche della prossimità dell'adempimento degli impegni assunti.

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

ABOZZI. Prendo atto delle notizie e delle assicurazioni che mi dà l'onorevole sottosegretario di Stato. Mi permetta però di de-

plorare l'eccessivo ritardo nella compilazione dei progetti di sistemazione del porto di Porto Torres. Come ha accennato l'onorevole Dari, sin dall'estate del 1907, fu incaricato l'ufficio del Genio civile di Sassari di compilare il progetto di massima in base al piano regolatore. Trascorse circa un anno prima che fosse presentato e si noti che si trattava di semplici rilievi di massima!

Nel luglio 1908, il Ministero ordinava lo studio del progetto esecutivo e furono necessari altri sei mesi per ottenerlo. Tutto ciò sarebbe già abbastanza grave; ma vi è di più. Come dichiarava poco fa l'onorevole sottosegretario di Stato, il Consiglio superiore apportava alcune modificazioni al progetto, ma queste erano di così lieve entità che persona competentissima mi assicurava essere più che sufficienti dieci giorni per eseguirle.

Invece sono già trascorsi tre mesi, e il progetto definitivo non sarà rimesso al Ministero che alla fine del corrente giugno. Nel complesso di questi fatti non è possibile non riscontrare l'inerzia accoppiata al malvolere. È infatti assurdo che occorresse tanto tempo per portare delle modificazioni, consistenti nella semplice separazione delle opere di escavazione da quelle di sistemazione. La ragione accennata dall'onorevole sottosegretario di Stato della mancanza di personale, mi pare esagerata, anzi, dirò meglio, inattendibile.

Lo dimostrerò, se sarò costretto a ritornare sull'argomento.

Io invece inclino a credere che l'ufficio del Genio civile di Sassari sia disorganizzato oppure mal diretto. In ogni caso è obbligo del Governo di provvedere, mandando funzionari che abbiano spiccato il sentimento del dovere, e sentano anche affetto per l'isola.

Ringrazio poi l'onorevole sottosegretario di Stato dell'assicurazione che si darà mano con sollecitudine ai lavori.

Le condizioni di quel disgraziato porto sono tali che s'impone la necessità di bandire immediatamente l'asta, perchè, mentre è quasi scomparso l'antico porto, le opere incomplete eseguite nel nuovo vanno continuamente in deperimento, con danno dello Stato e degli enti locali che contribuiscono nella spesa.

Io mi auguro che il Governo mantenga la promessa fatta, non solo per le accennate condizioni speciali del porto, ma altresì per dare lavoro alla classe operaia, e sopra tutto

per quel sentimento di giustizia distributiva di cui il Governo deve sentire tutta l'importanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Nofri, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se non ritenga opportuno e conveniente modificare la legge 27 febbraio 1908 sulle case popolari ed economiche, nel senso, che sia consentito agli Istituti, Società ed Enti morali contemplati nell'articolo 1^o di detta legge di contrarre mutui coi Municipi che intendano di costruire direttamente case popolari ed economiche ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Come l'onorevole Nofri sa, l'articolo 1 della legge (testo unico) 27 febbraio 1908, n. 89, consente agli istituti ivi indicati di far prestiti alle Società cooperative per case popolari o economiche, e questa facoltà è dall'articolo 23 estesa anche ai prestiti fatti dai medesimi Istituti ai corpi morali ed alle società di beneficenza che si propongono la costruzione di case popolari.

Ne rimangono esclusi i Comuni che costruiscono direttamente case popolari ed economiche: per essi l'articolo 18 prevede soltanto i mutui da consentirsi dalla Cassa dei depositi e prestiti col concorso dello Stato nel pagamento delle quote annue d'interesse.

Ora la questione della opportunità e convenienza di consentire che in generale gli istituti mutuanti enumerati nell'articolo 1 della legge possano far prestiti per case popolari anche ai comuni, va considerata non solo nei rispetti delle case popolari nei vantaggi che ad esse ne potrebbero derivare, ma anche nei rispetti dei singoli istituti ricordati nell'articolo 1^o. Questi istituti si possono raggruppare nelle tre grandi categorie di istituti di credito e risparmio, di beneficenza e di assicurazioni e tontinarie. Per alcune di tali categorie di istituti, sono dalle rispettive leggi organiche prescritti i singoli modi d'impiego dei loro capitali, le quali leggi verrebbero per questa parte implicitamente modificate, con l'ammettere anche i mutui ai comuni. Occorre quindi l'assenso del Ministero competente, quello dell'interno.

Inoltre, volendo in tutto equiparare i mutui per la costruzione di case popolari

da parte dei comuni con quelli consentiti alle società cooperative, occorrerebbe modificare pure l'articolo 9 della legge sulle case popolari concernente la esenzione dalla tassa di ricchezza mobile, almeno con una disposizione estensiva simile a quella che si legge nella prima parte dell'articolo 23 della legge, pei mutui ai corpi morali e alle società di beneficenza. E qui occorre l'assenso del Ministero delle finanze. Trattasi quindi di una questione per la quale bisogna procedere di accordo fra i vari Ministeri.

Il Ministero di agricoltura guarda con occhio benevolo ed asseconda, nei limiti di sua competenza, tutte le proposte tendenti a promuovere lo sviluppo delle case popolari, e però s'interessa pure alla questione sollevata dall'onorevole Nofri, lieto se col concorso degli altri Ministeri competenti sarà possibile di dare ad essa una soluzione soddisfacente.

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

NOFRI. L'onorevole sottosegretario di Stato ha risposto in conclusione con una promessa; ma la promessa, me lo perdoni, è un po' vaga, in quanto che io non so in che modo il ministro dell'interno ed il ministro delle finanze possano non trovarsi d'accordo con quello dell'agricoltura...

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Sono tanti i casi!...

NOFRI. ...tanto più che i ministri, se non erro, si trovano, o si dovrebbero trovare, spesso insieme. Ed a trattare di una cosa di così lieve importanza, i ministri si sarebbero dovuti trovare già d'accordo, prima ancora che l'onorevole sottosegretario di Stato rispondesse alla mia interrogazione.

Perchè si tratta di un fatto specifico, che forse non poteva essere preveduto quando si fece la legge del 7 luglio 1907 e tanto meno quando si fece l'altra sulle case popolari: il fatto, cioè, che vi fossero dei municipi, i quali non trovassero il modo di contrarre prestiti per la costruzione di case popolari.

Ora vi sono appunto dei municipi che non hanno trovato questi mezzi, e quindi si sono rivolti alla Cassa mutua cooperativa per le pensioni di Torino, la quale sarebbe stata ben lieta di contrarre subito il prestito.

Anzi essa interrogò a questo proposito l'onorevole ministro di agricoltura, indu-

stria e commercio per sapere se la legge potesse interpretarsi in modo da esserle consentita questa facoltà.

Evidentemente, purtroppo, la legge non poteva essere interpretata in questo modo, ed è perciò che la Cassa mutua cooperativa per le pensioni di Torino si rivolse al ministro di agricoltura ed anche ai componenti la Commissione, che sta discutendo una modificazione di ordine elettorale alla legge sulle imprese tontinarie, perchè, in occasione di quella modificazione, introducesse anche quest'altra che riguarda la facoltà di fare prestiti da parte della Cassa pensioni di Torino anche ai municipi. Per esempio, i municipi di Alessandria, di Padova e di Savona, oggi, non possono costruire case popolari, perchè non avrebbero altro mezzo per trovare a prestito il denaro che quello di rivolgersi alla Cassa per le pensioni di Torino.

Ora sarebbe troppo strano che l'onorevole ministro di agricoltura, il quale può modificare questa legge con una semplice aggiunta, con una semplice facoltà da unirsi all'altra, non avesse il modo di trovarsi d'accordo in proposito con gli altri ministri competenti che dovrebbero intervenire nel proporre questa modificazione alla legge. Si noti che qui si tratta di una cosa della più alta importanza pel nostro paese; si tratta delle case popolari, che costituiscono uno dei più urgenti bisogni delle popolazioni operaie.

E davvero sarebbe strano che la Cassa cooperativa per le pensioni di Torino, che ha i mezzi per poter fare prestiti a questo scopo, dovesse esserne impedita dallo stesso Governo, in quanto che questo non trova, o crede per lo meno di trovarla in un tempo assai lontano, la concordia fra i ministri.

Per conseguenza, onorevole sottosegretario di Stato, guardi bene, come io dicevo, alla grave importanza della cosa; guardi alle condizioni in cui si trovano comuni che non possono costruire case popolari se non con quel mezzo; veda, dal momento che si sta modificando questa legge sulle imprese tontinarie, se d'accordo con gli altri Ministeri, non si possa introdurre una modificazione di così lieve importanza. Dal momento che il Ministero ha riconosciuto che i comuni darebbero le più ampie garanzie in proposito, non possono esservi difficoltà.

Faccia, dunque, in modo, onorevole sot-

tosegretario di Stato, che questo accordo sia non soltanto promesso, ma tradotto in atto al più presto possibile.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Incontri e Toscanelli, al ministro dei lavori pubblici « sulla urgente necessità di lavori alla diga di sbarramento di Castelfranco, da poco in parte crollata, onde possa essere ripresa al più presto la normale navigazione dell'Arno ».

Non essendo presente l'onorevole Incontri, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Gaetano Mosca al ministro dell'istruzione pubblica.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Prego di rimettere a domani questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Montù, Battaglieri, Di Robilant al ministro dei lavori pubblici per sapere « se non reputi opportuno estendere le facilitazioni e riduzioni ferroviarie concesse da tempo agli operai di alcuni paesi della linea Chivasso-Ivrea, anche a quelli dei paesi lungo la Chivasso-Casale recantisi settimanalmente a lavorare a Torino ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non vi possono essere, in massima, gravi difficoltà per estendere ulteriormente questa tariffa speciale nei congrui casi.

Ciò dipende in modo principale dalla certezza preventiva che esista quel complesso movimento d'operai che renda conveniente l'adozione d'un treno speciale.

Quando ciò sia dimostrato dagli enti locali che ne facciano regolare domanda, la Direzione generale sarà chiamata ad esaminare tale domanda con ispeciale benevolenza, e, dato il concorso dei requisiti richiesti dalla speciale tariffa, applicarla.

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

MONTU'. Così fatta risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici dà luogo a me di doverlo ringraziare.

Prendo atto della dichiarazione che, qualora gli enti locali provino che il numero degli operai che intervengono al lavoro in Torino, raggiunga una determinata cifra, sarà fatto il treno speciale che io chiedo. Desidero, però, che questa non sia una cifra

aleatoria; e sia interpretata non solo nel suo valore numerico, ma anche nel valore morale che può avere.

Sono noti all'onorevole sottosegretario gli inconvenienti che derivano dall'urbanesimo; e quindi mi pare che, facilitandosi l'istituzione di questi treni settimanali a tariffa ridotta, si vengano appunto a diminuire gli inconvenienti dell'urbanesimo: poichè, per mezzo dei treni stessi, si facilita agli operai il mezzo di mantenere saldi i vincoli colla loro terra nativa, colle loro famiglie e colla vita paesana, nonchè di recarsi nei loro luoghi d'origine, e poi, il lunedì, il ritorno degli operai stessi nelle città dove lavorano.

D'altra parte, in Piemonte, nei paesi montani che sono sulla Chivasso-Ivrea, fu già adottato questo treno settimanale; ed io spero di poter indurre gli enti locali da me rappresentati, a raggranellare il numero di operai che è necessario (numero che purtroppo non mi è stato mai dichiarato e che desidererei di sapere quale sia) per indurre l'Amministrazione ferroviaria ad istituire questi treni.

Mi permetto d'aggiungere che, oltre a questa ragione efficientissima, ve n'è un'altra; che, cioè, nelle stagioni estiva, primaverile ed autunnale, nei paesi lungo le linee Chivasso-Ivrea e Chivasso-Casale, appunto la domenica sono frequenti gli agglomeramenti di persone che vanno a fare gite e scampagnate nei nostri bei dintorni; ed io ho dovuto assistere personalmente a disgustosi incidenti avvenuti sui treni stessi, pel ritorno degli operai che dovevano raggiungere, la sera della domenica, la città di Torino, per riprendervi il lavoro al lunedì.

Conchiudendo, ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta; e gli prometto che sarà mia cura sollecita di indurre gli enti locali a fare domanda regolare per l'istituzione dei treni che sono oggetto della mia interrogazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Astengo interroga il ministro dei lavori pubblici...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Prego di differire questa interrogazione, mettendola in fine dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Pasqualino-Vassallo interroga il ministro della guerra, « per conoscere se non creda giusto ed umano presentare un disegno di legge per estendere il beneficio della ces-

sione del quinto dello stipendio ai sottufficiali dell'esercito o almeno ai marescialli ammogliati che abbiano già acquistato titolo alla pensione ».

Ma, non essendo presente l'onorevole Pa-squalino-Vassallo, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Cermenati, Bianchini, Molina, Caetani, Raineri, Perron, Solidati-Tiburzi, Montresor, Riccio, Faelli, Leali, Materi, Landucci, Di Marzo, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda presentare ad integrazione della legge 8 aprile 1906, n. 142, un disegno di legge, col quale siano assunti in ruolo, col grado di straordinario, in ordine di anzianità, e senza pregiudizio dei diritti acquisiti dai vincitori degli ultimi concorsi, gli attuali supplenti delle scuole medie governative, che, alla promulgazione della legge ricordata, prestavano servizio in qualità di incaricati fuori ruolo ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Le leggi del 1906, sullo stato giuridico ed economico dei professori delle scuole medie, furono molto larghe e benevole verso gli incaricati che si trovavano in servizio alla applicazione delle leggi stesse; tanto vero, che, per effetto delle disposizioni in esse contenute, poterono essere assunti in ruolo anche gli incaricati fuori ruolo, che avevano appena due anni di servizio; e poterono essere assunti in ruolo, senza concorso, perfino quegli incaricati che non avevano l'abilitazione, purchè avessero un determinato numero di anni di servizio e purchè fosse loro favorevole l'esito di una ispezione didattica. I pochi incaricati, poi, che non poterono entrare in ruolo per effetto di quelle disposizioni, ebbero la facoltà, e l'hanno tuttora, di presentarsi ai concorsi che si aprono per provvedere all'insegnamento delle scuole medie e che sono una garanzia di buona scelta degli insegnanti e di buon andamento della scuola.

Date queste larghe concessioni fatte a favore degli incaricati fuori ruolo, non sembra conveniente, sia per riguardo ai giovani che attendono e che dopo un'adeguata preparazione di studi desiderano presentarsi ai concorsi, sia nell'interesse della scuola e degli studi secondari, non sembra conveniente, dico, fare altre concessioni.

Il Ministero fu benevolo verso questi incaricati fuori ruolo, e ad essi cercò di dare supplenze ed incarichi fintanto che non venissero i concorsi, perchè continuassero ad avere qualche retribuzione.

Ma da questo benevolo trattamento non mi pare si possa trarre argomento per indurre il Ministero a collocarli in pianta stabile senza la garanzia del concorso.

Un sentimento pietoso e di speciale considerazione si può avere per coloro che stanno per compiere il trentacinquesimo anno di età, limite estremo per presentarsi ai concorsi, ma anche per questi la legge ha provveduto, poichè, qualunque sia la loro età, fino al 1910 essi potranno presentarsi ai concorsi che si apriranno.

Concludendo, debbo con mio rammarico dire che il Ministero non crede di proporre altre disposizioni legislative a riguardo di questi incaricati e supplenti.

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

CERMENATI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la cortesia con la quale ha risposto alla mia interrogazione; ma poichè io sono preoccupato del giudizio che di questa risposta potranno fare tutti gli « avallanti » (secondo la frase di qualche giorno fa dell'onorevole Presidente) che hanno aggiunto la loro firma alla mia interrogazione, così mi riservo di pronunciarmi, dopo che avrò, con questi numerosi autorevoli colleghi, e con gli altri moltissimi che patrocinano la stessa causa, discusso di ciò che più opportunamente conviene di fare.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha ricordato che la legge dell'aprile 1906 è stata molto larga e generosa verso tutta quanta la classe degli insegnanti delle scuole medie. Ma il numero grandissimo dei colleghi firmatari dell'interrogazione o aderenti alla causa, certamente mi fa credere che questa larghezza e questa generosità della legge non siano state così eccessive, come l'onorevole sottosegretario di Stato ha detto, e che invece qualche ben grave lacuna si sia lasciata nella legge stessa, dando luogo a dolorose omissioni e stridenti contrasti.

L'onorevole Ciuffelli ricordò che già altra volta ha avuto occasione di parlare su questo argomento alla Camera; ed io ho qui appunto sott'occhi ciò che egli rispose, nella tornata del 18 febbraio 1907, allorchè promise, a nome del ministro, che si sareb-

bero tenuti presenti i desideri degli incaricati...

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Si trattava di un'altra categoria.

CERMENATI. Sì: ma una parte del tutto, e non indifferente! Egli diceva, dunque, che il Ministero avrebbe tenuti presenti quei desideri, qualora fosse necessaria qualche modificazione nelle disposizioni delle due leggi 8 aprile 1906, nn. 141-142. E questa risposta che l'onorevole Ciuffelli dava qui alla Camera a coloro che lo interrogavano su questo argomento, il ministro dell'istruzione pubblica, onorevole Rava, confermava in Senato, allorchè rispondeva al senatore Veronese in questi termini precisi:

« Non posso che augurare di arrivare presto alla completa conoscenza degli effetti che derivano dall'applicazione di queste due leggi sullo stato economico e giuridico, e, vedutone il pieno svolgimento, poter poi presentare al Parlamento una serie di correzioni che paiono necessarie ».

Ora, appunto fra queste correzioni alla legge dell'aprile 1906, che paiono e sono sommarie, sta in prima linea quella che deve soddisfare i desideri di questi ex-incaricati, i quali in tutto, credo, non arrivino al centinaio, e fra i quali si trovano professori dotti e zelanti, che, da molti e molti anni, insegnano nelle nostre scuole con vera e propria abnegazione, con rimunerazioni irrisorie ed in mezzo alla incertezza del proprio avvenire, e che dal beneficio della assunzione in ruolo furono esclusi, benchè provvisti (a differenza di tant'altri che invece furono assunti) di esuberanti titoli, unicamente per fortuite combinazioni di ore di insegnamento.

Rimasero esclusi, invero, non per un qualsiasi apprezzamento sui loro meriti intellettuali o sul loro valore didattico, ma semplicemente per il requisito del corso o dell'orario completo, che fu la norma quasi esclusiva per la assunzione in ruolo; norma legata, come si vede, non alla personalità dell'insegnante, ma al puro caso soltanto, giacchè gli incarichi venivano assegnati, non secondo il merito, ma secondo il numero e le qualità delle classi in cui mancava l'insegnamento.

Nè sta completamente ciò che ha detto il sottosegretario di Stato, nei riguardi dei concorsi, perchè non per tutte le materie furono i concorsi indetti.

Per esempio, per le scienze naturali, i

concorsi non avvennero, e ci sono degli ex-incaricati di scienze naturali che si trovano in questa penosa condizione, mentre sono muniti di splendide lauree e sono valorosi insegnanti.

Io mi riservo di sentire coloro che hanno firmato con me l'interrogazione, e gli altri aderenti, fra i quali ci sono ex ministri della istruzione pubblica, per stabilire se sia il caso di presentare, a firma di tutti, un ordine del giorno per la prossima, o remota che sia, discussione del bilancio dell'istruzione; oppure se convenga meglio presentare una interpellanza o anche, occorrendo, una mozione.

Certo è che bisogna sanare una buona volta, dopo tre anni che ciò si lascia sperare dal ministro e dal sottosegretario, questa deplorabile condizione degli incaricati fuori ruolo, che mancano di stabilità dello insegnamento, di stipendio nelle vacanze estive, di diritto alla pensione, di compensi per la correzione dei lavori scritti. E ciò si faccia analogamente alle sanatorie che furono concesse, con apposite leggi integratrici o articoli di regolamento, ai professori straordinari di università nominati senza concorso ed ai professori delle scuole medie pareggiate.

È questione anche questa di giustizia e di equità, ed io non dispero che possa infine essere favorevolmente risolta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cicotti al ministro delle finanze. « sul deferimento al Consiglio di disciplina dell'elettore di Subiaco, signor Giuseppe Lanciotti, ufficiale daziario ».

Non essendo presente l'onorevole Cicotti, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Mango e Grippo al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare, per la urgente sistemazione e bonifica del fiume Basento, nel tratto sottostante all'abitato di Potenza, in uniformità del voto contenuto nella relazione della Commissione, che riferì alla Camera sul disegno di legge 9 luglio 1908, n. 445 ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Mango ricorda ciò che propose la relazione della Commissione parlamentare, ma è meglio anche ricordare la precisa risposta del ministro, il quale, appunto, dichiarò che non occorre una legge

speciale, ma che bastava un provvedimento di carattere ministeriale per modificare il piano regolatore dei lavori della Basilicata.

E questo ha mantenuto immediatamente il ministro: ha, cioè, compreso fra i lavori di maggiore urgenza la sistemazione di questo tratto del Basento che corre presso la città di Potenza. Il progetto esecutivo si attende fra breve; e già nell'imminente bilancio dei lavori pubblici è proposto lo stanziamento di una parte dei fondi che sono necessari per iniziare i lavori, i quali perciò non potranno ritardare gran fatto.

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

MANGO. Ringrazio l'onorevole Dari per le notizie che mi ha dato.

La procedura con la quale questa questione erasi svolta, non parlandosene cioè in alcun articolo della legge speciale, lasciava temere che il Ministero non avesse fatto suo quell'affidamento, che veniva alla città di Potenza solo dalla relazione della Commissione.

Sono quindi lieto di sentire come, in esecuzione dei desideri autorevoli da questi ultimi espressi non solo furono disposti i progetti, ma che, essendo essi ultimati, verranno eseguiti subito i lavori.

Essi sono tanto più urgenti per quanto la sistemazione del Basento, nel tratto cui si riferisce l'interrogazione in esame, importa ad una delle zone più popolate del territorio di Potenza, poichè si trova proprio al disotto della più grande delle due stazioni ferroviarie, la quale, essendo circondata da molti fabbricati tutti abitati, ha altresì una larga popolazione esposta ai pericoli della malaria che ivi è forte; sicchè è assolutamente umanitario lo eliminarla con la sistemazione di cui si tratta.

Del resto potrà tanto più facilmente farsi per quanto esistono già i fondi necessari. Invero per la legge sulla Basilicata i fondi per le bonifiche sono in supero rispetto ai progetti approntati, sicchè temo che parte di quelli finiscano col passare in economia. Se questo fosse, parrebbermi più che opportuno, addirittura indispensabile che il Ministero destinasse una parte dei fondi stanziati per le bonifiche e per la sistemazione dei fiumi non ancora studiate, alla costruzione degli acquedotti più urgenti, i cui progetti erano già studiati, e si accoglierebbero così le richieste di moltissimi comuni i quali hanno appunto bisogno urgentissimo di acqua potabile.

Il Ministero, in questo, è stato in passato di una severità della quale non gli va data lode, perchè, opponendosi a destinare sia pure una piccola parte del fondo per le bonifiche all'altra categoria di opere idrauliche cioè agli acquedotti, ha fatto ritardare a danno della salute pubblica opere assolutamente improrogabili.

Purtroppo di opere urgenti disposte dalla legge sulla Basilicata, non molti acquedotti soltanto aspettano esecuzione; ma anche molte strade, specialmente destinate ad allacciare frazioni ad abitati, opere per riparare gravi frane attendono da anni che si svolga per loro l'azione benefica della legge. E anzi giacchè parlo di essa, mi consenta l'onorevole Dari che io gli faccia notare come non sempre una larghezza di criterio nella interpretazione della legge sulla Basilicata, informa l'opera della burocrazia; la legge di Basilicata è legge di favore a prò di popolazioni sventurate, a prò di paesi tagliati fuori dal consorzio umano, a pro di frazioni, che la legge ha voluto unire ai paesi da cui dipendono, anche senza dirlo caso per caso, a prò di abitati poggiati sopra frane minacciose. Onde nel tradurre in atto le relative disposizioni di legge è mestieri di studiarsi di arrecare i maggiori benefici possibili con le somme che si vanno spendendo, non di cercare, come in qualche caso per quanto raro si deplora, d'interpretare la parola della legge e la indicazione sua con restrizione, in modo da spendere somme rilevanti in opere, che poi arrecano appena una piccola parte dei tanti benefici, che pur potrebbero arrecare se le opere stesse fossero fatte con maggiore premura ed affetto per quelle popolazioni, che la legge ha inteso di beneficiare. Spesso poche migliaia che si spendono in più per un'opera, rendono utili le molte che si spenderebbero male se l'opera non fosse completa e di gradimento delle popolazioni. Io non voglio portar esempi, non ne è questa la sede; mi riservo a suo tempo, se ne sarà il caso, tornarvi. Ma certo, mentre qui alla Camera si crede di aver piena di beneficio la Basilicata, laggiù vediamo che la realtà è ben altra.

Sono molteplici le cause, lo so, soprattutto la scarsezza dei mezzi; ma specialmente quando si tratta di anticipi credo che se il ministro volesse veramente, la via potrebbe trovarla. Insomma a me sembra che il Governo dovrebbe tradurre con maggiore benevolenza in atto le disposizioni di una legge, della quale la mente è l'arrecare

e con sollecitudine quanto più bene è possibile a popolazioni, che soffrono mali, la cui cura non consente indugi. Viceversa tutto va lento, s'invoca troppo spesso e per troppe cose il rincarimento della mano d'opera, per lamentare la mancanza dei fondi, e quindi fermarsi; onde e acquedotti, e strade e sistemazioni idrauliche specialmente nel Lagonegrese, si svolgono con una lentezza, che certo non può tornar a lode di chi ha la responsabilità della esecuzione di una legge fatta, più che per largire benefici, per dare dopo tutto una giusta ripara- zione a dimenticanze troppo a lungo de- plorate.

Ad ogni modo tornando alla interroga- zione, giacchè il fondo delle bonifiche ha limiti per soddisfare l'urgente sistemazione del Basento, io prendo atto della dichiara- zione dell'onorevole sottosegretario di Stato e lo ringrazio; ma poichè non è scindibile l'opera del Governo riguardo alla esecuzione della legge della Basilicata della quale per quanto ho più su deplorato non posso esser contento, mi riserbo di dichiararmi sodi- sfatto allorchè vedrò veramente spuntare promettente di bene l'alba per quella pro- vincia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rasponi al ministro delle fi- nanze.

COTTAFARI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Rasponi mi ha fatto sapere che desidererebbe che questa sua in- terrogazione fosse differita.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegreta- rio di Stato, è solo il Governo che può fare una tale richiesta; chè altrimenti si verrebbe a ledere il diritto degli altri interroganti.

COTTAFARI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Allora chieggo io che venga dif- ferita e messa in fine dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ho fatto quella osservazione, perchè ho il dovere di tutelare appunto il diritto di tutti gli interroganti. Se consentissi a man- tenere nell'ordine del giorno le interroga- zioni dei deputati, che non possono trovarsi presenti, rimarrebbe menomato il diritto di coloro che già avevano presentato le in- terrogazioni successive, e che sarebbero co- stretti ad attendere chi sa quando, per avere risposta. Questa anzi è la ragione per la quale il regolamento stabilisce che solo il Go- verno possa chiedere il differimento di una interrogazione. (*Benissimol!*)

Le seguenti interrogazioni dell'onorevole

Comandini s'intendono ritirate, non essendo presente l'onorevole interrogante:

Al ministro dell'istruzione pubblica, «intorno alla possibilità di istituire in Sar- degna una scuola pedagogica»:

Al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare dopo il rifiuto della Corte dei conti di registrare i decreti per l'erogazione dei fondi residui stanziati per effetto della legge 15 luglio 1906 ».

Sono così esaurite le interrogazioni in- scritte nell'ordine del giorno.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Vicini per una tombola a beneficio degli ospedali di Sassuolo, Savignano sul Panaro, Spilamberto e Vignola, degli asili infantili di Formigine, Sassuolo, Spilamberto e Vignola e del ricovero per vecchi di Sas- suolo ».

Si dia lettura della proposta di legge.

CIMATI, *segretario, legge: (V. tornata del 12 giugno 1909)*.

PRESIDENTE. L'onorevole Vicini ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

VICINI. La sola enunciazione di questa proposta di legge ne dimostra l'importanza e l'utilità.

Si tratta di venire in soccorso con un mezzo che non sarà forse di pronta attua- zione...

FASCE, *sottosegretario di Stato per il te- soro*. Più presto di quanto può credere...

VICINI. Prendo atto delle assicurazio- ni che mi vengono date dal sottosegreta- rio di Stato per il tesoro in forma di in- terruzione. La proposta serve anche a met- tere in evidenza lo stato di necessità in cui molti istituti, ospedali, asili e ricoveri dei vecchi si trovano. Gli ospedali ai quali la mia proposta si riferisce sono in così diffi- cili condizioni da non poter rispondere alle esigenze grandissime che l'igiene e la cura degli infermi impongono; sono antichi e vec- chi fabbricati ancora conservati nello stesso stato di cinquanta anni o sono. Non vi è stata, per mancanza di mezzi, la possibilità di mo- dificarli. Gli asili d'infanzia poi sono tali più di nome che di fatto, perchè una delle forme di soccorso è quella di dare la minestra ai fanciulli, ma questa misera minestra non si può distribuire che per due o tre mesi del- l'anno, ed a pochi fanciulli.

Sono ben nove istituti sparsi in una vastissima regione, che potranno essere soccorsi col prodotto della tombola, per la quale chieggo la concessione.

Soccorso parziale, limitato, mentre auguro che ai maggiori bisogni provveda con concetti generali una legge che porti alla risurrezione di tante istituzioni caritatevoli.

Intanto spero che la Camera vorrà fare benevola accoglienza alla mia proposta di legge, e che non avrà difficoltà a prenderla in considerazione, per dare subito alle popolazioni l'affidamento di voler venire in soccorso di benemeriti istituti di beneficenza.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

COTTAFAVI, sottosegretario di Stato per le finanze. Con le consuete riserve, e con la dichiarazione che non si intende di fare alcuna deroga all'ultima legge votata, il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Vicini.

VICINI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione questa proposta di legge, sono pregati di alzarsi.

(È presa in considerazione).

Discussione della proposta di legge: Costituzione in comuni delle frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Discussione della proposta di legge dell'onorevole Di Sant'Onofrio per la costituzione in comuni delle frazioni Santa Marina Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina».

Si dia lettura della proposta di legge.

CIMATI, segretario, legge: (V. Stampato n. 129 A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge.

(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Le frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina sono separate ed erette in comuni autonomi.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni opportune per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Si procederà fra poco alla votazione segreta di questa proposta di legge.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Tassa di bollo da applicarsi ai titoli o ai valori esteri;

Trattamento di pensione al personale di truppa della regia guardia di finanza.

Prego la Camera di volerne dichiarare l'urgenza e di inviarli alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Tassa di bollo da applicarsi ai titoli o ai valori esteri;

Trattamento di pensione al personale di truppa della regia guardia di finanza.

L'onorevole ministro chiede che questi disegni di legge siano dichiarati d'urgenza ed inviati alla Commissione del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-910.

Modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina.

Insieme con questi si voterà a scrutinio segreto anche la proposta di legge testè approvata per costituzione in comuni delle frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina.

Si faccia la chiama.

CIMATI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno aperte le urne e si procederà nell'ordine del giorno.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 104-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, permettetemi brevissime considerazioni, in stile veramente telegrafico, in ordine a questo disegno di legge, anche per compensarvi un po' della frequenza, che potrebbe parere anche scortesia, (*No! no!*) con la quale sono obbligato ad intervenire nelle discussioni che, per l'appressarsi del tempo in cui la Camera porrà termine ai suoi lavori, procedono vertiginose, per cui, anche noi, contro la nostra volontà, abusando un poco della cortesia dei colleghi, siamo obbligati a parlare più spesso di quello, che si converrebbe.

Innanzitutto do lode all'onorevole ministro per questo disegno di legge, il quale continua in un programma di lavori resi necessari dall'indirizzo, che si è dato e si dà a tutto il complesso della nostra vita civile ed economica.

Ciò premesso, vengo a quelle poche considerazioni specifiche, che vi ho annunciato.

Comincio a parlare del palazzo che ci ospita. Gli onorevoli colleghi ricordano che l'adattamento di esso fu in principio preventivato in 6 milioni e mezzo; che più tardi raggiunse i sette milioni ed oggi, con una cifra che può parere sorprendente, giunge a 14 milioni. (*Commenti*)

Come capite, onorevoli colleghi, noi non abbiamo prevenzioni contro queste spese, che tendono a dare alla sede della Camera italiana un assetto conveniente, decoroso e degno, ma ciò non mi dispensa dal fare qualche osservazione intorno a preventivi, che ci fanno meravigliare per la leggerezza, diciamolo francamente, con cui sono eseguiti.

In ciò non aggiungo nulla di mio. Però le mie considerazioni acquistano valore per essere suffragate da quelle della vestale del nostro bilancio e del pubblico tesoro, che è la Giunta del bilancio, la quale non può non far sentire la sua meraviglia per questo procedere, che io chiamerei di sorpresa, che non affida molto della serietà degli uffici, che procedono a questi lavori di preventivi, mal corrisposti dai consuntivi. Io non credo, onorevoli colleghi, e sarei proprio ingenuo, per quanto lo sia molto, (*Ooh! ooh!*) che con questi 14 milioni noi ce la sbrigheremo; penso invece che nuove somme verranno certamente richieste in seguito. Solo raccomando che, invece di andare avanti con una progressione geometrica, ci limitiamo a progredire aritmeticamente, perchè se andassimo col primo sistema, un qualche giorno raggiungeremo i 28 milioni. (*Commenti*)

Dice però l'ottimo relatore che queste nuove spese (e lo ricava dalla relazione ministeriale) sono state valutate con tutta ponderazione, (*Si ride*) così da non essere nè troppo largamente nè troppo parsimoniosamente preventivate. A questo riguardo soggiunge che veramente non ci sarebbe da confidar troppo sopra questa dicitura perchè l'esperienza non pare che sia fatta per incoraggiare (*Viva ilarità*), ma siccome la speranza è l'ultima cosa che ci abbandona, credo che la Giunta desideri sperare, e speriamo con essa! (*Ilarità*).

Solo io ho dovuto osservare un'altra cosa, e cioè che sarebbe anche bene che non si abbondasse troppo in queste diciture, che danno assicurazioni che vengono troppo facilmente e troppo frequentemente smentite dai fatti, perchè altrimenti perderanno un po' di quel tale credito che dovrebbero avere, o diventerebbero come negli atti della contrattazione pubblica quelle tali frasi che si dicono di stile notarile.

Per cui, prima di tutto, mi raccomando perchè i preventivi siano fatti con un po' più di sicurezza e di serietà, e poi... e poi che siano accompagnati da frasi adatte, dirò così: che non si dica più di quello che poi effettivamente diranno i fatti.

Lo stesso devo ripetere a riguardo del monumento a Vittorio Emanuele.

Per questo si domanda un nuovo stanziamento di lire 3,500,000. Si dice per ultimare...

Voci. No! no! per proseguire.

CAVAGNARI. Possiamo anche espri-

mere il desiderio che sia per ultimare; ad ogni modo facciamo il voto che si possa procedere una buona volta verso la fine, sia degli stanziamenti, che del lavoro, perchè credo che, se si va di questo passo, i nostri tardi nepoti passando davanti a quel monumento diranno: abbiamo sentito ricordare dai nostri vecchi quando si è cominciato, i posteri ne vedranno forse la fine! (*ilarità*).

A tal proposito non posso non osservare che se invece di ampliare il palazzo di Montecitorio e di erigere il monumento, si fosse accettato il concetto di Crispi di costruire un nuovo palazzo monumentale per la sede del Parlamento, da una parte si sarebbe economizzato, dall'altra si sarebbe dato un assetto stabile alla nostra residenza erigendo il più significativo monumento che si potesse immaginare alla memoria del Padre della patria.

Voci. E del Palazzo di giustizia?

CAVAGNARI. Del Palazzo di giustizia non se ne parla; vuol dire che dorme! (*Si ride*).

Ma io passeggiavo parecchio la sera, ed ho visto ieri sera che hanno abbattuto il muro di cinta, ed hanno messo in evidenza quelle statue isolate, ed anche una specie di parapetto che costituisce la parte avanzata di quel disgraziato palazzo. (*ilarità*).

Orbene, se dovessi dire la verità, dovrei dire che non mi ha fatto buona impressione. Ho guardato da che parte si può salire. Non si vede altro che...

LEALI. Sembra una rupe.

CAVAGNARI. ...Sì, pare una rupe continua!...

Non si vede altro che molta pietra ammonticchiata, e difficilmente si possono scorgere certe scalette, che rappresentano una ben magra cosa in confronto di quel monumento. Non si vede la scala principale, nè le scale laterali, nè la via carrozzabile per cui si dovrà accedere al portone principale. Tutto ciò mi sembra corrispondere assai poco alla grandezza del monumento! Ma... sarà una mia impressione!

E vengo al preventivo per il nuovo palazzo che deve essere adibito a sede del Ministero dei lavori pubblici.

Io temo assai le costruzioni di questo genere. Le temo nei loro preventivi, che mi fanno temere terribili consuntivi. E non finiscono mai, purtroppo! Dunque, ho visto che si è cominciata a comperare l'area un po' lontana dal centro; e questo non credo che

costituisca un vantaggio. Per me è indifferente, perchè credo di non aver mai salito le scale di un Ministero.

LEALI. Male!... (*Commenti — Ilarità*).

CAVAGNARI. Ad ogni modo, anche per questo lavoro ho visto che vi è un preventivo di oltre quattro milioni...

LEALI. ...moltiplicati per quattro.

CAVAGNARI. Sia pure. A questo riguardo debbo anche osservare (ciò che risulta d'altra parte dal disegno di legge e dalla relazione) che si sono occupati 11.579 metri quadrati d'area, e si sono spese già, a quest'ora, 714,450 lire.

Facendo un po' di quella divisione che mi hanno insegnata per tempo e che in qualche modo riesco ancora a fare, (*Si ride*) ho visto che l'area viene a costare lire 60.75 per metro quadrato.

E veramente un tal prezzo mi sembra elevato perchè, se è vero che il terreno per il Policlinico, che si trova a poca distanza, fu pagato parecchio meno...

LEALI. Sette lire! (*Commenti*).

CAVAGNARI. ...mi pare che la differenza tra sette lire e sessanta, sia veramente grande!

MOLINA. Ma oggi vale ottanta!

CAVAGNARI. Ebbene, allora le dico la verità, che se io fossi il proprietario la venderei. E la venderei anche per un'altra considerazione; perchè mi pare che nel sottosuolo di quell'area debba esserci il vuoto addirittura; e quasi quasi chi volesse fare un po' di economia non avrebbe da fare altro che andare ad abitare in quelle camere.

Si va sempre più sotto, e non si trova mai, dirò così, l'*ubi consistam*, ossia il terreno solido in cui fare le fondazioni.

Auguriamoci che anche qui le cose vadano meno peggio che sia possibile.

Ho osservato anche ciò che riguarda la sistemazione delle Terme. Ma questo stanziamento c'era dal 1905-906.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Non si domanda niente per le Terme.

CAVAGNARI. Tanto meglio! Allora mi associo a quanto scrive l'onorevole relatore, il quale di ciò prende atto con piacere.

Mi associo anche ben volentieri alle dichiarazioni che ha fatto ultimamente l'onorevole ministro a proposito della discussione della legge ferroviaria, intorno ai criteri che devono dominare le espropriazioni per pubblica utilità.

Anche oggi, in conformità di quanto ebbi

l'onore di dire pochi giorni or sono, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha promesso, a questo riguardo, un nuovo disegno di legge.

Vorrei, se me lo consentono l'onorevole ministro e i colleghi, dire ora qualche cosa in ordine alle strade provinciali.

Lodo che si siano stanziati 14 e più milioni per strade che si costruiscono direttamente dallo Stato. Lodo anche il provvedimento, che non è recente, ma sulle cose da lodarsi io mi trattengo volentieri, anche per compensare i biasimi che alle volte, a mio modesto avviso, credo di dover dare, lodo il provvedimento che si ispira ad un criterio che è riguardoso verso le finanze delle nostre provincie, e per cui esse non sono obbligate al rimborso della metà spettante di queste spese, che in un periodo razionale, calcolato con equanimità, ossia in quattordici anni per le provincie che hanno i bilanci normali, e in venti anni per quelle che eccedono i limiti legali della sovraimposta.

Ma detto ciò, voglio fare un'osservazione.

Il Governo ha stanziato in bilancio anche una somma di 4,000.000 di lire, per quote di concorso che il Governo dà a quelle provincie che direttamente costruiscono le strade provinciali. Ebbene, onorevole ministro, voi saprete in quali distrette versano le nostre provincie, e come ve ne siano molte e molte che eccedono purtroppo il limite legale della sovraimposta; voi sapete che a queste provincie, come a tutte le altre, si vengono addossando tutti i giorni nuovi oneri, per cui la loro vita, finanziariamente parlando, diventa assai affaticata. Le strade d'altronde, bisogna compierle, sia perchè corrispondono ad un progetto, o ad una legge, cui è doveroso obbedire, sia perchè sono una necessità per quelle popolazioni che devono usufruirne, sia per altre considerazioni che non ho bisogno di ripetere.

Io vorrei domandare al ministro se non creda opportuno escogitare qualche mezzo per venire in aiuto anche a queste provincie, che si trovano proprio tra l'incudine ed il martello, da un lato cioè nella necessità di obbedire a precetti di legge che, se sono tali, sono certo imposti da una imprescindibile condizione di cose, e dall'altro nella impossibilità di ottemperarvi per mancanza di mezzi.

Io non sono qui per suggerire nessun

mezzo, perchè non è mio compito, e quindi non discuto se sarebbe bene dare facilitazioni per mezzo di prezzi eccezionali, oppure sarebbe preferibile l'intervento diretto dello Stato: a me basta accennare il male e pregare il ministro di volerlo prendere in considerazione, escogitando un mezzo qualsiasi per rimediarvi e far sì che le provincie possano compiere, a questo riguardo, il loro programma.

E in ordine allo stesso argomento, rivolgo un'altra raccomandazione, che cioè da parte del Ministero si faccia in modo che le pratiche iniziate dalle provincie per ottenere il rimborso della metà della quota anticipata non siano portate troppo in lungo e non si perdano nei labirinti della burocrazia.

Ho già avuto occasione di lamentare altre volte alla Camera le condizioni veramente deplorabili in cui si trovano le strade cosiddette obbligatorie costruite dai comuni in forza della legge del 1868: molti comuni, e specialmente quelli rurali, si trovano nella assoluta impossibilità di provvedere alla manutenzione di esse, sicchè può dirsi che una parte di queste strade scompaiono del tutto.

Alcune provincie, è vero, o dietro corrispettivo, o anche senza corrispettivo, hanno assunto esse la manutenzione di alcune di queste strade; però le provincie che si sono assunte tale compito sono poche, mentre moltissime sono le strade che si trovano in condizioni disastrose.

Queste mie osservazioni furono già riconosciute giuste, onorevole ministro dei lavori pubblici, dai suoi predecessori, i quali formalmente mi promisero di presentare un disegno di legge che avocasse la manutenzione di tali strade alle provincie o a qualche altro ente o anche allo Stato, e mi lusingo che ella vorrà provvedere in proposito.

E non aggiungo altro, fiducioso che soprattutto queste due ultime raccomandazioni saranno prese in considerazione dall'onorevole ministro, con l'adozione di provvedimenti che giovino da un lato a sollevare le condizioni delle provincie e dall'altro a far sì che le strade comunali obbligatorie, che sono costate tanto ai comuni, possano essere convenientemente mantenute. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Viazzi, ha presentato il seguente ordine del giorno,

insieme con gli onorevoli Faranda, Fera, Agnesi e Beltrami:

« La Camera invita il Governo a rendere praticamente efficaci le disposizioni della legge 15 luglio 1906 per quanto riguarda la costruzione di strade nei comuni isolati:

« 1° curando la disponibilità immediata dei 3 milioni non erogati negli esercizi dal 1906-907 al 1908-909, senza pregiudizio dei normali stanziamenti a venire;

« 2° provvedendo con nuove disposizioni di legge a favorire la più pronta esecuzione delle opere stradali contemplate nella legge suddetta ».

L'onorevole Viazzi ha facoltà di parlare.

VIAZZI. All'articolo 2 del disegno di legge in discussione si stabilisce:

« Per provvedere secondo l'art. 55 della legge 15 luglio 1906, n. 383, alla costruzione o ricostruzione di strade comunali occorrenti ad allacciare comuni isolati alla esistente rete stradale in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle della Basilicata e della Calabria, è determinata in lire 1,000,000 la somma da stanziare per ciascuno dei tre esercizi finanziari 1910-11, 1911-19 e 1912-13, in continuazione delle inserzioni fatte in virtù dell'articolo 54 della legge succitata, e delle successive leggi di bilancio ».

Dunque possiamo prendere questo come punto di partenza: la legge che provvedeva alle strade comunali occorrenti ai comuni isolati, porta la data del 15 luglio 1906. Fu necessario un anno e mezzo per preparare un regolamento, se ben ricordo, di nove rispettabili, ma modestissimi articoli; poi si dovette procedere all'elenco di tali strade, ed in seguito alla pubblicazione dell'elenco stesso, con un congruo termine ai comuni e agli enti interessati, perchè potessero presentare i loro reclami, e ci troviamo con questo belrisultato, che dal luglio 1906 ad oggi, nulla si è fatto. Dal luglio 1906 ad oggi abbiamo bensì potuto vedere nei singoli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici degli stanziamenti destinati a questo scopo, ma tali stanziamenti poi davano luogo ad erogazioni diverse.

Si era adottato, per quel che so e per quel che traspare anche dalla condizione materiale delle cose, un criterio di massima, che si imperniava intorno ad uno stanziamento annuo di un milione di lire. In uno degli esercizi, noi abbiamo veduto indicata nominalmente la partita con un *per me-*

moria di fianco, per gli altri esercizi abbiamo uno stanziamento di un milione, nell'ultimo esercizio 590,000 lire.

È bene che quanti nella Camera non si sono occupati minutamente della questione, sappiamo che in linea di massima venne presupposta una spesa tra i 40 e i 50 milioni per sopperire alle esigenze di queste opere, per modo che, calcolando gli stanziamenti ad un milione per anno, nel 1906 votavamo una legge, la quale avrebbe avuto la sua esecuzione in un periodo di 40 anni, e ciò mentre si trattava di cosa della massima urgenza, perchè la legge riguardava comuni i quali hanno il capoluogo perfettamente isolato.

Qualcuno di questi comuni avrebbe dovuto attendere allora il trentanovesimo anno per veder cominciare i lavori della propria strada! Traggano le consuetudine gli onorevoli colleghi quando essi considerino che, ormai, sono passati quattro anni e nulla si è cominciato. Per modo che i quaranta anni sono già diventati quarantaquattro, se in qualche modo non si provvede a riparare ed a rimediare alla inerzia degli anni trascorsi.

Pertanto noi diciamo: per quello che riguarda gli esercizi passati, nella coscienza delle popolazioni, gli stanziamenti fatti e quelli che non furono fatti ma si dovevano fare, rappresentano una specie di diritto acquisito. Il tempo decorso non deve rappresentare un ritardo ulteriore nell'esecuzione delle opere. Se i danari si sono altrimenti impiegati, si provveda a reintegrarli per modo che noi possiamo, almeno nel decorso del tempo avvenire, fruire dei quattro anni decorsi dal 1906 ad oggi.

Per ciò che riguarda il tempo avvenire, modestamente sottopongo al ministro dei lavori pubblici una considerazione, ed è questa: l'articolo 7 del regolamento, emanato in esecuzione della legge accennata, stabilisce che i comuni che avranno anticipati i lavori, non avranno il rimborso se non negli esercizi finanziari e nella misura rateale in cui sarebbe stata ripartita la spesa, ove la strada non fosse stata costruita con anticipazione.

Orbene, noi invochiamo invece una disposizione di legge del tutto opposta a siffatta norma regolamentare, la quale inviti e solleciti praticamente i comuni ad anticipare questi lavori.

In quanto ai modi di provvedere, per compensare adeguatamente i comuni, vi sa-

ranno altri oratori che parleranno e che potranno specificarli meglio di me. Io non amo mai d'invadere il campo altrui e dichiaro in termini precisi e positivi quali sono i desideri nostri, senza precorrere le deliberazioni concrete intorno alle quali il Governo potrà determinare la propria volontà.

Pongo il desiderio ed il bisogno delle popolazioni da una parte; guardo il punto verso cui questi desideri si dirigono, ed il Governo provveda. Provveda, onorevole ministro, perchè, in verità, cominciamo a trovarci un po' ai mali passi.

Osservano le popolazioni come si votino le opere pubbliche e cominciano ad abituarsi all'idea che le leggi non sono eseguite. Pel momento, triste è la condizione del deputato. Le popolazioni dicono: i lavori non sono eseguiti. Ma quali? quelli del collegio, pensano le popolazioni, non sapendo che in tutta Italia succede così.

Ed allora se la prendono col deputato, perchè non sa farsi valere. Ma verrà il giorno anche per il Governo.

Quando le popolazioni si saranno accorte che questo è l'andamento generale per tutta l'Italia, quando il malcontento sarà diffuso e generalizzato, non saremo più noi a doverci quotidianamente, tanto se ministeriali, quanto se oppositori, fare in qualche modo i mallevadori di tale incapacità governativa. Ma dovrete voi direttamente provvedere ai casi vostri e credo che sia meglio, per la dignità stessa della pubblica azienda, di evitare che a questo passo si venga.

Ed ora mi permetta la Camera una piccola osservazione in ordine alle strade provinciali: poichè il Governo interviene per varie cause, è bene considerare un punto speciale, se anche questo sia di carattere assolutamente episodico. Si tratta di questo: allorchando accadono delle alluvioni straordinarie, di solito si provvede con una legge ad alleggerire i comuni, le provincie, gli enti locali ed anche i privati dei danni che l'alluvione ebbe a portare.

Una di siffatte ultime provvidenze legislative risale al 13 luglio 1905 e concede sussidi ai comuni e consorzi che ebbero nel primo semestre del 1905 a riparare od a compiere opere stradali in località danneggiate da alluvioni o frane.

Ma il Consiglio di Stato ebbe a pronunziare un suo parere, che io non esito a qualificare abbastanza curioso. Il Consiglio di Stato a proposito della applicazione di questa legge del 1905 ebbe ad invocare le di-

sposizioni degli articoli 3 e 4 della legge 30 giugno 1904, ed il Ministero dei lavori pubblici seguì immediatamente la direttiva indicata dal Consiglio di Stato dicendo: le provincie che hanno compiuto i lavori non avranno sussidi; avranno sussidi le provincie che non hanno compiuto i lavori o li stanno tutt'ora compiendo. Vale a dire le provincie diligenti saranno punite, saranno premiate le provincie neglienti. (*Commenti*).

Ciò è strano; ma non basta. Quando si tratta di riparazioni, se la riparazione ad un'opera muraria qualsiasi, alla spalla d'un ponte, per esempio, in seguito ad una piena, è fatta subito, può costare qualche centinaio di lire e rimediare alla caduta del ponte stesso; se non è fatta immediatamente questa riparazione, al primo inconveniente, alla prima vicenda meteorica si verifica lo sconvolgimento, la distruzione generale dell'opera, richiedendosi di conseguenza una riparazione di molte migliaia di lire, alla quale il Governo dovrebbe poi partecipare, perchè allora c'è tutto il tempo necessario di fare i progetti, chiedere sussidi e da parte del Governo mandare le Commissioni sul luogo per vedere quanto e come si deve sussidiare.

D'altra parte le provincie sono anche tenute ad assicurare il transito per le vie provinciali, e se le provincie devono aspettare la legge speciale per l'alluvione, che magari non verrà, e, quand'anche essa sia venuta, se debbono aspettare l'espletamento delle pratiche per dar mano ai lavori, questo transito rimarrebbe parecchi mesi interrotto non solo contro quello che è l'interesse elementare dell'economia locale ma anche contro quelle che sono le disposizioni tassative di legge.

Per conseguenza invito l'onorevole ministro dei lavori pubblici a studiare la questione ed a decidere se non sia il caso di praticamente distinguere tra le opere nuove, per le quali ben si comprendono le formalità preliminari prescritte dalla legge del 1904, e le accennate riparazioni, che non sono opere nuove, se contemplate dalle leggi speciali per le frane e le alluvioni, nel qual caso sfuggono assolutamente alla lettera, allo spirito ed alla ragion d'essere della legge del 1904.

Ed ora vengo ad un ultimo punto il quale può sembrare di carattere locale, ma per la sua portata amministrativa e finanziaria diventa a mio modo di vedere l'indice rive-

latore di un grande interesse nazionale. L'attuale progetto di legge propone un nuovo stanziamento di un milione per i lavori di bonifica del padule di Alberese in provincia di Grosseto. Dal 1900 ad oggi per questo padule di Alberese (2970 ettari di terreno da bonificare e bonificati) si spesero oltre 2 milioni. Ed io credo che l'attuale maggiore stanziamento di un milione sia dovuto alla necessità di riparare le opere distrutte dall'ultima piena dell'Ombrone dell'anno scorso, la quale produsse danni gravissimi per la mancanza di un argine nella sponda sinistra di questo fiume.

La mancanza di tale argine ha fatto sì che l'acqua dalla sponda sinistra del fiume, dove appunto dovrebbe essere l'argine dell'Ombrone, dilagasse con piena libertà ed asportasse tutte le opere murarie, che costituiscono parte integrante della bonifica locale.

Ma, onorevoli colleghi, sappiate che una relazione presentata alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nella seduta del 25 maggio 1903, sulle bonifiche di prima categoria, parla di questo padule di Alberese e dice così: « Baccarini (il compianto ministro dei lavori pubblici, che fu, in tempi anteriori, ingegnere capo del Genio civile di Grosseto) riteneva che, assegnandosi all'essicatore una pendenza chilometrica di 15 centimetri, si potesse ottenere un completo prosciugamento e tale mantenerlo, purchè si fosse provveduto a conveniente difesa dalle sregolate irruzioni d'Ombrone, Rispecchia, Carpina, Migliarina e Barlicato ed al ricapito delle acque dei poggi circostanti deviandole dal depresso padule ».

E poi si dice più sotto: « Autorizzata dalla legge 8 agosto 1895, n. 518, la relativa spesa di un milione e 200 mila lire da gravare per metà allo Stato, per un quarto alla provincia ed al comune di Grosseto e per un quarto ai proprietari interessati, si stava già per intraprendere l'attuazione delle proposte Baccarini, quando sorsero opposizioni vivissime da parte di Casa Di Lorena, principale interessata nella bonifica. Casa Di Lorena infatti, avendo nel frattempo riattivato a suo conto l'essicatore Manetti e messa a coltura la tenuta d'Alberese, sosteneva che si fosse ormai raggiunto lo scopo, e si dovesse abbandonare l'idea d'ogni arginazione d'Ombrone, la quale, senza necessità, avrebbe racchiuso in gollena 1400 ettari di fertilissimi terreni ».

Non mancarono studi accurati e visite

locali. Una Commissione tecnica si recò sul luogo. Ed in seguito alle proteste della Casa Di Lorena, la quale non vantava un diritto, ma allegava una sua comodità, si rinunciò all'idea dell'arginatura dalla sponda sinistra dell'Ombrone, così come era nell'originario progetto Baccarini. E fattasi la rinuncia, noi in quel ciclo atmosferico di dodici o tredici anni che rappresenta il verificarsi periodico delle piene, alla prima piena ebbimo lo straripamento della sponda sinistra dell'Ombrone, la rovina di tutti i manufatti, e da cotali accidenti l'effetto naturale della odierna spesa di un altro milione per la bonifica del padule di Alberese, che viene ad aggiungersi alle somme già erogate precedentemente.

Il fatto, come si vede, non manca di gravità.

Ma, onorevoli colleghi, l'argomento mi offre il destro di toccare un altro punto. Le bonifiche grossetane abbracciano una quantità di territori.

Dal 1900 ad oggi, non un ettaro di terreno fu bonificato al di là di quanto riguarda il padule dell'Alberese. Ed a confortare l'osservazione circa l'andazzo biasimevole che io indicavo poc'anzi, onde nascono poi la sfiducia delle popolazioni ed il discredito verso il Governo per le leggi votate e non eseguite, e le attese giustificatissime degli abitanti del luogo, regolarmente frustrate, non è inutile che gli onorevoli colleghi sappiano o, per lo meno, richiamino quello che la Camera ebbe a votare nel 1907, relativamente alle bonifiche, di che sto discorrendo.

E, prima di ogni altra cosa, mi piace di riferire un periodo della relazione preposta dalla Giunta del bilancio all'attuale disegno di legge.

Dice la Giunta:

« Anche a proposito delle bonifiche, la Giunta del bilancio ebbe ripetute occasioni di esprimere anche recentemente il suo pensiero sulla necessità, meglio ancora che sulla opportunità somma, che questi lavori una volta iniziati si conducano a compimento in tutte le loro parti, onde evitare per lo indugio (come quello derivato — *giova riconoscerlo* — da deficienza del personale, alla quale deficienza si sollecitarono, e si sono in parte attuati, in parte stanno attuandosi opportuni rimedi) il triplice pregiudizio di avere senza utile effetto le opere parziali compiute e pagate: di trovarle poi sciupate e rovinate allorquando viene il tempo di proseguirne i lavori, ed ancora di creare

e di accentuare non senza giusto motivo ragioni di malcontento per le popolazioni che attendono i risultamenti igienici delle bonifiche (1ª categoria) e ragioni ancora di discredito per lo Stato ».

Bellissime parole; ma quanto e come abbiano ad essere seguite dai fatti, Dio solo lo sa.

Dunque, nel 1907, la Camera era chiamata a votare una maggiore assegnazione di 6 milioni (dico: sei milioni) per le bonifiche grossetane; e l'analogo disegno di legge era preceduto da una relazione della Giunta del bilancio in cui si diceva: « La più notevole (spesa) è quella delle Maremme toscane pel cui prosciugamento, per l'esercizio 1907-908, si propone l'aumento di un milione sul limitato importo di lire 318,000, recato dallo stato di previsione. Questo milione di aumento è parte dei 6 milioni di cui alla tabella C; e rappresenta l'inizio delle opere riconosciute necessarie al compimento della grande bonifica ».

Un aumento quindi di un milione per l'esercizio immediatamente prossimo: 6 milioni complessivi per gli esercizi successivi; milioni rappresentanti l'inizio del compimento della grande bonifica. Questo, secondo la Giunta del bilancio. Ma il ministro era anche più largo; ed affermava nella sua relazione (e badiamo che siamo sempre nel 1907):

« Per le bonifiche delle maremme toscane furono assegnate (anticamente, nel 1900-902) lire 4,200,000 dalla legge di autorizzazione, di cui lire 1,800,000 furono stanziati a tutto il 1906-907, e lire 300,000 si stanzieranno in aggiunta per effetto della proposta di cui all'articolo 4 della lettera b. Rimarrebbero dunque da stanziare 2,100,000 lire; e già su queste sono stati presi impegni fino al completo esaurimento. Non solo; ma siccome, secondo un recente programma di lavori, tracciato dall'Ufficio del Genio civile, occorrono per quest'opera ancora 14 milioni circa, da spendersi entro l'esercizio 1914, e di cui sono pronti ben 26 progetti parziali, ammontanti in complesso ad una spesa di lire 6 milioni (progetti già eseguiti e pronti), perciò si è chiesta intanto l'autorizzazione per la maggiore spesa di lire 6 milioni; ed in conto di questa si propone d'iscrivere, nel 1906-908, un milione in aggiunta alla precedente richiesta, anche per aumentare l'elasticità di cassa, nei pagamenti riflettenti sia i lavori in corso, sia quelli dei precedenti 26 progetti (chi li ha

più visti?), ed avere tutti disponibili i mezzi occorrenti, senza dovere, come in passato, far prelevamenti dal fondo di riserva, il quale d'altra parte è un poco scarso nell'esercizio 1907-908 ed appena sufficiente ai bisogni di minore entità ».

Per vero, maggior quantità di buone intenzioni non si poteva manifestare, se a questo mondo bastassero le sole intenzioni!

La Camera votò i sei milioni di maggiori spese e la legge andò in vigore nel luglio 1907.

Orbene, onorevoli colleghi, nel 1907 si diceva: abbiamo assunto impegni per 2 milioni e 600 mila lire; per altri 6 milioni noi abbiamo i progetti pronti. Questo, ripeto, si affermava categoricamente nel 1907 tanto nella relazione della Giunta del bilancio, quanto nella relazione ministeriale.

Ebbene, parrà assurdo, ma a tutto il 1909-10 noi, negli stanziamenti successivi del bilancio dei lavori pubblici, non abbiamo toccato neanche una lira di quei milioni votati e lo stanziamento per l'esercizio 1909-10 riguardante le bonifiche grossetane sale alla cifra di 290 mila lire, le quali rimangono sempre entro i limiti delle originarie assegnazioni del 1900 e del 1902!

I 14 milioni che si affermavano necessari nel 1907, e dei quali si chiedeva intanto per lo meno lo stanziamento di una parte, nella cifra di 6 milioni, quei 14 milioni che dovevano essere esauriti fino al 1914, quei 14 iperbolici milioni, ridotti ora a 290 mila lire per esercizio, se si va avanti di questo passo, li vedremo esauriti fra 40 o 50 anni; e per le terre della maremma toscana continuerà a trionfare l'anofele e potremo anche ricorrere con grande speranza ai presidi dell'amico Celli, attendere con eroica fiducia tante belle cose dalla scienza in altri campi e magari dal Governo in altri suoi ordini di attività, ma per ciò che costituisce l'opera per la quale il Parlamento italiano ha preso un impegno così solenne, preciso ed assoluto, noi ci troviamo di fronte ad uno stato di fatto che, senza mancare di rispetto ad alcuno, perchè qui scompaiono le persone e si tratta di cose, di organismi, di manchevolezze generali, senza mancare di rispetto ad alcuno, ripeto, ci troviamo di fronte ad uno stato di cose che si può definire come una vera e propria burletta.

Così io termino le mie brevi osservazioni non chiedendo al ministro neanche delle assicurazioni precise e categoriche: mi preoccupa l'idea che oggi l'onorevole ministro

non avesse a pregiudicare con qualche denegazione le ragionevoli e giuste speranze dell'avvenire.

Intorno alle strade, intorno alle bonifiche, avremo ancora campo di discutere largamente, ed in sede più opportuna entrerò in particolari che ho creduto mio dovere di lasciar correre nella presente discussione.

Ma dico una sola cosa: i comuni, che non hanno neanche la strada di accesso al capoluogo della provincia, che sono infestati dalla malaria e sono spopolati per l'esistenza di grandi paduli, sentono come al di là e al di sopra di tutto ciò che può avere il carattere voluttuario esistono queste prime providenze della vita e dell'economia locale.

Pare invece un destino che, se si tratta di grandi palazzi, se si tratta di monumenti, l'italiano sia sempre quello che da parecchi secoli a questa parte ha dimostrato di essere, cioè non tanto un artista quanto un individuo che ha velleità di artista, che ama darsi l'aria di artista.

Se si tratta del palazzo di Giustizia, o del nuovo palazzo dei lavori pubblici, se si ragiona del monumento a Vittorio Emanuele, che alla fine vedremo, ma ho forte paura abbia a riuscire tutt'altro che un grande contributo alla estetica della nuova Roma; se si votano come nel disegno di legge queste spese le quali hanno, ad ogni modo, carattere evidente di voluttuarietà, noi, a nome di quelle popolazioni che soffrono, di quelle popolazioni che sentono lo stimolo doloroso, l'aculeo del bisogno immediato, riflettentesi sulla stessa esistenza dei singoli, obbligati a vivere nelle località più infelici, vi diciamo: onorevole ministro, badate, ora aumentiamo gli stanziamenti per il monumento a Vittorio Emanuele, per il palazzo di Giustizia, per il palazzo dei lavori pubblici e per il palazzo del Parlamento; studiate un poco il modo di aumentare di qualche cosa il bilancio dei lavori pubblici, di allargare alquanto i margini di quella spesa straordinaria consolidata, come le spese consolidate militari hanno dimostrato di avere una elasticità notevole e di potere, dopo il consolidamento, con grande agevolezza, passare a cifre complessive maggiori; perchè altrimenti ci troveremo, giorno per giorno, costretti a tirar su il lenzuolo troppo corto, mettendoci in condizione che si scoprano i piedi quando si vogliono coprire le spalle. E se a questo au-

mento della cifra consolidata noi potremo giungere, se alla realizzazione delle opere pubbliche di prima necessità si riuscirà un giorno a provvedere, l'avervi concorso col mio modesto richiamo di oggi, sarà una grande soddisfazione per me. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Molina.

MOLINA. Onorevoli colleghi, sarò breve, anzi brevissimo. Io non intendo discutere il disegno di legge che oggi è sottoposto al vostro esame, ma mi occuperò esclusivamente di un particolare che interessa il monumento a Vittorio Emanuele, spinto da un vivo sentimento di decoro artistico, che auguro presieda sempre all'esecuzione di quell'opera insigne, come, è doveroso constatarlo, vi ha presieduto dalle sue origini a tutt'oggi.

Però una notizia che è stata largamente diffusa dai giornali, la quale confermerebbe una deliberazione presa dalla Sottocommissione artistica addetta al monumento, ha scosso la mia fede e mi ha fatto temere che in avvenire si voglia seguire un'altra via.

Si disse che la Sottocommissione artistica avrebbe deliberato di fare eseguire i lacunari del portico in stucco, anzichè in bronzo, e ciò per il timore che quei lacunari non possano esser compiuti per il 1911, consolandosi nella considerazione che ciò avrebbe portato una economia di 500 mila lire, economia che dimostrerò che non esiste. Si aggiunse poi che, in ogni caso, i lacunari in stucco avrebbero anche potuto essere provvisori.

Confesso che rimasi io di stucco, ad una notizia così straordinaria; impressione questa che del resto è stata divisa dalla gran massa del pubblico. Ora l'onorevole ministro, nella relazione che accompagna il presente disegno di legge, assicura che i lacunari saranno fatti in bronzo, ma dopo il 1911. Mi compiacio di questa dichiarazione rassicurante dell'onorevole ministro.

Però la indeterminatezza di tempo nella esecuzione del lavoro, mi fa temere che si possa ritornare sul concetto di eseguire i lacunari in stucco, anzichè in bronzo; forse anche per altri criteri che potranno manifestarsi in quel tempo, e quindi ritengo utile dimostrare agli onorevoli colleghi l'errore gravissimo che si commetterebbe, con l'augurio che una protesta partita da questi banchi valga ad escludere per sempre un pericolo simile.

O provvisoria, o definitiva, l'esecuzione

dei lacunari in stucco offenderebbe la dignità artistica di quell'opera grandiosa, l'armonia della quale sarebbe turbata da un provvedimento che non trova giustificazioni. Non per questioni di tempo, perchè nello stesso bando di gara pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici per la aggiudicazione dei lacunari era detto che questi dovrebbero essere eseguiti nel periodo di 12 mesi. Ora abbiamo dinanzi a noi più di 20 mesi, tempo più che sufficiente per compiere decorosamente simile lavoro. Ma se anche i lacunari non potessero essere completati per il 1911, dal momento che altre parti del monumento mancherebbero per quell'anno, sarebbe preferibile che solo una parte dei lacunari fosse fatta, in modo che i visitatori potessero comprendere ed ammirarne l'effetto armonico col resto del monumento, anzichè sostituirli con lo stucco ispirandosi a concetti che impicciolirebbero l'importanza di quell'opera così grande.

Non per questione di economia, come avevo accennato innanzi. Economia d'altra parte fuori di posto. Poichè, se è vero che la differenza di costo fra lo stucco ed il bronzo patinato, filettato d'oro, ecc., s'aggirerebbe tra le trecento e le quattrocento mila lire, e non oltre il mezzo milione, come si voleva dire, non è men vero che questa economia sarebbe ben presto assorbita dalla necessità di togliere lo stucco e sostituirvi quel bronzo che oggi si vorrebbe bandire. Con quale spesa lascio immaginare.

Rammento che nei lavori del Palazzo di giustizia si erano eseguiti i fregi degli ampi e lunghi corridoi e delle scale con lo stucco: a lavoro compiuto si notò subito lo strano, indegno contrasto che quello stucco faceva col bellissimo travertino del palazzo.

Allora si disfecero i fregi di stucco e si rifecero in travertino.

A voi, onorevoli colleghi, ogni commento.

Dirò di più. Nello stesso Palazzo di giustizia, nella gara per l'aggiudicazione degli apparecchi artistici di illuminazione si è data la preferenza giustamente ad un'offerta che porterà una spesa di 400 mila lire, e non ad una di sole 200 mila, appunto per un elevato concetto di dignità del lavoro che deve presiedere in un edificio così monumentale e di tanta importanza.

Ora sarebbe veramente strano che nella esecuzione dei lacunari del portico di un monumento così colossale quale è quello a Vittorio Emanuele dovesse prevalere un

meschino criterio di male intesa e inopportuna economia.

Signori! Il monumento a Vittorio Emanuele II in Roma è più che un monumento, è più che una grande opera d'arte. Il monumento a Vittorio Emanuele II è il simbolo di una nuova civiltà che si sovrappone alle civiltà tramontate per sempre.

È l'affermazione della terza Italia e del pensiero moderno, che lasciò la gran pietra miliare di un'era novella con l'entrata delle truppe italiane in Roma. Ora non è lecito, non è decoroso associare lo stucco al rezzato, al botticino, ai marmi che danno corpo, anima, bellezza a un monumento destinato a vita millenaria. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino.

GALLINO. Onorevoli colleghi! Il disegno di legge ora in discussione provvede all'esecuzione di varie importanti opere pubbliche, quali: la costruzione della nuova Aula per la Camera dei deputati, i lavori di proseguimento del monumento a Re Vittorio Emanuele in Roma, la costruzione della nuova sede del Ministero dei lavori pubblici, le bonifiche, i consolidamenti di frane, le sistemazioni idrauliche e forestali in varie località, e finalmente anche provvede alla costruzione delle strade che, in virtù dell'articolo 54 della legge 15 luglio 1906, numero 383, devono allacciare i comuni isolati alle esistenti reti stradali.

Per brevità tralascio di parlare tanto sull'urgenza, per me relativa, di taluna fra le importanti opere ora menzionate, quanto sull'opportunità d'investire somme così ingenti in costruzioni un po' da grandi signori, mentre si lesinano stanziamenti a costruzioni di strade che rispondono alle impellenti necessità della vita rurale. Nemmeno accennerò alle lodevoli assegnazioni di fondi fatte per maggiormente attivare le costruzioni delle strade che dipendono da leggi varie anteriori al 1906, ma solo mi limiterò a parlare dei provvedimenti, da questo disegno di legge contemplati, per la costruzione delle strade dei comuni isolati.

Ed anche su questo argomento poco mi rimane a dire, dopo quanto hanno esposto, così bene, i colleghi Cavagnari e Viazzi.

Però in primo luogo non posso a meno anch'io d'insistere perchè, dando esecuzione alla legge, sieno reintegrati al più presto possibile le somme stornate dai milioni accantonatisi per queste strade, storni che,

come risulta dal disegno di legge n. 4, di autorizzazione di spese per opere pubbliche, furono accordati con espressa dichiarazione che nessuna alterazione s'intendeva apportare all'entità finanziaria delle singole autorizzazioni di spese contemplate da leggi.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma quella non era contemplata da alcuna legge.

GALLINO. Non così ha risposto allora, onorevole ministro, per tranquillizzare l'onorevole Viazzi che chiedeva dichiarazioni esplicite su quello storno proposto.

Colle frasi da me citate si esprimeva invece la relazione che accompagnava quel disegno di legge, ed ella allora, onorevole ministro, solennemente dichiarava: « La diminuzione proposta - di 300 mila lire agli accantonamenti per le strade dei comuni isolati - non porta nessuna diminuzione della spesa autorizzata per la costruzione delle strade di allacciamento; perchè (come è dichiarato nella stessa relazione e come è nell'ordine naturale delle cose), siccome si tratta di una autorizzazione di spesa data per legge, così le 300 mila lire, che si diminuiscono oggi, dovranno essere reintegrate in un bilancio futuro ».

Diguisachè sul reintegro delle somme stanziatè non aggiungo parola, perchè non dubito punto che il ministro provvederà.

Ma questo accordato e aggiunto a milioni 1 e mezzo a residuo degli stanziamenti passati, e ai milioni 3 proposti dal presente disegno di legge, che ipoteca per solo 1 milione all'anno i tre bilanci futuri, si arriva ad una somma di 5 milioni coi quali il Governo intende por mano alla costruzione del primo gruppo di strade stabilito dal piano regolatore in via di preparazione.

Questa somma è adeguata al bisogno? Rispondo: a mio avviso sì, pel caso speciale dei comuni fortunati che saranno compresi nel primo gruppo, il quale beneficia degli accantonamenti fatti nel periodo d'avviamento della legge. No, per i gruppi triennali successivi, se gli stanziamenti annuali rimarranno nel limite del milione, come sin qui fu fatto, e come sembra si voglia fare in futuro giudicando dagli stanziamenti impegnativi dal presente disegno di legge.

Perchè i comuni isolati che attendono con ansia di beneficiare della provvida legge del 1906 sono circa 450, con una lunghezza totale di strade a costruirsi di circa 2,500

chilometri, strade a costruirsi le quali prevedono una spesa di cinquanta milioni in cifra tonda.

È bensì vero che da questa somma dovrebbero detrarsi i due sestimi dovuti dai comuni e provincie interessati, ciò che farebbe diminuire a soli trentaquattro milioni circa il fabbisogno dello Stato. Ma siccome i preventivi pur troppo sono sempre tanto lontani dai consuntivi - e il presente disegno di legge ne dà la prova nella sua prima parte - così ritengo essere nel vero affermando che lo Stato potrebbe dichiararsi contento se la sua quota parte di spesa non oltrepasserà i cinquanta milioni. Ed in allora?

Dato lo stato di fatto di un fabbisogno di cinquanta milioni e del consuetudinario stanziamento di bilancio di un milione, in allora, ripeto, si presenta netto il dilemma:

O il ministro dei lavori pubblici continuerà nello stanziare questo solo milione all'anno per le strade che devono allacciare i comuni isolati, e allora condannerà i comuni più disgraziati, gli ultimi, ad aspettare cinquant'anni per vedere le loro strade costruite, mediamente per tutti venticinque anni, risultato questo non giusto, non equo, non corrispondente alle finalità della legge del 1906, e quasi a derisione delle aspirazioni che le popolazioni di 450 comuni avranno concepite dopo quella benefica legge.

O con speciali disposizioni legislative - ed è ciò che invoco - l'onorevole ministro studierà e proporrà nuovi stanziamenti proporzionati al bisogno, e allora solo la legge del 1906 riceverà logica attuazione.

E qui, aprendo una parentesi, contrariamente a quanto fu detto dal collega Viazzi, mi permetto invece rivolgere una parola di lode a tutto quanto il personale del Genio civile che, scarso di numero, in un periodo di tempo relativamente breve, ha saputo arrivare alla fase ultima di preparazione di tanta mole di lavoro, ossia alla determinazione del piano regolatore di lavori che deve soprintendere all'attuazione della legge.

Tenevo a dichiarare questo: ma chiudendo la parentesi, ora domando: a quale delle due soluzioni del dilemma suaccennato si atterrà l'onorevole ministro?

Spero alla seconda, perchè la questione delle strade dei comuni isolati merita tutta la considerazione della Camera, tutta la sollecitudine del Governo.

Perchè si tratta di 450 poveri comuni

o disseminati sulle falde delle Alpi e degli Appennini, o perduti in valli profonde, messi fuori del consorzio umano, per i quali è impossibile l'esportazione dei prodotti locali; comuni poveri che, per contro, partecipano a tutti i pesi dello Stato, della provincia come i grandi centri, coll'aggravante di sopportare tasse proprie quadruple, quintuple di quelle erariali.

Queste 450 meschine popolazioni montane, le vere cenerentole della gran famiglia italiana, con rassegnazione più unica che rara, con fiducia sempre viva nell'opera del Governo tutto danno allo Stato, dal quale quasi nulla ricevono e che sinora non conoscono che attraverso la figura dell'agente delle tasse e del commissario di leva che quivi recluta abbondantemente i migliori e più fidi soldati.

Nel breve periodo di tempo che ho l'onore di appartenere alla Camera ho sempre modestamente cooperato a studiare e approvare leggi di favore per i grandi centri che avevano bisogno di porti, di ferrovie, di sventramenti, d'opere igieniche, persino di sistemazione finanziaria, e a queste leggi ho sempre dato, lo ripeto, il mio voto senza esitazione, talvolta con entusiasmo, sempre cosciente di compiere un'alta missione sociale.

Ma questa volta invoco da voi, onorevoli colleghi, di volgere lo sguardo ai miseri che in parte anch'io rappresento, a queste 450 abbandonate popolazioni rurali che implorano di essere tolte, non con promesse, ma con fatti, dall'isolamento nel quale ancora oggi si trovano, che domandano di essere messe in grado di vivere nella patria alla quale sono affezionatissime, che nulla di meglio desiderano che di poter rimanere lavoratori della terra, nella terra natia.

Onorevole ministro, non presento in proposito formale ordine del giorno perchè confido nel vostro senno e cuore. Il provvedere prontamente alla costruzione di queste strade dei comuni isolati è opera doverosa, patriottica, saggia; ed io non dubito che questa opera doverosa, patriottica è saggia voi compirete, e la compirete non con ripieghi di prestiti od altro ai quali questi poveri comuni mal si adagierebbero, ma con proporzionati assegni di bilancio che alla costruzione diretta delle strade provvedano, per effettuare una buona volta la redenzione economica di tante buone e affezionate popolazioni di montagna. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Anch'io, come l'onorevole Galino, mi sono iscritto a parlare su questo progetto di legge non per discutere sulle somme che si vogliono stanziare per i lavori occorrenti al monumento a Vittorio Emanuele, o per la nuova aula parlamentare, o per il nuovo palazzo del Ministero dei lavori pubblici, o per le altre opere comprese in questo progetto di legge, ma per lamentarmi amaramente e vivamente del modo con cui anche in questa legge vengono trattati i poveri comuni rurali di montagna — quei comuni che non hanno potuto usufruire della legge del 1903 di accesso alle stazioni ferroviarie, e che hanno sperato di poter godere dei benefici della legge 15 luglio 1906, articoli 53, 54, 55, per la costruzione delle loro strade rotabili mancanti, che li colleghino colla restante rete stradale, e quindi col civile consorzio.

Si tratta di 439 comuni rurali, perduti fra le montagne, che non hanno alcun mezzo di comunicazione all'infuori di cattive strade mulattiere, anzi strade da capre.

Si tratta di estesi territori, ricchi di fertili terreni e di acque copiose, nei quali si potrebbe sviluppare molto bene l'agricoltura, ma ciò oggi non si può fare, perchè le spese di trasporto portano via una gran parte dell'utile ricavabile, e qualche volta le spese di trasporto eguagliano il valore della merce trasportata.

Si tratta di poveri montanari, gente onesta e laboriosa, staccata quasi dal civile consorzio, che contribuisce, come ben disse or ora il mio amico e collega onorevole Galino, colle sue tasse a pagare alle città ed ai paesi di pianura tutte le moderne comodità, porti, ferrovie, direttissime, treni di lusso, monumenti, palazzi, ecc., e che essa quasi nulla riceve dallo Stato, che riesce a conoscerlo solamente quando l'esattore la chiama a pagare le tasse o quando deve fare il soldato. È da lassù appunto che vengono i migliori soldati, gli alpini specialmente!

Essi conoscono pure lo Stato, quando le guardie forestali, che essi stessi contribuiscono a pagare, intimano loro delle contravvenzioni per avere dissodato terreni onde piantare grano, o tagliato legna per far fuoco, o fatto pascolare pecore o capre in terreni che le città e le provincie hanno fatto per loro difesa recentemente vincolare, ma che

in passato, a memoria d'uomo, non erano mai stati soggetti a vincoli.

La legge 15 luglio 1906, all'articolo 54, aveva stabilito che nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici si sarebbe inserita in rate annuali la spesa complessiva e che frattanto nel bilancio 1906-907 si sarebbe stanziato un milione di lire, ossia con quell'articolo si è voluto stabilire che per intanto si stanziava un primo fondo di un milione, salvo a stanziare ogni anno somme maggiori a seconda delle domande che i comuni avrebbero presentato ed a seconda che i progetti fossero ultimati.

E difatti questa prima somma di un milione venne stanziata nel bilancio 1906-907 e conservata tuttora. Ma al successivo bilancio, colla ragione che i progetti non erano pronti e che non si era ancora speso nemmeno il milione del 1906-907, non si stanziò alcuna somma, si indicò solamente il titolo *per memoria*. Nel bilancio 1908-909 si stanziò nuovamente un milione, che poi venne stornato nell'assestamento od in successive leggende di variazione, e si adibì quella somma ad altri lavori. Si ebbe però cura di dichiarare che quelle somme sarebbero state compensate nei bilanci successivi con corrispondenti reintegri.

È per questa ragione che io allora non ho pensato a protestare, tanto più che non erano ancora pronti i piani regolatori ed i piani d'esecuzione di quelle strade. Ho visto poi che nel bilancio 1909-10 (ancora da approvarsi) si riduce lo stanziamento, per queste strade a sole lire 500,000; ed io mi preparava a protestare contro questa riduzione di somma, ed a domandare invece un aumento, portando lo stanziamento ad un milione e mezzo, ed a domandare che fossero reintegrati il milione dell'esercizio 1907-908 e quello dell'esercizio 1908-909.

Ora - se ben comprendo - con questa legge all'articolo 7 il ministro intenda passar sopra al passato, ne vuole ottenere la quitanza, ed ipotecare il futuro in modo che per gli esercizi 1910-11, 1911-12, 1912-13 si stabilisca la cifra di un milione come massimo, non di più.

Se le cose sono così, a me tutto ciò pare ingiusto, e pare non corrisponda allo spirito della legge 15 luglio 1906.

Ed ora vediamo che cosa si è fatto di pratico per eseguire questa legge.

Gli Uffici del Genio civile hanno dapprima fatto un elenco sommario di quante strade possono cadere sotto questa legge, e

ne elencarono 439 preventivando una spesa di 45 milioni. Fu un lavoro fatto sulla carta dello stato maggiore che ha portato pochi giorni di studio - contrariamente a quanto disse l'onorevole Gallino.

Il ministro ha compilato un regolamento di otto articoli e lo ha fatto approvare nel novembre 1907.

Delle 439 strade, indicate dagli Uffici del Genio civile dal Ministero dei lavori pubblici alcune vennero accertate come mulattiere o carraje, tutte le altre rotabili. Si formò così un piano regolatore contro il quale ricorsero alcuni comuni.

Ora si sta attendendo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e si sta attendendo pure che il Ministero formi quanto prima il primo piano triennale di esecuzione per ogni provincia.

In sostanza, in tre anni di tempo, di veramente pratico si è fatto poco: non si è cominciata alcuna strada, anzi non si è cominciato ancora lo studio di alcun progetto da parte degli Uffici del Genio civile, e, quello che più importa, non si sono accantonate le somme necessarie.

Nella mia provincia esistono sette di queste strade, anzi tutte sono nel mio collegio.

Vedendo la lentezza con cui procede il Governo e temendo anche che molto tempo occorresse ancora per studiare il progetto, dato il poco personale del Genio civile, io per guadagnar tempo, ho consigliato a quei comuni di far preparare essi stessi i relativi progetti. Essi potevano così essere pronti appena fosse uscito il primo piano triennale di esecuzione.

Ma ora a che cosa servono quei progetti, se non si stanziano le somme sufficienti?

Io credo quindi che sia doveroso reintegrare almeno il milione degli esercizi 1907-908 e 1908-909 e stanziare nei bilanci successivi 1909-10, 10-11, 11-12, 12-13, ecc., almeno un milione e mezzo per anno - od almeno si stanzino due milioni per ognuno degli anni 1910-11, 11-12, 12-13.

Si avrebbe così qualche cosa per poter cominciare a fare qualche strada in ogni provincia d'Italia.

È per questa ragione che io ho firmato l'ordine del giorno Viazzi.

Oppure bisognerebbe che almeno la Cassa depositi e prestiti potesse dare a questi comuni somme ad interesse ridotto, onde essi potessero per proprio conto anticipare i lavori.

Io prego l'onorevole ministro a voler accettare queste nostre proposte od a proporre quella qualunque altra soluzione che egli credesse migliore, perchè la legge del 1901 abbia pronta e seria attuazione.

In caso contrario, io sarò obbligato a votare contro questo progetto di legge ed il bilancio dei lavori pubblici, quando verrà in discussione, non permettendomi la mia coscienza di votare forti somme per palazzi e monumenti, quando si nega il puro necessario ai poveri comuni di montagna e non si mantengono le promesse fatte.

Promissio boni viri est obligatio, dice il proverbio latino. Ma questa obbligazione è tanto più *sacra*, quando si tratta di povera gente che domanda il puro necessario e quando la promessa è consacrata in una legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami.

BELTRAMI. Sono lieto che altri precedenti oratori, non appartenenti a questo estremo settore della Camera, siano stati concordi nel deplorare che, mentre si hanno cure per spese di lusso, si continui ad abbandonare le spese di assoluta necessità.

Quindi non mi tratterò, come essi, sul confronto di quanto è preventivato per monumento a Vittorio Emanuele, per la sede del Ministero dei lavori pubblici e per la nuova sede del Parlamento, con quant'è preventivato per le opere stradali. Io dico francamente, onorevole ministro, che nel leggere le prime parole di questa sua relazione, ho riportato la impressione di un secchio d'acqua gettato addosso a tutti coloro che speravano molto, per la risurrezione economica delle loro regioni, nella legislazione sulle strade. Mi è sembrato un secchio d'acqua, perchè qui nella relazione, accennandosi, per esempio, alla legge del 21 giugno 1906, n. 238, si dice precisamente: « Quella legge conteneva già una vera e propria autorizzazione della spesa straordinaria per opere pubbliche, in base ad un programma di massima che si viene svolgendo; si tratta ora di prelevare dai fondi, con quella legge assegnati, quanto è richiesto per le singole opere, di designare in altri termini in modo specifico le erogazioni da farsi in base a quella autorizzazione generica ».

Dunque, prima lo specchietto per le allodole, la promessa generica delle leggi, e poi si viene a smorzare le speranze dei comuni, dicendosi in sede di stanziamento:

badate però, non fatevi illusioni, che io non posso stanziare che tanto.

E dopo avere accennato a questi stanziamenti, più innanzi si ha la premura di mettere bene in mente a questi comuni che non si farà più altro per un sessennio; e si accenna anche che questo rappresenta quanto strettamente occorre per continuare gli stanziamenti necessari nei prossimi bilanci.

Vi è adunque la riprova, ancora, che assolutamente si vuole andare a scartamento ridotto e si vuole con una mano portar via quanto con l'altra si era fatto mostra di dare prima. Per cui mi concordo precisamente col collega che mi ha preceduto in questa discussione, col collega Agnesi, il quale è preoccupato, e la preoccupazione deve essere in tutti noi, che con questa legge si viene, anzichè a far fare un passo innanzi ai lavori stradali, a mettere un bastone fra le ruote.

Poichè nella relazione c'è un accenno a strade nazionali e a strade provinciali, colgo l'occasione per fare questa raccomandazione.

Abbiamo località dove si incontrano strade nazionali e strade provinciali.

Non fa bisogno di notificare con avvisi a quelle popolazioni che, per esempio, una strada da provinciale è passata nazionale, perchè la prova si ha nella cattiva manutenzione. E, per non esser vago, accenno, ad esempio, alla strada nazionale (e cito questa, perchè è ancor più mortificante, di fronte alle altre nazioni, trattandosi di una zona di confine e precisamente del confine svizzero) accenno, adunque, alla strada nazionale che dal Lago Maggiore passa ai piedi delle Cave di Montorfano e va fino a Gravellona Toce; ebbene essa è completamente abbandonata.

Ho visto nel disegno di legge degli stanziamenti per le frane e per riparare ai danni delle nevi di questo inverno; orbene io colgo questa occasione per ricordare al ministro la necessità di provvedere a far sparire queste trascuranze nella manutenzione delle strade nazionali, trascuranze visibili dal contrasto con le altre strade.

Fatto questo accenno, ritorno senz'altro alla questione odierna e osservo, anzitutto, che le due leggi 8 luglio 1903 per le strade di accesso alla stazione e 15 luglio 1906 per i comuni isolati non si presentano in condizioni di reale attuazione.

Ed invero con la legge 1903 si è proclamato il diritto in tutti i comuni, che si trovano nelle condizioni volute, di avere la strada di accesso alla stazione. Ma d'altro lato poi nell'articolo ultimo (ed è qui che casca l'asino) si è stanziata la somma minima di un milione e 500 mila lire.

Tale stanziamento è veramente irrisorio qualora si pensi al numero grande di comuni, che si trovano nella condizione di avere diritto alle strade di accesso alle stazioni; e quindi accade che quando i comuni inoltrano alle autorità competenti i progetti per queste strade, gli uffici, per non confessare che non vi sono i fondi per far fronte a questi sussidi, mettono una infinità di bastoni fra le ruote, mandando indietro il progetto e richiedendo una infinità di dati con nessun altro scopo se non quello di ritardarne l'approvazione; non già perchè il progetto non sia conforme alla legge (ciò è un pretesto), bensì perchè non si possono dare i sussidi, disponendosi della somma così esigua di un milione e mezzo, che spesso, poi, mediante storni viene anche diminuita ad un milione, e meno!

Se non temessi di tediare la Camera, potrei, poi, leggere una nota della prefettura di Novara, giunta ora, e riguardante i comuni di Trarego e Vigiona, al lago Maggiore, e precisamente sopra Cannero; dalla quale sembrerebbe che la legge del luglio 1906 anzichè venire in aiuto di quei paesi è stata forse creata per impedire l'esplicazione della legge 1903, poichè oggi gli uffici competenti hanno trovato un nuovo sistema per ritardare la costruzione di quelle strade; e cioè dicono ai comuni che chiedono la strada in base alla legge del 1903: no, provvedetevi con quella del 1906; e a quelli che la reclamano in base alla legge del 1906, dicono: no, dovevate provvedervi in base alla legge del 1903.

In questo modo si manda da Erode a Pilato, e in concreto quei comuni attendono invano di poter avere l'esecuzione di quelle opere stradali.

Io mi associo ai colleghi Gallino e Agnesi nel fare presenti alla Camera le condizioni disastrose, in cui si trovano i comuni della montagna.

Sono comuni i quali non hanno i benefici degli altri servizi del piano, sono comuni che non hanno dunque nè ferrovie, nè tramvie nè canali, non hanno nè linee telegrafiche nè telefoniche, nessuno insomma di tutti quei servizi, che si trovano al piano.

Ora sembrerebbe che quella gente lì, la quale non ha nessuno dei vantaggi di questi pubblici servizi, dovrebbe non pagare le tasse.

Al contrario hanno continuato a pagarle per anni ed anni molti; per 40, 50, 60 anni e più; insomma, da quando vige il sistema tributario, quelle povere popolazioni della montagna hanno continuato e continuano a pagare le tasse al pari di tutti coloro che sono al piano, senza avere i vantaggi, che ho enumerato.

Niente di niente essi hanno avuto, e per venire sempre in aiuto alla grande agricoltura ed all'industria del piano, si è dato loro, quale unico servizio, quello del vincolo forestale.

Vedete in quale condizione disgraziata si trova quella gente!

Dunque, non ferrovie, non tramvie, non strade, non canali, non telefono, nè telegrafo, ed essi debbono poi sopportare, per colmo, questo sacrificio di vedersi privati dei vantaggi della loro piccola proprietà per venire in aiuto a quelli del piano.

Ora consenta, onorevole ministro, che noi tutti in questa Camera, senza distinzione di settori, come si vede, ci facciamo eco della condizione disagiata degli abitanti della montagna, i quali debbono ricorrere alla emigrazione.

Nella discussione del bilancio del Ministero della guerra, si è lamentato che una delle cause per le quali il nostro esercito si trova diminuito delle sue reclute migliori, è la grande emigrazione.

Ora questa non è una emigrazione volontaria, capricciosa. I montanari non emigrano, per andare a fare dei viaggi di divertimento, ma emigrano perchè al loro paese non sono in alcun modo aiutati ed assecondate le industrie forestali.

Quella gente che non ha strade di comunicazioni si trova, per esempio, in queste condizioni, che ha dei boschi e dopo averli tagliati deve veder marcire la legna, in luogo, perchè non vi è la comodità di strade per cui trasportarla.

Assolutamente, tutto ciò che potrebbe essere un aiuto alla condizione dei paesi di montagna è trascurato.

Voglio fare un'altra raccomandazione su un fatto, che deve richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici.

Difficilmente dunque i comuni di montagna riescono ad ottenere queste strade, quando finalmente, bene o male, le ot-

tengono (siccome gli uffici governativi, perchè il Governo desse il minimo dei sussidi, consigliarono i comuni a ridurre i progetti al minimo della spesa, in quanto solo, in questo caso, i progetti vengono approvati) queste strade sono così mal costruite da diventare inservibili dopo pochi anni.

Allora le spese di manutenzione diventano maggiori di quelle della stessa costruzione; con questa differenza che, mentre per la costruzione si è avuto il concorso dello Stato, la manutenzione è tutta a carico dei poveri comuni!

E di un'altra grave condizione di fatto dobbiamo preoccuparci ed è che, in quei paesi di montagna, in genere, predomina la piccola proprietà. Quando si deve espropriare un terreno per la costruzione di una strada, si danno delle indennità meschinissime di 10, 15 o 20 lire, che quei poveri diavoli non riescono mai ad ottenere, perchè, per arrivare a ritirare una di quelle piccole indennità, si deve spendere somme enormi. Per citare un esempio, che è passato sotto i miei occhi, potrei ricordare all'onorevole ministro che nella provincia di Novara, nel mio mandamento di Omegna e precisamente in Valle Strona, vi sono dei piccoli proprietari espropriati, che avanzano precisamente le 10, le 20, le 30, le 40, le 50 lire, ma devono rinunciare a prenderle, lasciandole nelle fauci del fisco, perchè per riscuoterle dovrebbero spendere altrettanto in tante pratiche, carta bollata, ecc. ! (*Rumori*).

Questi sono fatti veri e reali che potrei documentare.

Ho finito. Ma non posso a meno di fare un confronto. È una cosa mortificante per noi la condizione in cui si trovano i comuni del confine. Per esempio, sul Lago Maggiore, e nell'Ossola, al confine svizzero fanno difetto le strade, le ferrovie e tramvie, il telegrafo ed il telefono e, quei pochi servizi pubblici che abbiamo, li abbiamo per riverbero della Svizzera.

È la Svizzera che ha risolto il problema del traforo del Sempione: è la Svizzera che dicesi costruirà la linea elettrica Domodossola-Locarno, e, pare, che sarà una combinazione finanziaria ancora estera che ci darà — se ce la darà! — la linea che da Locarno deve congiungersi colla Milano-Arona-Domodossola, alla stazione di Fondo Toce.

È qualche cosa di mortificante!

Anche la navigazione sul Lago Maggiore è

completamente nelle mani di azionisti svizzeri, i quali compilano, per esempio, gli orari in guisa da avvantaggiare la loro regione, mentre la nostra è completamente abbandonata.

Ho voluto fare questo accenno per dimostrare che si impone la necessità di pensare agli interessi di quella regione. Se voi volete che quella ed altre regioni abbiano a rifiorire e che le popolazioni non abbiano ad emigrare dovete aiutarle colle opere pubbliche.

Confido che la Camera, oggi, di fronte al voto unanime si può dire, perchè è partito da tutti i settori, voglia entrare nel concetto espresso dall'onorevole Viazzi, che cioè non si debba in nessun modo pregiudicare la condizione di questi comuni che hanno diritto alla viabilità ma si debba pensarvi seriamente; perchè allora, ma allora soltanto, voi potrete parlare di unità della patria, quando non vi siano queste diversità di trattamento per cui sonvi regioni completamente abbandonate. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Scorciarini-Coppola.

SCORCIARINI-COPPOLA. Abituato a modeste richieste per rendermi più favorevole e facile l'accettazione di esse io mi sono permesso di presentare un emendamento...

PRESIDENTE. Allora potrebbe aspettare all'articolo.

SCORCIARINI-COPPOLA. Paro adesso per allora.

PRESIDENTE. Poichè ha l'emendamento all'articolo 7...

SCORCIARINI-COPPOLA. In ogni modo sono iscritto nella discussione generale.

PRESIDENTE. Del resto padri pure; siamo infatti in discussione generale.

SCORCIARINI-COPPOLA. Dunque mi sono permesso di presentare un emendamento per elevare la somma potata dall'articolo 7 per le strade dei comuni isolati di un milione annuo degli esercizi 1910-11, 1911-12, 1912-13, a quella di un milione e mezzo, con l'aumento complessivo di un milione e mezzo onde parzialmente reintegrare i mancati stanziamenti di bilancio dopo quello del 1906-907 e gli storni che sono stati fatti in prosieguo.

Ma francamente dichiaro che dopo tutto quello che è stato detto dagli onorevoli colleghi, i quali mi hanno preceuto, con tanta vivacità di sentimento corrispondente

alla realtà degli urgenti bisogni, io mi sento proprio nel dovere di ritirare questo emendamento, poichè le proposte in esso contenute sono troppo poca cosa a fronte di essi.

Voglio però esprimere la fiducia che il ministro, rendendosi conto della necessità di far entrare nella vita civile una quantità di paesi che ne sono separati, sentirà come uno dei suoi principali compiti quello di provvedere alla risoluzione del grave problema stradale in genere dei piccoli comuni e non solo per quanto riguarda le strade dei comuni isolati.

Aggiungo una osservazione. Nella lunga discussione che ebbe luogo in occasione della legge 15 luglio 1906, cioè della legge per il Mezzogiorno e le isole, fra i tanti diversi bisogni che vennero esposti, tutti gli oratori furono concordi nell'affermazione che il più grave, il più importante di essi fosse quello delle strade.

Tuttavia in quella legge non fu provveduto a questo bisogno che con quella unica disposizione la quale riguarda le strade dei comuni isolati di tutta l'Italia, mentre il problema stradale delle provincie meridionali è intimamente connesso al problema del suo miglioramento agrario e del suo risuscitamento economico.

E poichè ho facoltà di parlare, mi permetto raccomandare all'onorevole ministro di tener conto, nella graduatoria che dovrà farsi delle strade da costruirsi, di quelle che in parte sono state costruite dai comuni, in forza della legge del 1868, e che disgraziatamente non furono completate. Vi sono taluni comuni che si dissestarono nelle loro condizioni finanziarie per costruire un tronco di strada: ma questi tronchi di strada rimangono da venti a trenta anni abbandonati senza essere allacciati alla rete stradale ordinaria, e stanno lì ad acuire il senso del disagio e dell'isolamento di quei paesi.

Presentazione di una relazione.

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

CACCIALANZA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge: Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione di i provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche.

PRESIDENTE. L'onorevole Podrecca ha facoltà di parlare.

PODRECCA. Io credo che il Governo abbia mal provveduto, associando queste domande di maggiori stanziamenti per due ordini di necessità nazionali, per necessità, dirò così, spirituali, ideali, e per necessità pratiche.

Lo stridente contrasto tra i milioni che alla parte simbolica si destinano ed i pochissimi che invece si destinano alle necessità della vita nazionale, non potrà che fare una grande impressione sul pubblico. E di questo io mi dolgo; perchè credo che il popolo ami l'arte intimamente, non per il godimento continuo e pratico, che non gli è consentito.

E fra le manifestazioni artistiche io credo che quelle che si riferiscono alla scultura e all'architettura facciano godere il popolo con minore spesa. Quindi io ostacolerei meno queste manifestazioni.

Nè mi spaventa eccessivamente il concetto della spesa. Il problema, secondo me, della vita sociale, della vita della Nazione, che dovrebbe affacciarsi a tutti i Governi saggi, non è tanto quello della preoccupazione di consumo, quanto quello della preoccupazione della produzione. Io non mi spavento perchè un popolo consuma troppo, perchè un popolo butta via i denari in spese di lusso, in spese superflue.

Io mi spavento quando un popolo è misero e non sa produrre. Mi spavento quando un Governo non favorisce in tutti i modi possibili la produzione e non fa che contribuire alle spese di lusso.

Nelle nazioni vicine all'Italia si spende anche per gli armamenti, si spende anche per le opere pubbliche ed anche nel superfluo. Eppure si giunge a tutto: perchè con sagge disposizioni governative si sa favorire la produzione in quei paesi; e, prima di provvedere alle opere di lusso, si è pensato a favorire la produzione, a dare ad essa quell'incremento che poi permetta che il paese, il popolo, lo Stato, spendano anche nel superfluo.

Noi facciamo le cose all'opposto, onorevole ministro: noi prima provvediamo al superfluo, sia pur degno di ammirazione, prima provvediamo al simbolico, al rappresentativo, a tutto ciò che può costituire la

gioia spirituale del nostro popolo, e poi provvediamo, o non provvediamo affatto, a creare le fonti della ricchezza pubblica. Non abbiamo provveduto (e lo dimostra l'avarizia con cui si sono fatti gli stanziamenti per le strade) non abbiamo provveduto alle nostre strade che sono il veicolo maggiore della ricchezza e della prosperità nazionale.

Del resto, io, accennando brevemente (perchè è impossibile trattarne, in questo momento, come varrebbe la pena) accennando brevemente al monumento a Vittorio Emanuele, al Palazzo di giustizia ed agli altri edifici che lo Stato viene costruendo, dico che non ho simpatia per questi colossali e solitari monumenti. Ma non è il caso di discutere: cosa fatta capo ha.

Non saranno i nostri discorsi che potranno abbattere il monumento a Vittorio Emanuele; nè io desidererei che fosse abbattuto; soltanto osservo che esso, anzichè essere un monumento che si eleva verso l'alto, pare una voragine nella quale sono precipitati e stanno per precipitare molti milioni: perchè nella stessa relazione si dice: badate che questa non è l'ultima spesa a cui siete chiamati.

Dicevo, dunque, che, per ragioni d'economia ed anche d'estetica, non sono eccessivamente entusiasta di questi grandi monumenti che si creano qua e là nelle grandi città; e vorrei piuttosto che i Governi si preoccupassero di diffondere in tutti gli edifici pubblici un senso squisito d'arte e di decoro: poichè noi accanto al monumento a Vittorio Emanuele e ad altri edifici, grandiosi quanto si vuole e che si potranno discutere, accanto a questi monumenti che rappresentano, oltre che il decoro, il lusso, ed ostentano una sontuosità, quasi direi, spagnolesca, se non nello stile, nell'intenzione, abbiamo poi l'indecenza delle nostre stazioni ferroviarie, dei nostri tribunali, dei nostri palazzi per le poste.

L'indecenza di questi edifici è tale, anche nelle grandi città, che essi non possono essere paragonati agli edifici pubblici delle piccole città della Germania e della Svizzera, di cui discorreva l'onorevole Beltrami. Pertanto credo che il seguire questo sistema delle grandi costruzioni, mentre manca in tutto il paese, specialmente negli edifici dello Stato, quel senso del decoro, della pulizia, della grazia, che è ormai accettato e reso pratico in tutti gli edifici pubblici delle nazioni civili, sia un controsenso.

Così, noi abbiamo un Palazzo di giustizia, di cui non è il caso adesso di discutere i pregi od i difetti artistici. Certamente esso è l'opera scolastica d'un professore: opera pesante, farraginoso, come tutte le cose dottrinali; nondimeno, per un palazzo, esso rappresenta l'idea d'un bravo insegnante che deve essere stato un ottimo violino di spalla nella scuola e che ha saputo fare un saggio di disegno.

In parte, non è immune, secondo me, da questi difetti nemmeno il monumento a Vittorio Emanuele: opera, dal punto di vista accademico, perfetta: non c'è da discutere; ma senz'anima. I posteri non sapranno se questo monumento sia stato eretto da noi, dall'Italia risorta e liberata dallo straniero, o da qualche greco di passaggio per Roma o dai romani dell'impero o della repubblica.

Mi pare che, da noi, si decretino monumenti piuttosto per trovare chi li faccia. Sarebbe molto meglio aspettare che ci fosse chi sapesse fare un monumento, e poi decretarlo.

È certo che il monumento a Vittorio Emanuele è degno di ammirazione, per la severità del suo stile; ma non ha l'anima della nuova Italia, e nulla dice a noi.

Si dirà: è difficile, a Roma, creare un'arte nuova; abbiamo esemplari ai quali ci dovevamo riferire. Ma, quando c'è il genio creatore, esso offre l'idea che si deve esprimere, trova l'idea individuale da esprimere, e non s'ispira ai vecchi stili. Il Bernini ha pure costruito in Roma, e poichè aveva il genio creatore non ha avuto bisogno di ricorrere, nè alla Grecia, nè a Roma, per creare i suoi monumenti.

Ad ogni modo io mi preoccupo (e non sarebbe questo il luogo ma più a proposito il bilancio dei lavori pubblici e quello dell'istruzione pubblica) io mi preoccupo che non c'è nessuna istituzione, che io mi sappia, che garantisca specialmente nella nostra Italia, così ricca di bellezze artistiche, che garantisca che offese non siano arrecate dirò così alle bellezze, alle tradizioni, ai gusti del nostro paese; bellezze, tradizioni e gusti, che richiamano qui una quantità enorme di forestieri. Onde io non sono avversario alle spese che si fanno per l'arte, in quanto esse hanno anche un lato industriale che si risolve in un vantaggio per la nazione.

Orbene di questo appunto che si può fare ai nuovi edifici chi è il responsabile? Io non lo so; io m'intendo poco di amministrazione di procedura e non so chi sia il

responsabile delle costruzioni che si fanno in Italia: è responsabile lo Stato? il comune? il Ministero dei lavori pubblici? e per la parte che riguarda l'arte il ministro dell'istruzione pubblica? Io non lo so: so che a Milano si può costruire un palazzo delle poste che è indegno del nome d'Italia; so che si può costruire un monumento a Cavour in Roma intorno al quale spero che il municipio metta delle piante perchè non lo si veda più; so che si può rovinare, deturpare, il centro di Firenze con costruzioni di cui non si sa trovare il responsabile.

Io vorrei che in Italia ci fosse quest'ente che fosse responsabile della parte estetica che riguarda le nuove costruzioni italiane.

Per quello che riguarda la spesa, io non farò una lunga analisi dei precedenti finanziari che hanno accompagnato l'esecuzione ancora incompiuta del monumento a Vittorio Emanuele. Certo l'attuale Ministero dirà che non è colpa sua se il Colle capitolino è cavo anzichè essere tufaceo e granitico: sono fatti scoperti in prosieguo di tempo; ma fu certo colpa del Governo se nella fornitura della pietra di botticino si sono fatti contratti coi fornitori che i competenti giudicano molto vantaggiosi per i fornitori stessi e disastrosi per lo Stato.

Ella, onorevole ministro, dirà che non è colpa sua, ed io ne convengo, ma è colpa dei suoi predecessori e della maggioranza della Camera che su per giù è la stessa, che oggi applaude lei e ieri applaudiva il suo predecessore. E se un giorno in una Camera dell'avvenire (forse io non ci sarò) qualcuno farà al Ministero questa osservazione, esso scaricherà sopra il Ministero attuale la colpa addebitatagli, dicendo di non averne nessuna responsabilità. Sta però in fatti che da molti anni il monumento a Vittorio Emanuele è diventato un baratro nel quale spariscono i milioni del pubblico.

Noi oltre questi patti onerosi per la fornitura del botticino, abbiamo avuto il fatto delle espropriazioni, per le quali, se si fosse cercato di fare danno allo Stato, io credo che non vi si sarebbe riusciti meglio: si è espropriato prima o dopo la crisi edilizia, durante la quale i prezzi erano diventati vilissimi; non si è espropriato durante la crisi, ma si è espropriato prima e dopo la crisi; si è espropriato cioè nei due periodi nei quali i prezzi delle case salivano a cifre vertiginose.

Si tratta di gruppi di case, come quelle, per esempio, presso la piazza Madama Lu-

crezia, che si sono espropriate e non pagate, e si sono demolite soltanto un anno dopo l'espropriazione; cosicchè i proprietari di quelle case affacciano verso il Governo il diritto di essere pagati dei fitti mancati durante l'anno in cui eravi un compromesso fra il Governo e i proprietari delle case.

Io sarei lieto se fossero rettificati questi appunti; ma osservo che oggi stesso non si è neppure tracciata una linea, o, per lo meno, non si è data esecuzione alla linea che deve prendere il monumento, non si è ancora tracciata, di modo che ci sono fabbricati sventrati che nè si possono vendere, nè, perchè rimasti in abbandono, possono dar luogo alle nuove e produttive costruzioni.

Ora questo è uno sperpero di denaro che si potrebbe facilmente evitare.

Oltre a questo, nel mondo degli artisti, o, magari, dei pettegoli (ed è perciò che vorrei che fosse controllata, e magari rettificata la cosa), si parla di un conflitto che esiste ancora tra il fonditore della statua a Vittorio Emanuele e il Governo, perchè pare (e credo sia così) che, quando il Governo ha dato incarico al fonditore Bastianelli di fondere la statua, ha detto: noi vi daremo il bronzo, ma desideriamo e vogliamo che voi ci rimborsiate sul conto che ci farete della fonditura, che defalchiate, cioè, il prezzo del bronzo al listino del giorno.

Ora questo contratto sarebbe stato fatto un anno e mezzo fa. Oggi il Bastianelli avrebbe la statua pronta e dice al Governo: io vi pago il bronzo in ragione di 80 centesimi, perchè all'epoca in cui il contratto si faceva, il listino del bronzo era a 80 centesimi. No, dice lo Stato. Probabilmente l'introito del bronzo dovrebbe andare al Ministero della guerra, non al Ministero dei lavori pubblici, quindi c'è una specie di contestazione tra i due dicasteri. No, dice lo Stato, voglio tre lire al chilogramma, trecento lire al quintale, perchè oggi così costa il bronzo. Il fonditore si rifiuta e dice: per il contratto costa ottanta centesimi; e minaccia di tenersi il cavallo nei propri magazzini.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È l'ultima cosa che farebbe, credo!

PODRECCA. Ma questo non lo farà. Come dico, non faccio che accenni di natura finanziaria, perchè se facessimo la storia del cavallo, sarebbe una storia parlarmentare un po' edificante.

Ad ogni modo, queste contestazioni di ritardi sono gravissime, perchè questi ritardi rappresentano spese enormi, ingenti, giorno per giorno, di personale, di impiegati, di magazzinaggio di materiale, per tutta quella farraginoso azienda che vive attorno al monumento a Vittorio Emanuele.

Ora io dico, e concludo, dopo avere, mi pare, mostrato che oltre la spesa eccessiva nella sua origine, oltre questa specie di megalomania, che si può consentire alle nazioni molto ricche, bisogna aggiungere anche queste spese determinate, causate da una non rigida e non oculata amministrazione.

Trovo assolutamente eccessivo che si pensi a queste colossali costruzioni, quando tutti sappiamo, per esempio, che pel palazzo di giustizia inglese, si sono spesi, io credo, undici milioni, e l'Inghilterra è una nazione molto rispettabile, che può stare, per lo meno, quanto a ricchezza, alla pari dell'Italia!

Orbene, se l'Inghilterra si contenta di spendere undici milioni, l'Italia spende troppo spendendone cinquanta adesso, e spendendo in avvenire anche chissà quanto.

Io non vorrei credere che, sotto queste grandiose imprese, che spuntano troppo spesso in Italia, si nascondano degli affarismi, degli inconfessabili interessi, che rappresentino, in conclusione, laute, copiose mangiatoie, alle quali attingono molte persone. Questo non vorrei crederlo, quantunque in fatto di monumenti in Italia, abbiamo l'esempio di monumenti sui quali il Governo dovrebbe esercitare la sua sorveglianza, perchè sono dei veri agguati.

Non c'è che da ricordare il monumento, che non ha niente a che fare con questo capitolo, ad Anita Garibaldi, e c'è da ricordare anche il monumento a Pierluigi da Palestrina, per i quali sono compromessi da una parte la democrazia (siamo responsabili anche noi) e dall'altra parte i clericali (si vede che in quanto a questioni morali c'è una perequazione assoluta): i clericali per il monumento a Luigi da Palestrina hanno costituito un comitato di brave persone di Palestrina e hanno lanciato un appello a tutto il mondo musicale dicendo: si deve costruire questo monumento, non si è costruito mai, è una vergogna per tutto il paese che questo non si sia fatto; ma poi del monumento non si è saputo più nulla.

Io non vorrei che come i monumenti privati rappresentano molte volte speculazioni

ed affari, così anche i monumenti dello Stato qualche volta nascondessero loschi affari.

Certo queste voragini nelle quali si disperde il nostro danaro non sono fatte per tranquillarci su questo punto. Io vorrei che i monumenti che si erigeranno in Italia, dopo però che si sarà provveduto all'indispensabile della vita nazionale, fossero il segno della nostra bellezza morale e fisica, e non fossero l'esponente di affarismi loschi e di vergogne.

Chiusura di votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione del disegno di legge: « Provedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche ».

PRESIDENTE. Torniamo alla discussione del disegno di legge; spetta ora di parlare all'onorevole Leali.

LEALI. Dirò pochissime parole. Sono costretto a parlare su questo disegno di legge dallo stesso ministro (Oh! oh!) ossia dal suo rappresentante che mi ha pregato ieri di parlare su questo disegno di legge, per rinnovare al ministro la mia interrogazione sul palazzetto Venezia. È cosa molto antica...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Giustissimo; anzi ringrazio.

LEALI. È una cosa molto antica. Io sono tenace: nella passata legislatura feci una interrogazione prima e presentai poi un'interpellanza che non potè essere svolta.

Del resto si capisce che io non avrei preso la parola su questo disegno di legge, perchè non ho nè l'autorità nè la competenza di fare critiche su di esso. Avrei potuto forse censurare che occorrono ben quattordici milioni pel palazzo della Camera, l'avrei potuto criticare tanto più che avevamo affermazioni dello stesso relatore di oggi che fu anche il relatore di ieri, che non si sarebbe superata la cifra già votata.

Potrei anche dire che non credo affatto che basteranno quattro milioni pel palazzo dei lavori pubblici, per le solite ragioni esposte, per la ubicazione, ecc. Ma adesso non

mi voglio occupare di queste cose, perchè, come ho detto, non ho nè la competenza nè l'autorità.

Domando solo al ministro dei lavori pubblici quando la nostra buona alleata si deciderà a gettare a terra il palazzetto Venezia che sta in piazza Venezia per riedificarlo nell'area che già ha avuto. Credo che dal Ministero sia stato in parte anche pagata, e si fa pagare generosamente la nostra alleata. Pagata di una cosa che doveva essere nostra, poichè il palazzo Venezia è assolutamente italiano...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è un'altra questione.

LEALI. Disgraziatamente non è stata compresa. Adesso però noi paghiamo un milione e settecentomila lire per abbattere quel palazzetto oltre ad aver dato l'area gratuita per rifabbricarlo. E aspettiamo i comodi della nostra sorella, cioè sorella no, cugina, molto cugina, alleata.

Vorrei pregare il ministro dei lavori pubblici di mettere fine una buona volta a questa questione del palazzetto di Venezia, perchè se andiamo di questo passo nel 1911 avremo ancora le rovine di questo palazzetto, se ci metteranno mano (ciò che io dubito), e non avremo quello ricostruito.

Non aggiungo altro: aspetto dal ministro una risposta che spero sia soddisfacente, perchè almeno egli non abbia ad avere un'altra volta la noia di una nuova mia interrogazione. Perchè la ripeterei, se non vedessi che si pensasse sollecitamente a provvedere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala anche per svolgere il seguente ordine del giorno da lui presentato insieme con gli onorevoli Abozzi e Roth:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a completare la strada nazionale littoranea sarda colla costruzione dei tronchi di strada Terranova-Palau per S. Maria di Arzachena-S. Teresa Gallura-Castelsardo Sorso-Porto Torres-Porto Torres Alghero ».

PALA. Onorevoli colleghi, del complesso disegno di legge che sta davanti alla Camera non posso occuparmi che della parte più modesta e non per ragioni di assoluta incompetenza (perchè anche sulla parte che riguarda opere pubbliche non credo che occorra essere ingegnere od architetto per portare un qualunque giudizio apprezzabile), ma perchè ognuno qui dentro deve

misurare le sue parole in conformità delle sue più dirette responsabilità; e la parte che riguarda le strade è quella che più interessa la regione intera a cui io appartengo.

Forse, onorevoli colleghi, non dirò a voi cosa nuova, ripetendo che la Sardegna in genere manca di comunicazioni stradali; voi lo sapete, forse il solo che lo ignora è il ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Vede, onorevole Pala, ella fa male a provocare così.

PALA. Un uomo superiore come ella è, non può sentirsi provocato dalla verità.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Porterò le cifre.

PALA. Le porterò anch'io perchè il mio concetto non ha nulla di offensivo per l'onorevole ministro il quale, bisogna riconoscerlo, ha molte e gravissime responsabilità nel suo dicastero e non ama perciò la piccola discussione delle interrogazioni e qualche volta non ama nemmeno quella delle interpellanze.

Ora, siccome ella non ha avuto mai modo di intervenire, questo spiega come ella non abbia potuto assistere alle diverse discussioni che io, per dovere del mio ufficio, ho dovuto fare intorno alle strade di Sardegna.

Tale e non altro è il significato che intendo dare alle mie parole e credo che questo non l'offenderà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Affatto.

PALA. Anzi sono lietissimo di vederla qui una volta almeno perchè, per quanto sia grande il rispetto che ho per le forme parlamentari e per l'onorevole sottosegretario di Stato, ottimo mio amico personale, che rappresenta sempre degnamente il ministro...

LEALI. Alleato.

PALA. Alleato non sempre. ...tuttavia è un fatto che non sembra possibile a me che il sottosegretario di Stato, per valente e per autorevole che sia, debba di volta in volta andare a riferire al suo collaboratore e capo le varie vicende d'una discussione.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Pala, esiste una perfetta conformità di vedute tra l'onorevole Dari e me; per cui può star sicuro che quello che dice l'onorevole Dari è sempre quello che penso io, e viceversa.

PALA. Questa è presunzione costituzionale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è presunzione, è cosa provata.

PALA. Onorevole ministro, presunzione o non presunzione, sono nel dovere di richiamare la sua personale attenzione sul problema delle strade in Sardegna. E le dico schiettamente, senza tante perifrasi, che la Sardegna manca di strade più di qualsiasi altra provincia italiana. Questa mancanza è oggi più sentita, perchè noi, nella gara per le miglioni fra le provincie italiane, siamo rimasti ultimi. In condizioni simili alle nostre erano le provincie meridionali della Basilicata e della Calabria, ma oggi queste provincie per una legge provvidenziale promossa da uno statista più provvidenziale ancora, hanno avuto un largo soccorso. A loro fu generoso lo Stato di una somma cospicua, con la quale io mi auguro che i mali di quelle regioni sorelle siano curati. Ma per la Sardegna non si può dire altrettanto, poichè la legge, che avrebbe dovuto colmare troppe deficienze dell'isola, quella del 1907, a tutto provvide, ma di strade non parlò affatto, e noi siamo ancora nella stessa condizione di prima. Eppure, onorevoli colleghi, di leggi, che contemplano strade, sono pieni gli annali del Parlamento, e pare impossibile che la Sardegna non ne abbia potuto beneficiare. Non mancarono certo le proteste dei Consigli provinciali, di comuni grandi e piccoli, non mancarono rimostranze di associazioni, comizi, commissioni al Ministero, memorie a stampa, di cui sono pieni, inutile ingombro, gli scaffali del Ministero; ma, con tutto questo, siamo al punto di prima. Ma, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, è mancata a noi la ragione per chiedere, o alla amministrazione è mancata la virtù di provvedere?

Veda, onorevole ministro, che io non mi perdo in luoghi retorici, perchè ho messa la questione nei termini i più precisi. La Sardegna manca effettivamente di strade ed io posso provarlo con documenti ufficiali. Di documenti non conosco che la relazione ufficiale Braggio. Orbene a me basta aprire questa relazione per trovare un rapporto esatto di quello, che ha la Sardegna in fatto di viabilità, rispetto alle altre provincie. Ho preso il periodo iniziale del 1863 e quello finale del 1904. Perchè mi sono fermato al 1904? Perchè dal 1904 in qua strade nazionali non si sono fatte in Sardegna. Nel 1863 la Sardegna fra strade provinciali e nazionali (io ho trovato i dati in blocco e in blocco li presento) aveva chilometri 854 di strade, cioè metri 35 per chilometro quadrato. Naturalmente io non prendo che i

dati delle provincie meno favorite; questa è la percentuale più bassa delle provincie italiane.

La Sicilia difatti, che pure è una delle meno favorite, aveva una percentuale quasi doppia, cioè 65 metri per chilometro quadrato.

Andiamo al 1904. La Sardegna tra strade nazionali e provinciali, aveva 4501 chilometri di strade, percentuale 189 metri per chilometro quadrato. La Sicilia, che era la regione che più le si avvicinava, aveva una percentuale di 285 metri per chilometro quadrato, quasi il doppio.

Questa è l'ultima proporzione, ma devo notare ancora un'altra cosa. È tutta l'Isola che è deficiente di strade, o ne è in particolar modo deficiente una parte di essa, una parte notevole, la provincia di Sassari? Se sì, sul quale punto non arrischio giudizi espliciti, la percentuale precipita ancora più per la provincia di Sassari, ed invece di avere, per esempio, 9 metri, ne avremmo così, per intendere, 4 e mezzo per chilometro quadrato.

Ora, onorevole ministro, debbo confessare che non so precisamente se la provincia di Cagliari sia nelle stesse condizioni di deficienza stradale della provincia di Sassari.

Non ho argomenti precisi in proposito, ma la mia impressione, che è abbastanza plausibile, è questa. Quando si discusse la legge del 1907, io notai che i colleghi della provincia di Cagliari non chiesero strade, chiesero altro; strade invece chiesi io e chiesero i miei colleghi della provincia di Sassari, e nulla ottenemmo.

Orbene, se questo non è argomento atto a dimostrare che la provincia di Cagliari stia benissimo in fatto di strade, è per lo meno un indizio atto a far rilevare che le condizioni sue non sono come quelle della provincia di Sassari. Per cui, quella percentuale così modesta deve essere anche più abbassata. (*Interruzione del deputato Cao-Pinna*).

Onorevole collega, ella sa benissimo che io sarei felice se si potesse ottenere per tutti, ed ella non può disconoscere che è stato mio dovere e mio orgoglio di parlar sempre per la Sardegna senza distinzione di provincie, e lo farò sempre fino a che sarò qui. Quando non ci sarò più, gli altri faranno magari meglio di me.

Ed ora, passiamo ad un altro argomento. Come stiamo a legislazione? Perchè la prima parola che si dice è questa: le vostre pre-

tese in fatto di strade nazionali, in che rapporto sono colla legislazione? In che rapporto sta la legge del 1865 con le vostre pretese?

Mi si permetta in proposito di rilevare anzitutto che se tutte le strade nazionali che sono state costruite in Italia dovessero essere valutate alla stregua dell'articolo 10, ohimè, quante strade non sarebbero declassificate!

Ma a parte questo, noterò che quell'articolo provvede precisamente alla necessità di allacciamento coi porti marittimi, ai punti di approdo dei piroscafi...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Di prima classe.

PALA. E Terranova è di prima classe.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non è il solo.

PALA. Questo è un altro argomento.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ah! ah!

PALA. Non vi è da fare Ah! ah!, poichè l'argomento sta in mio favore, anzitutto.

Quando si è obbligati a fare certi triangoli con lati lunghi centinaia di chilometri per trovare un porto, è molto facile trovare degli apoteggi; ma il fatto resiste a qualunque obiezione seria.

Sia detto questo tra parentesi e vengo al porto. Dove vorrebbe ella fare approdare, a qual porto, i frazionisti che costituiscono un grosso paese superiore forse a molti comuni del Regno, quello di Santa Maria di Arzachena, che dista in terreno impervio trenta chilometri da Terranova? A porto Torres forse che ne dista 200 chilometri? Evidentemente a Terranova che è il porto di prima classe viciniore, con approdo dei piroscafi, e che è il solo porto del circondario di Tempio.

Invece attualmente per mancanza di strada gli arzachenesi per recarsi a Terranova, devono anzitutto andare al capoluogo percorrendo venti chilometri di strada impervia, poi cinquanta chilometri di strada nazionale per arrivare al capoluogo Tempio.

E per arrivare al porto, altri cinquanta chilometri! Da Tempio a Terranova, onorevole ministro, oltre cento chilometri di strada per arrivare al porto, quando ci si potrebbe arrivare con venticinque o trenta! Non le pare che sia una cosa troppo grave?

L'articolo 10 della legge del 1865 sta dunque letteralmente in favore del primo tronco di strada reclamato nell'ordine del giorno. L'articolo 10 della legge del 1865, poi,

conta fino ad un certo punto, nella legislazione, e il legislatore doveva essere già persuaso che per la Sardegna certi articoli di legge non sono applicabili, tanto che per l'isola fu disposta la costruzione di una strada litoranea che tutta la abbracciasse e cingesse.

Una parte di questa strada fu costruita, da Terranova a Cagliari; ed è proprio questa strada quella che si ispirerebbe ai concetti che ho enunciato, di collegare fra loro i centri litoranei dell'isola che sono più vitali e più degni di essere riuniti.

Senonchè, quest'opera iniziata or sono 25 anni, è rimasta incompiuta; e di essa, onorevole ministro, chiediamo il compimento.

Invece il Governo dopo costruito il tronco orientale ha fatto punto. Noi avremmo dovuto essere favoriti dalla legge del 1907; questa invece non è valsa a darci che un misero tronco di strada che è poi una variante della strada nazionale, per cinque o sei chilometri.

Ed ella sa, onorevole ministro, che questo tronco di sei chilometri ha costituito l'argomento di più di una interrogazione mia al suo collega e collaboratore, e che per essa non si ha ancora il progetto definitivo.

Francamente, onorevole ministro, mi pare che questo sia troppo poco!

I voti, le rimostranze, le Commissioni inviate a Roma, ella sa, onorevole ministro, che non ebbero fortuna: nè maggior fortuna ebbero io, perchè, se è vero che io non ottenni di poter svolgere qui, davanti alla Camera e a lei, onorevole ministro dei lavori pubblici, queste domande, ella, nella sua lealtà, deve riconoscere di avergliele io esposte privatamente, ed inutilmente. Io le dissi: onorevole ministro, badi che la parte settentrionale dell'isola difetta assolutamente di strade.

Un numero considerevole di frazioni sono totalmente fuori della vita civile: esse mancano assolutamente di ogni comunicazione con i maggiori centri, e non sono neanche in comunicazione fra di loro o col capoluogo del comune al quale appartengono. Ed ella mi rispose: io non posso prendere a questo riguardo alcun impegno. Ed io aggiunsi: ma, onorevole ministro, quando si tratterà di provvedere alle altre provincie minori che avranno bisogno di strade ugualmente indispensabili ed ugualmente utili, si ricorderà anche della Sardegna, che è fra le ultime provincie ad es-

sere favorita in questo argomento? E l'onorevole ministro di nuovo rispondermi: « io non posso prendere nessun impegno neanche in questo caso. Non posso prometter nulla ». E allora io: ma, onorevole ministro, ma noi siamo anche una provincia italiana! Saremo stremati economicamente, ma apparteniamo pur sempre alla comune famiglia. Trattateci almeno come trattate per esempio la Colonia Eritrea, trattateci come il Benadir! Ma neanche a questa esclamazione l'onorevole ministro si è piegato a darmi una risposta più confortante, o una promessa di qualunque genere.

Onorevole ministro, questo sarà dal punto di vista governativo un concetto che avrà la sua utilità; ma dal punto di vista della solidarietà delle provincie italiane è cosa crudele e ingiusta. Io che non ho la sua memoria, qualche volta ricordo ed ora rammento un suo moto.

Ella forse potrà dirmi, o ripetermi: « ma, lo Stato!... lo Stato è stato rovinato dalle costruzioni ferroviarie in Sardegna ».

Si sono fatte in Sardegna strade orribili, male tracciate, enormemente onerose pel bilancio pubblico, che non compensano; e come dobbiamo continuare a fare queste spese, e costruire nuove strade?!

Onorevole ministro, ella è troppo logico per non accorgersi che quest'argomento di impressione, se mi fosse ripetuto, sarebbe fuori di luogo.

Io non mi indugio a valutare quello che ella potrebbe dirmi: sì, vi sono fra noi strade ferrate principali e strade secondarie male disegnate e peggio costrutte.

Io non ero in Parlamento quando furono tracciate quelle strade e furono eseguite. Io non ho nessuna responsabilità di sorveglianza, io non fui impresario di quelle strade, la cosa me non tocca, ma quel che è più, non tocca l'isola.

La Sardegna non fu consultata e se parlò non fu ascoltata.

Fu un atto di gestione disgraziato che fece lo Stato.

Che colpa ha la Sardegna?

E forse perchè il Governo cedette troppo a pressioni interessate, e costruì malissimo e malissimo spese, la Sardegna non sarà ammessa alle rivendicazioni date alle altre provincie italiane in riguardo agli stessi interessi?

Voi sapete che i primi atti che i coloni compiono quando si vuol mettere a coltura una regione, incolta o poca colta, e poco

abitata, è di fornirla di strade, di strade ordinarie che costituiscono la prima necessità. Se lo Stato ha proceduto al rovescio, vi ha costruito pessime ferrovie, prima che buone strade, qual colpa a noi?

I buoni sardi che nulla sapevano, devono soffrire le conseguenze di questo sistema curioso che ha giovato a pochi individui, ma ha nociuto alla generalità?!

Io credo, onorevole ministro, che ella nel suo ingegno e nella sua lealtà non ci opporrà un fatto di cui noi non possiamo rispondere in modo assoluto, come isolani.

Ma veniamo all'oggetto preciso del mio ordine del giorno, col quale chiedo che il Governo agisca in coerenza al concetto fondamentale che lo ha ispirato nella costruzione della nazionale litoranea.

I nomi di riferimento sono molti, ma la entità dei tronchi di strada che basterebbe per chiamare a vita civile le popolazioni così attive, così numerose del nord dell'isola, è poca cosa. Veda: uno dei lavori che reclama più urgenza dal Governo è quel modesto tronco di strada da Terranova a Palau, che è il primo nell'ordine del giorno.

Si tratta di un tronco di soli quaranta chilometri, che interessa non solo la Maddalena, che è già un paese notevole di 12 o 14,000 abitanti, ma interessa Tempio capoluogo, interessa Santa Maria di Arzachena, frazione più grossa di parecchi comuni, interessa una serie di borgate e tutte le popolazioni che si addensano intorno a quelle insenature che costituiscono la parte settentrionale dell'isola. Nè meno necessari sono gli altri tronchi che continuerebbero la litoranea ed elencati nel nostro ordine del giorno.

Credo che il Governo farebbe opera provvida se cominciasse a fare qualche cosa. Ma costruite, onorevole ministro, o almeno date qualche affidamento!

Il disegno di legge in discussione riflette, è vero, l'adattamento di strade previste da altre leggi e non prevede, così almeno parmi, nuove costruzioni; ma io devo per necessità di cose cogliere questa occasione per far sentire a lei i giusti, i continui, premurosi reclami di quelle popolazioni del nord dell'isola, che sono ancora separati dal consorzio civile.

Se ella costruirà questo tronco di strada, o piglierà almeno impegno di costruirlo, le finanze dello Stato non saranno davvero rovinate; poche centinaia di mila lire basteranno.

Non si venga davvero a ripetere, per la costruzione di quaranta chilometri di strada, che gli oneri del bilancio sono gravissimi, che così non si può andare innanzi, che non possiamo spendere 200,000 lire per la Sardegna.

Questa è la difesa che viene dal ministro quando non è incline a quelle spese che dovrebbe fare per giustizia. Ma, onorevole ministro, queste difese non vengono innanzi quando si tratta di votare a centinaia di milioni spese per altri interessi che forse non avranno bisogno di farsi valere pubblicamente qui innanzi alla Camera.

In sostanza la compagine dello Stato è compagine di alleanze, di legittime aspettative, di tutte le regioni italiane. Fate un po' di giustizia distributiva per tutti. Se noi non abbiamo l'importanza della Lombardia, del Piemonte e della Liguria, la colpa non è nostra, nè la nostra debolezza ci si deve imputare a colpa.

Certo a nessuno dei doveri che competono alle provincie italiane noi, per quanto deboli politicamente ed economicamente, abbiamo mancato mai.

Ragioni di equità esigono che ella sia giusto con le provincie più deboli, specialmente con quelle che chiedono assai meno di quanto avrebbero diritto e che non domandano nemmeno il risarcimento delle passate trascuranze e dei passati errori.

Ed ho finito. Come vede non ho fatto una requisitoria, ma solo l'esame dei fatti.

Alla sua imparzialità il giudizio ed alla sua intelligenza il provvedere. (*Approvazioni*).

(*La seduta è sospesa per qualche minuto*).

Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni e proposta di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910:

Presenti e votanti . . .	250
Maggioranza	126
Voti favorevoli . . .	209
Voti contrari	41

(*La Camera approva*).

Modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina:

Presenti e votanti . . .	250
Maggioranza	126
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	40

(*La Camera approva*).

Costituzione in comuni delle frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni, che costituiscono l'attuale comune di Salina:

Presenti e votanti . . .	250
Maggioranza	126
Voti favorevoli . . .	214
Voti contrari	36

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente. — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Agnini — Albasini — Ancona — Angiolini — Angiulli — Aprile — Arrivabene — Astengo — Avellone.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barzilai — Baslini — Beltrami — Berenga — Bergamasco — Berlingieri — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bissolati — Bocconi — Bolognese — Bonicelli — Bonomi — Bonopera — Bricito — Brunelli — Brunialti — Buccelli — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Caetani — Calda — Calissano — Callaini — Calvi — Camera — Campostrini — Cao Pinna — Carcano — Cardani — Casolini Antonio — Cassuto — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chiesa Eugenio — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Cicarelli — Ciccarone — Cimatei — Cimorelli — Cipriani Gustavo — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Compans — Cornaggia — Corniani — Costa Andrea — Cottafavi — Credaro — Curreno.

Da Como — D'Alì — Dal Verme — De Bellis — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — D'Oria.

Ellero.

Faelli — Falletti — Fasce — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Fraccacreta — Frugoni — Fusco — Fusinato.

Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gazelli — Giannantoni — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Giusso — Goglio — Graffagni — Guarracino.

Hierschel.

Lacava — Landucci — Leali — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longo — Lucernari — Lucifero — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Macaggi — Mancini Camillo — Mango — Manna — Maraini — Marazzi — Margaria — Marsaglia — Masoni — Matera — Maury — Mazza — Medici — Mendaja — Merlani — Mezzanotte — Miari — Millelire-Albini — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montemartini — Montrésor — Montù — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Mosca Tommaso — Moschini — Muratori — Murri — Musatti.

Negri de Salvi — Niccolini — Nofri — Nunziante.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pais-Serra — Pala — Papadopoli — Paratore — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Pellicchi — Pellerano — Pellicano — Perron — Pescetti — Pilacci — Pipitone — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prampolini.

Rampoldi — Rasponi — Rastelli — Rattone — Rava — Riccio Vincenzo — Richard — Ridola — Rienzi — Roberti — Rocco — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Francesco — Roth — Ruspoli.

Sacchi — Salamone — Samoggia — Sanarelli — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scalini — Scano — Scellingo — Scorciarini-Coppola — Semmola — Silj — Solidati-Tiburzi — Soulier — Spirito Beniamino — Squitti — Stoppato — Suardi.

Talamo — Taverna — Tedesco — Teso — Tinozzi — Torlonia — Trapanese — Treves — Tripepi — Turbiglio — Turco.

Vaccaro — Valeri — Valli Eugenio — Ventura — Venzi — Viazzi — Vicini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Artom.

Barnabei — Benaglio — Borsarelli.

Caputi — Colonna Di Cesarò.

Dagosto — Danieli — De Gennaro —

Di Lorenzo.

Fani — Finocchiaro-Aprile.

Gangitano.

Raggio — Raineri — Rizza — Rubini. Testasecca — Toscanelli. Valle Gregorio.

Sono ammalati:

Abbate.

De Amicis.

Fradeletto.

Martini — Matteucci.

Nitti.

Ottavi.

Pastore — Pompilj.

Rizzone.

Assenti per ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

Boselli.

Daneo — Di Cambiano.

Pini.

Si riprende la discussione del disegno di legge: provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche ».

L'onorevole Pilacci ha facoltà di parlare.

PILACCI. Quando ho udito l'onorevole Cavagnari parlare per primo sopra questo disegno di legge, io, che ignoravo che dovesse essere discusso, me lo son procurato, l'ho letto fugacemente e mi sono iscritto (dico ciò affinché la Camera o almeno quelli che non mi conoscono, e saranno certamente i più, non credano sia mia abitudine di prendere la parola su cose, che io non abbia ben ponderato) solo per dire brevi parole per coerenza con un modesto discorso, che ebbi l'onore di fare nella precedente legislatura, e che ottenne benevole accoglienza dall'Assemblea e provocò allora dal compianto Gianturco una promessa ed una dichiarazione che il presente disegno di legge mi costringe a richiamare e che spero anche di sentirmi ripetere dall'attuale ministro dei lavori pubblici onorevole Bertolini.

L'opportunità di parlare del sistema di consacrare il pubblico denaro a costruzioni di opere pubbliche mi venne allora dal fatto di un lodo famoso, che accordò 3,700,000 lire di indennizzo ad una società, solo per avere protratto a quattro anni lavori, che avreb-

berodovuto, e non potevano, compiersi in due, lodo che è stato, come accade in Italia, troppo presto dimenticato. Allora si discusse e del Palazzo di giustizia che è costato già allo Stato 37 milioni (quanti bastano per costruire una grande città), ed ancora non serve all'uso a cui è stato destinato; si discusse delle ferrovie e fra l'altro si diceva questo, che la prima legge sulle costruzioni ferroviarie stabili di fare 6 mila chilometri col prezzo per unità di chilometro di lire 200 mila, che parèva allora esageratissimo, e invece onorevoli colleghi, si spese un miliardo e ottocento milioni cioè: 600 milioni in più di quanto si era preveduto.

Ed allora, in quell'occasione, venivano in discussione, ed anche allora era male e triste, come male e triste è oggi, i lavori per il monumento a Vittorio Emanuele.

Dopo il mio modesto discorso, dopo che la Camera ebbe votato anche una mia aggiunta e una mia modificazione alla legge a proposito degli arbitraggi, io ottenni dal compianto onorevole Gianturco una promessa e una dichiarazione, cioè che quando si tratta di opere pubbliche il ministro dei lavori pubblici, cercando di dominare l'ambiente e non permettendo che l'ambiente domini lui, avrebbe fatto il doppio lavoro, di stabilire fin da principio una larga ma sicura previsione, per poi mantenerla e mantenerla con forza e con energica volontà. Perchè allora io dicevo, e ripeto oggi, onorevoli colleghi, è triste questo spettacolo, di opere pubbliche, che, quando sono progettate dallo Stato, non si sa perchè debbono costare cinque, dieci volte più di quel che costano ordinariamente! Vediamo tutti i giorni nelle nostre grandi città sorgere immensi edifici. Quando si domanda quanto costano, si sa che costano un milione, un milione e mezzo. Se si tratta di edifici dello Stato si preventivano invece cinque milioni che poi diventano 12, 14 o 37, quanti sono diventati quelli del Palazzo di giustizia!

Non dirò che con quello che oggi l'onorevole ministro chiede per il palazzo della Camera (solo per i locali della tipografia chiede un milione) è stata fatta la facciata alla cattedrale di Firenze ed è stata coronata l'opera di Giotto e di Arnolfo di Lapo, non dico che se l'avesse fatta lo Stato col pubblico danaro, quella facciata sarebbe costata trenta milioni, ma chiedo, e mi ascolti l'onorevole ministro, perchè è anche nell'interesse morale ed economico di non fare

più dei disegni di legge per i quali si vede, come per il nostro palazzo, che, preveduta nel 1904 una somma di sette milioni, oggi, nientemeno, se ne chiedono quattordici!

PRESIDENTE. Ma nessuno ha mai pensato che con sette milioni si potesse avere il palazzo! Bastavano appena per le espropriazioni e per le opere preliminari!...

PILACCI. Oh! no!

PRESIDENTE. Ma è proprio così!...

PILACCI. Senta, aspetto che mi risponda il ministro, il quale potrà dire che le espropriazioni erano preventivate in due milioni e sono state portate a quattro. Ma io sostengo che, fra le altre, è accaduto questo: si spenderanno tre milioni per maggiori decorazioni nell'aula parlamentare e, dico alto e forte che, meglio che dagli affreschi e dalle sculture delle quali abbiamo così larga messe nell'antica Italia, il decoro massimo dovrebbe venire dall'opera degli uomini di Stato e dall'opera dei deputati che in quell'aula discuteranno.

Dunque per me è tutto un sistema. Si è fatto un disegno di legge per 7 milioni. Non sono bastati e, dopo un anno, nel 1905, si sono dovute aggiungere 500 mila lire. Non sono bastate ancora e se ne sono dovute prendere altre 750 mila dai fondi riservati per il collocamento provvisorio degli uffici. Oggi poi le espropriazioni aumentano di due milioni; si va insomma a 14 milioni.

Non dirò, perchè ormai la cosa è fatta, che avrei preferito un progetto, se fosse stato possibile, per cui si fosse rinunziato a questo grande lavoro, perchè i bisogni incalzano, le pubbliche miserie hanno bisogno di essere confortate e (almeno lo penso e lo dico) non credo faccia bella impressione che per la nostra sede si spendano 14 milioni. Ma questa è cosa sulla quale non posso e non devo ritornare. Quello che dico e che chiedo al ministro è se egli può prometterci, coll'intendimento di mantenere la promessa, che, d'ora in avanti, quando si tratti di lavori pubblici siano fatte, larghe, larghissime, ma sicure previsioni della spesa che possono importare e che queste previsioni siano mantenute nei loro limiti, senza, giorno per giorno, richiedere nuovi fondi.

E questo sarà bene per quello che riguarda principalmente il monumento a Vittorio Emanuele, perchè, dopo trent'anni, lasciate che io lo dica con lacrime di cittadino, stringe il cuore vedere il paese, la stampa, la Camera ogni giorno discutere su questa, che doveva essere l'alta manifesta-

zione della gratitudine dell'Italia nuova al suo primo Re, alla cui memoria, cosifacendo, mi pare si sarebbe male servito, se per fortuna delle cose e per l'irresistibile forza della verità, quell'eroica figura non avesse già il suo monumento nella storia d'Italia, del marmo e del bronzo più perenne.

Queste, onorevole ministro, le mie brevissime osservazioni che si riconnettono alla promessa che ebbi dal suo antecessore. Se ella, in cui tutti riconoscono il mirabile connubio di un alto intelletto con una forte ed energica volontà e con un carattere austero, può promettere e, promettendo, mantenere, che, quando si tratti di lavori pubblici, per non illudere e disilludere la pubblica opinione si avrà il coraggio di dire la verità e di affermare quanto un'opera pubblica, sia pure calcolando con larghezza, possa costare e mantenere poi, nei limiti circoscritti da larghe perizie, questi lavori, io voterò il suo disegno di legge, se no, no.

Comprendo, onorevole ed illustre ministro, che ella sorriderà e dirà che non per questo rimarrà compromesso il suo disegno di legge se gli mancherà il mio modesto e solitario voto, ma rimarrà a me il compiacimento di non avere compromesso la mia coscienza di cittadino e di deputato. (*Approvazioni*).

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Una semplice raccomandazione all'onorevole ministro. Ho sentito un momento fa e con molto piacere la parola calda ed efficace del mio amico Beltrami deplorare che in alcune parti del suo collegio assolutamente abbandonate si giudichi che molte delle somme spese dai contribuenti vanno a beneficio di chi molto ha goduto e molto probabilmente continuerà a godere. Ed io pensavo (quando l'onorevole Beltrami così parlava dei comuni alpestri del suo collegio), che cosa dobbiamo dire noi che rappresentiamo la Sicilia?

Molto si è detto in pro della necessità del sollevamento morale delle condizioni della Sicilia, ma molto poco veramente si è fatto, perchè non con le sole parole e coi voti si possono sollevare le condizioni morali e politiche della Sicilia, ma, e soprattutto, con la soddisfazione dei pubblici bisogni.

Ora io ho dovuto constatare, onorevole ministro, che in questo suo progetto di legge ella di tutte le regioni d'Italia si è occu-

pato, ma si è dimenticato di quella povera regione che io direi la Cenerentola d'Italia. (*Interruzioni*).

E la cosa che mi ha recato maggiore impressione è questa: sino dal 1906 la legge prevedeva l'esecuzione di una delle maggiori opere pubbliche della Sicilia, la quale sarebbe stata la più efficace soluzione di uno dei problemi più interessanti, la vita morale ed economica del nostro paese, cioè la bonificazione del lago di Lentini e di alcune paludi.

L'onorevole ministro saprà che per una legge votata da molti anni quelle opere di bonifica, che pure erano un piccolo compenso alle grandiose spese fatte in altre parti del paese, meno che nell'isola nostra, da molti anni avrebbero dovuto essere eseguite.

Quando arrivò l'ora della esecuzione, mille ragioni, che probabilmente non ne contenevano che una sola, il difetto delle somme stanziare nel bilancio, sorsero perchè quelle opere di bonifica non fossero eseguite. Si trovò allora la maniera di stipulare un concordato tra i proprietari dei terreni che dovevano essere espropriati e lo Stato.

Or bene, il Ministero dei lavori pubblici non trovò conveniente quel concordato e si passò alla perizia secondo le norme stabilite dalla legge. Fatta la perizia il Ministero dei lavori pubblici trovò che la perizia era peggiore del concordato. Di maniera che, o concordato o perizia, molto probabilmente per deficienza di stanziamenti nel bilancio, le opere di bonifica che dalla legge erano volute, non poterono essere eseguite.

Io mi aspettavo, quindi, onorevole Bertolini, che ella avesse compreso qualcuna delle somme che potevano essere utili alla soluzione di questo, che è pure un grande problema economico, igienico e morale. Alle porte di grandi città specialmente della parte orientale della Sicilia, noi abbiamo ancora grandi zone funestate dalla malaria. Alle porte di queste grandi città noi abbiamo ancora vasti terreni, che aspettano la mano benefica del Governo che li soccorra e che li faccia risorgere alla vita economica del paese.

Noi abbiamo ancora leggi che aspettano esecuzione e che di anno in anno avrebbero dovuto essere attuate e che, malgrado le belle parole che sempre si pronunziano in questa Camera per la risurrezione eco-

nomica e morale dell'Isola nostra, sono state dimenticate.

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, io non ho che da ricordarle l'esistenza di quelle leggi.

E non perchè ella accettasse il concordato precedente, o perchè subisse gli effetti della perizia giudiziaria fatta in questi ultimi tempi, per attuare le opere di bonifica alle quali io mi appello, ma perchè ella potesse avere nelle sue mani i mezzi necessari alla risoluzione di questo grave problema avrei voluto che il Parlamento le accordasse qualcuna di queste somme per metterla in grado di risolvere questo problema.

Io non so che cosa dire; non so fare altro che rivolgermi a lei ed al suo patriottismo ed alla sua intelligenza.

Se ella crede che soltanto a parole debbano essere sollevate le condizioni dell'isola nostra, allora non ne faccia niente. Ma se ella crede che anche la Sicilia sia figlia e non figliastra d'Italia e che quindi la legge anche nei suoi rapporti debba avere esecuzione, allora chiedi le somme, se non le ha, che sono necessarie all'esecuzione di questa legge.

Ad ogni modo, siccome questa è una legge dello Stato e, come tale, deve essere eseguita, ella, onorevole ministro, ha il preciso dovere di farla eseguire. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Scaglione ha facoltà di parlare.

SCAGLIONE. Onorevoli colleghi, certo la legge attuale avvantaggia l'esecuzione delle opere stradali della Calabria.

Ma io debbo ringraziare, anzitutto, la Giunta generale del bilancio, la quale ha fatto un voto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che, animato come è di volere dare esecuzione alla legge, spero vorrà accogliere: che, cioè, non si debba fermare al solo storno di fondi, come fa il disegno di legge, ma si debbano stanziare fondi nuovi se si vorranno veramente vedere eseguiti tutti i lavori stradali, stabiliti nella legge sulla Calabria.

E qui mi corre l'obbligo di dire una parola di ringraziamento anche all'onorevole Pozzi, relatore di questa legge, per le bellissime parole da lui rivolte a quella regione desolata da tante calamità, sperando che presto queste possano finire e che si completeranno anche tutte quelle opere che sono nei voti di quelle generose popolazioni.

E, adempiuto ciò che era doveroso per me, debbo, ora, onorevole ministro, a lei così benevolo per la esecuzione di questa legge sulle Calabrie, muovere alcune osservazioni ed anche fare alcune raccomandazioni.

Per gli stanziamenti, in parte provvede questa legge. Gli altri, speriamo presto, verranno, secondo i voti che esprime la Giunta generale del bilancio. Ma anzichè parlare di stanziamenti che vi sono e possono farsi, io desidererei che si desse esecuzione effettivamente a questa legge sulla Calabria; e l'esecuzione non si potrà mai avere, se prima non si faranno i progetti.

Di recente, ella, onorevole ministro, notava che alcuni di questi progetti erano stati fatti, e per questi si sarebbero appaltati i lavori.

Ma io che appartengo alla provincia di Reggio Calabria, posso dire che di progetti stradali (e di strade principalmente noi abbiamo bisogno in quella provincia), non se ne è fatto alcuno, od almeno, se alcuno era stato iniziato, non è stato poi condotto a compimento.

L'onorevole ministro, in altra occasione, quando ha risposto ad alcune interpellanze che si fecero sull'argomento in questa Camera, disse che quel grande disastro, che fu il terremoto del 28 dicembre ultimo scorso, non lasciava agio agli uffici del Genio civile, che sono nella provincia di Reggio Calabria, di completare alcuni progetti e di iniziarne e portarne a termine altri.

Ma, onorevole ministro, se posso convenire con lei, io che tengo presenti le sue osservazioni, fatte a proposito delle interpellanze a lei mosse sulla tardanza nella esecuzione della legge sulle Calabrie, sino a questo momento, non comprenderei da oggi in avanti, che questo stato di cose perdurasse. Certo, nei lavori per il terremoto se non siamo molto avanti, questi lavori dovranno pure avere un termine, ma, intanto, sarebbe necessario ed opportuno che gli uffici del Genio civile, che sono due a Reggio Calabria, si dividessero il lavoro. Essi dovevano, prima del terremoto del 28 dicembre 1908, uno badare alle bonifiche, alle opere marittime ed alle opere idrauliche; un altro provvedere agli affari generali ed ai progetti per le strade. Ora, onorevole ministro, ella potrà dare le incombenze per i lavori del terremoto ad uno di questi uffici; ma potrà destinare l'altro ufficio ai lavori stradali, ai progetti.

Senza progetti, non potremo davvero ottenere l'esecuzione desiderata dei lavori prescritti da quella legge, che il Parlamento votò, con tanto patriottismo, a favore delle Calabrie, come ben ricordava, testè, l'onorevole Pala.

Ed un'altra raccomandazione debbo farle ed avrò finito. S'è fatto un piano regolatore dei lavori da eseguirsi per i primi, in applicazione della legge sulle Calabrie; ma in quel piano regolatore vi sono molte lacune: poichè, per esempio, furono trascurate talune strade che bisognava costruire per le prime; e ne cito una, situata nel mio mandamento, la Canolo-Agnana, della quale è costruito il tratto da Agnana a Siderno.

Abbiamo poi qualche strada provinciale e qualche altra strada comunale, come la Ciminà-S. Ilario del Jonio nella quale per due, tre o quattro chilometri mancanti, alcuni piccoli paesi di montagna non sono posti in comunicazione coi centri principali e colle ferrovie.

Ed è doloroso constatare che nell'inverno, questi paesi vivono vita grama; non possono aver rapporti commerciali con nessuno; i cittadini restano sequestrati; tutta la loro attività è repressa! Onorevole ministro, questa situazione di cose dovrebbe commuoverla e farle cambiare quel programma; tenga presente questa che non è sola mia raccomandazione, ma è raccomandazione che per mio mezzo le porgono tutte quelle popolazioni, così afflitte dai grandi disastri, e pur così buone e generose.

E per poter modificare questo programma, senta pure il parere del Consiglio o della Deputazione provinciale che possono meglio di ogni altro essere informati dei bisogni locali. Se questo farà, ella raccoglierà, fra quelle popolazioni generose, un nuovo titolo di benemeranza ed il plauso che parte da una gente avvilita ed abbandonata, ma in cui vibra forte il sentimento di gratitudine e nella quale è alto il patriottismo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Credaro ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera invita il Governo a dichiarare nazionale e a costruire la strada che deve congiungere il comune di Livigno, posto al di là della grande catena delle Alpi, nel versante del mare Nero, col comune di Bormio sulla strada nazionale dello Stelvio, come prescrive l'articolo 10 della legge 20 marzo 1865 ».

CREVARO. *Intelligenti pauca.* L'ordine del giorno dice la singolarità di condizione in cui si trova il comune di Livigno. M'occupai in altra seduta della speciale condizione di questo comune; ed anche allora accennai alla necessità che il comune stesso venisse congiunto alla rete stradale. L'onorevole ministro delle finanze, che m'ascoltava, disse che non era affar suo, ma del ministro dei lavori pubblici. Ora, onorevole ministro, il territorio di questo comune costituisce una vallata che appartiene all'Engadina e sarebbe suscettibile di sviluppare l'industria del forestiere come l'Engadina stessa. È necessario però che si compia la viabilità: il comune non può profittare di nessuna delle leggi esistenti per costruire la sua strada, il cui costo all'ingrosso si può valutare in circa 600 mila lire. Ma v'ha di più: la manutenzione di una strada, attraverso la grande catena alpina, che deve innalzarsi a 2600 metri, costa un migliaio di lire all'anno per chilometro. Le finanze di un comune come Livigno non potranno mai assumere questa spesa; esso quindi deve domandare al Governo, non che sia applicata alcuna delle nuove leggi, ma che sia applicata solamente la legge del 20 marzo 1865, articolo 10, nel quale si dichiararono nazionali le strade che attraversano la catena principale delle Alpi, quelle che hanno uno scopo esclusivamente militare. E queste condizioni ci sono appunto per il comune di Livigno: esso ha una grande importanza strategica e Napoleone I volle che fosse congiunto ed annesso alla Lombardia, per avere un piede al di là della grande catena alpina, perchè quel comune presenta comunicazioni molto facili con la Svizzera e con l'Austria. Ogni anno è visitato dalle nostre truppe alpine, ed è per tali condizioni che il Governo deve dichiararlo al di là della zona doganale.

Io domando soltanto che l'onorevole ministro prenda in considerazione il mio ordine del giorno e veda se è possibile fare uno studio per togliere questo comune dallo isolamento in cui si trova e dal quale non può uscire con le sue forze, nè con le leggi che sono state votate per le strade che si costruiscono per i comuni isolati. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Non vi sono altri inscritti. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio anzitutto gli oratori i quali mi furono larghi di benevole espressioni.

Cominciamo da casa nostra, ossia dal palazzo di Montecitorio. La storia di questo palazzo non merita le censure, o almeno tutte le aspre censure di cui fu fatto oggetto.

Prescindiamo dal considerare se sarebbe stato meglio andare a fare casa nuova altrove (io sarei stato di questa opinione), ma prendiamo la deliberazione delle Camere passate quale è: esse decisero che la sede della Camera dei deputati dovesse rimanere nel palazzo di Montecitorio.

Il progetto dell'architetto Basile importava una spesa di sei milioni e mezzo; ma questo era un progetto di massima, ed i progetti di massima sono sempre pericolosi per fare i conti.

Il progetto esecutivo già portava mezzo milione di più del progetto di massima; ma questo è il meno, poichè quel progetto, come si è rilevato soltanto da un anno a questa parte, mancava di una cosa essenziale, senza della quale la Camera non può bene funzionare, ossia della tipografia. E quando dovetti occuparmi di assicurare alla Camera anche il locale per la tipografia, mi sono trovato di fronte alla necessità di accettare un preventivo di spesa di un milione, pur approfittando di una nostra proprietà, di quella parte cioè, del palazzo di via della Missione, che è occupato oggi dalla Giunta del bilancio e dalla Giunta delle elezioni.

E poi le espropriazioni! Esse erano calcolate, in progetto, a due milioni, e costeranno (ormai non manca di farne che per poco più di 300 mila lire) 4 milioni.

È un gravissimo guaio quello delle espropriazioni. Ho avuto occasione di parlarne altra volta in questa Camera, e di dire come io abbia, da tempo, avviato gli studi, non per fare una legge che sostituisca quella del 1865, la quale, per molti aspetti, merita di essere considerata un monumento di sapienza legislativa, ma per metter quella legge in relazione con le mutate condizioni; e spero che, se non proprio alla ripresa dei lavori parlamentari, poco più in là, potrò essere in grado di presentare alla Camera, d'accordo con l'onorevole guardasigilli, alcune disposizioni che confido possano prevenire molti fra gli inconvenienti che si lamentano oggi.

Ma, tornando alla questione di Montecitorio, la differenza di spesa fra il progetto di massima e quello esecutivo fu di mezzo milione; le espropriazioni rappresentano due

milioni in più; la tipografia un milione; complessivamente una maggiore spesa di tre milioni e mezzo.

Oltre a ciò non si era calcolata un'altra cosa: che bisognava mettere la Camera in grado di funzionare mentre si facevano i lavori, e quindi, tra lavori di consolidamento del palazzo antico e costruzione di edifici e padiglioni per collocarvi vari servizi, si spesero altre 716 mila lire.

Nè basta; bisogna mettere in conto l'aumento di prezzo della mano d'opera, quello del materiale, alcune decorazioni che erano state omesse, la opportunità di adoperare murature a mattoni anzichè miste, la necessità di infissi solidi e durevoli, in luogo di quelli dozzinali che erano stati progettati, la convenienza di un più razionale impianto di ventilazione e di un impianto autonomo di illuminazione.

Del resto tutto ciò non può destar grande sorpresa, perchè all'estero, in fatto di palazzi per il Parlamento, si sono verificati casi anche più dolorosi del nostro; molti fra di voi hanno letto, come me, quell'*Introduzione alla Scienza Sociale* nella quale Spencer ricorda che il Parlamento inglese spese cinque milioni per ventilare la propria aula e renderla igienica senza esservi riuscito, e conclude: come mai un Parlamento che non è riuscito, con tanta spesa a rendere igienica la propria sede, pretende di dettare norme igieniche per le abitazioni private?

Dunque, messe insieme tutte quelle cause di maggiore spesa, abbiamo che invece di cinque milioni per lavori, ne occorrono otto. È perciò che in aggiunta ai sei e mezzo originari sono costretto a chiedere sette milioni e mezzo, che portano la spesa a quattordici. Basteranno i quattordici? Rispondendo alle assennate parole pronunciate dall'onorevole Pilacci, dichiaro che avrei ragioni per crederlo, perchè richiesi categoricamente a chi doveva fare i preventivi di calcolare la spesa effettiva che si sarebbe dovuta sostenere, pure escludendo qualsiasi opera la quale non fosse necessaria. Ma certo, onorevole Pilacci, occorrerà da mia parte vegliare assai perchè i nuovi preventivi non siano superati. Infatti, il pericolo esiste: giorni fa, ho ricevuto il progetto per la decorazione in legno dell'aula, ed ho rilevato che con la messa in opera essa sarebbe venuta a costare 100 mila lire più di quanto era stato preventivato. Allora ho fatto una cosa semplicissima: ho rimandato indietro quel progetto e non l'approverò che il giorno

in cui sarà ridotto nella cifra voluta. E a questo sistema mi atterro sempre con grandissima severità. Ma se, ad onta di ciò, si avessero da verificare circostanze indipendenti dalla mia volontà, non posso certo assumerne la responsabilità dinanzi alla Camera.

Per il palazzo di Montecitorio mi sono anche preoccupato di due altre cose, oltre la spesa. Anzitutto, siccome il ministro dei lavori pubblici non ha competenza artistica (per quanto mi concerne non la ho personalmente, ma se anche l'avessi credo che non la dovrei esplicitare, come ministro, perchè finirei col non fare nè l'interesse dell'arte nè quello dell'amministrazione), così nominai una Commissione artistica consultiva, presieduta da un vicepresidente della Camera, perchè abbia un certo nesso con la Camera, al cui servizio, in fine dei conti, il palazzo viene costruito. E debbo rendere qui pubblica attestazione della preziosa cooperazione, che questa Commissione mi ha prestato in vari modi che qui non è il caso di precisare.

In secondo luogo mi sono preoccupato che il progetto, anche nei suoi più minuti particolari, avesse da soddisfare alle esigenze tecniche del servizio parlamentare. E per questo io non potevo trovare giudice migliore che la Presidenza della Camera. Per conseguenza anche di recente mi sono dato cura che i singoli progetti esecutivi fossero da essa approvati, ed ho oggi la soddisfazione di poter ritenere che grazie alle modificazioni, opportunamente suggerite dalla Presidenza della Camera e accettate dall'architetto, quel fine essenziale sia stato raggiunto.

Ma devo ancora parlar chiaro rispetto a due altre questioni, delle quali una non è stata sollevata in quest'Aula, ma che (come è mio costume), affronto apertamente, perchè se ne è parlato parecchio sui giornali di Roma e per trattarne si son radunate Commissioni e Comizi.

L'architetto Basile propose, e la Sottocommissione artistica fu di parere che i lavori del rivestimento in legno dell'Aula siano eseguiti dalla ditta Ducrot di Palermo. Alla mia volta io così decisi, e credo di poterne tranquillamente assumere la responsabilità. Di questa deliberazione assai si dolsero gli ebanisti ed i falegnami di Roma. Ora le ragioni che hanno indotto a quella determinazione sono due: prima di tutto il grande valore tecnico della casa Ducrot in questo genere di lavori, e la favorevole op-

portunità che, abitando l'architetto in Palermo, egli possa, come occorre, quasi giornalmente dirigere ed ispirare la esecuzione del lavoro. Poi è da considerare che se si fosse dovuto procedere per concorso o, peggio, se si fosse diviso il lavoro in lotti per farne oggetto di aste o licitazioni, se ne sarebbe indefinitamente protratta l'esecuzione e sarebbe mancata ogni garanzia del suo valore artistico.

Naturalmente ho tenuta ferma e tengo ferma la decisione presa, anche perchè da una parte non ritengo buon sistema quello che, dovendosi eseguire lavori assolutamente straordinari, si provochi quasi una importazione artificiale di mano d'opera in Roma: con che si finisce col provocare la disoccupazione e le crisi di lavoro. D'altra parte il palazzo di Montecitorio è costruito coi denari di tutta la nazione, e non saprei assolutamente perchè anche operai di altre parti del Regno non abbiano da parteciparvi. (*Benissimo!*) Io non posso ammettere un diritto di privativa degli operai di Roma. (*Benissimo!*)

La seconda questione sulla quale devo dire pure chiaramente la mia opinione è quella relativa alla data in cui sarà possibile che funzioni la nuova Aula. Io l'ho già scritto nella relazione premessa al disegno di legge. Ebbi in proposito una lunga corrispondenza con l'architetto Basile; ma sebbene io abbia fatto il possibile, da un anno a questa parte, per arrivare al risultato patriottico che nel 1911 avvenisse l'inaugurazione della nuova aula, disgraziatamente io, o molto più probabilmente il mio successore, non potrà che fare una inaugurazione simbolica. (*Si ride*).

Cominciamo a mettere in chiaro una cosa. Se anche nel marzo del 1911 potesse inaugurarsi la nuova Aula, non per questo i deputati potrebbero continuare a sedervi dopo l'inaugurazione, perchè ci vorranno due anni almeno per costruire gli annessi locali di servizio, la sala dei Passi Perduti e via dicendo; si tratterà dunque di una funzione di inaugurazione. Ma sarebbe stato desiderabile che questa funzione si facesse in un'Aula per sè stessa completa; invece, mentre saranno a posto il lucernario, il fregio pittorico del Sartorio, quello scultorio del Calandra, per quanto riguarda il rivestimento decorativo in legno, non sarà possibile metterne in opera se non una zona verticale, tanto per dar l'idea di ciò che sarà il lavoro compiuto. Sarà gran ven-

tura se potranno essere costruiti i muri dell'Aula poco prima del giorno dell'inaugurazione: ora, se si mettesse in opera un rivestimento in legno di grandissimo valore in un'Aula appena costruita, malgrado lo intonaco di cemento e l'intercapedine tra il rivestimento ed il muro, temo che dopo poco tempo quel rivestimento diverrebbe inservibile.

Ma anche l'inaugurazione, che mi sono permesso di chiamare simbolica, è compromessa da continui scioperi. Abbiamo avuta una perdita di tre mesi lavorativi per lo sciopero dei fornaciari; adesso abbiamo lo sciopero dei carrettieri; si dice che possa avvenire (*quod Deus avertat*) anche uno sciopero delle arti murarie; ora queste interruzioni di lavoro sono tali da far temere che la inaugurazione dell'aula si farà due o tre anni dopo il 1911. (*Commenti*).

E vengo al Palazzo di Giustizia, riguardo al quale gli oratori hanno espresso giudizi non favorevoli. Ma i colleghi della passata legislatura ricorderanno che in proposito ebbi ad esprimere giudizi assai più aspri di quelli che oggi si sieno uditi; e l'esplicazione pratica di questo mio modo di vedere fu il licenziamento dell'architetto direttore dei lavori. Ora i lavori volgono alla fine; col 31 dicembre venturo, come ho preso impegno, spero che il palazzo sarà ultimato, all'infuori della messa in opera degli apparecchi di illuminazione, a cui però si sta provvedendo. Questo ritardo non impedirà che al principio del nuovo anno si incomincino a mettere a posto i mobili e gli altri arredamenti necessari.

L'onorevole Podrecca, sollecito degli interessi dell'arte, a proposito del Palazzo di Giustizia non sapeva se doveva o no rivolgermi una sua domanda; ma poi ha finito col rivolgerla a me, e non aspettarla da altri. Egli ha chiesto chi è responsabile delle poche soddisfazioni che ebbe l'arte nella erezione degli edifici in Italia.

Onorevole Podrecca, credo che se i grandi motivi dell'arte non rimangono soddisfatti (ed io in questo sono d'accordo con lei, che cioè in quasi tutte le grandi costruzioni di Stato l'arte resta sacrificata) questo, a mio credere, non proviene da ordinamenti governativi inefficienti od erronei. All'incontro dobbiamo purtroppo riconoscere che è scarsa la capacità artistica del paese. Onorevole Podrecca, in quei secoli passati, la cui memoria ella ha rievocato, organismi governativi speciali, e grande sapienza di ordi-

namenti non esistevano, eppure si creavano quei capolavori, che incontriamo ad ogni passo.

PODRECCA. Non si facciano edifici quando mancano gli ingegni!...

BERTOLINI. Ma, onorevole Podrecca, se fosse toccato a me di dover proporre il monumento a Vittorio Emanuele, non l'avrei fatto; perchè credo che la memoria del gran Re si sarebbe potuta tramandare ai posteri con una spesa minore e con maggior profitto. Già io mi trovo nella disgraziata condizione di liquidare disastri. (*Si ride*). Anche pel Palazzo di Giustizia ho dovuto assumere una parte odiosa! Sto facendo gli ultimi conti e sono questi: autorizzazioni di spese, finora avute, lire 38,371,000; impegnate lire 34,173,000; disponibili lire 4,097,000; ma sono in corso alcuni arbitrati! Dio mi protegga di fronte agli arbitri! (*Si ride*).

Veniamo al palazzo del Ministero dei lavori pubblici.

Non sono stato io a proporre la costruzione: questa fu stabilita già dalla recente legge per Roma. Io anzi, rispetto ai termini fissati da quest'ultima, sono in ritardo di un anno. Del resto, la costruzione del nuovo Ministero non è una spesa voluttuaria: essa è necessaria, avendo la legge giustamente stabilito che l'attuale fabbricato del Ministero dei lavori pubblici debba essere aggregato al fabbricato della posta centrale. Si comprende come l'attuale edificio della posta sia affatto insufficiente ai bisogni di una grande città, ed è cosa più economica aggregare all'attuale ufficio quel fabbricato del Ministero, che già originariamente formava con esso tutto un fabbricato, piuttosto che andare a fabbricare un nuovo grande edificio postale; tanto più che questo deve stare nel centro, e il Ministero dei lavori pubblici può invece allontanarsene un poco, con vantaggio anche per gli alloggi degli impiegati.

Per il palazzo del Ministero dei lavori pubblici, ho fatto compilare un progetto di massima (ed è per questo che ho esposto quella cifra di quattro milioni con tutte le debite riserve) che è all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Può essere sicura la Camera che io correrò la esclusione dal progetto di tutto ciò che abbia carattere di lusso. Ed invero, quelle soddisfazioni artistiche, che l'onorevole Podrecca desidera, proprio non mi sento in grado di realizzarle nel palazzo del Ministero; chè anzi cercherò di spendere la

minor quantità possibile di denaro. Fratanto mi limito a chiedere i fondi per pagare il resto del prezzo dell'area, ed eseguire i lavori di sterro e di fondazione.

A questo proposito mi permettano i colleghi una franca dichiarazione. Sento sempre parlare con frasi oscure dell'acquisto fatto di Villa Patrizi per fabbricarvi il palazzo della Direzione delle ferrovie e il palazzo del Ministero dei lavori pubblici; io non ne ho alcuna responsabilità, perchè ho assunto l'ufficio quando era tutto definitivamente concluso. Però mi son fatto un dovere di leggere le carte relative, per sapere come si era combinato quell'acquisto, quali altre proposte esistevano, quali altri terreni ed a che prezzo erano offerti. Ora posso rendere alla memoria del mio predecessore, il quale personalmente attese al disbrigo della pratica, l'attestazione che egli tutelò nel miglior modo possibile l'interesse dello Stato. (*Bravo!*).

È inutile che adesso facciamo certi raffronti. Il mio collega Rava fece benissimo a comprare i terreni per l'Università al prezzo a cui li comprò, e nel Consiglio dei ministri ne resi lode a lui ed al presidente del Consiglio, che l'aveva coadiuvato nell'acquisto. Ma le condizioni erano diverse. I terreni per l'Università furono comperati in un tempo di relativa crisi, gli altri invece in un momento in cui erano altissimi i prezzi delle aree: e poi ci sono parecchie altre condizioni di ubicazione da tener presenti.

E vengo ad un altro appunto che fece l'onorevole Leali; cioè, l'onorevole Leali non fece un appunto, riferì una voce, ma io non posso a meno di mettere i punti sugli *è*. In proposito il mio amico, l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici non mancò di parlare ieri energicamente, ma io debbo confermare oggi quello che disse ieri l'onorevole Dari.

L'onorevole Leali ha parlato di mediazioni; ora di mediazioni, in questo caso non se ne sono pagate. Un signore, che è inutile nominare, pretendeva, è vero, di aver diritto a riscuotere una provvigione dalle ferrovie dello Stato; ma queste sostennero di non doverla pagare, e vinsero la relativa causa che si dibattè fino in sede di Cassazione.

Dunque, di mediazioni pagate alla luce del sole non ne conosco. Si allude forse a mance avute da qualche membro dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato?

Per mia scienza e coscienza credo che ciò non sia affatto vero; ma francamente affermo che chi volesse fare una accusa simile avrebbe il dovere di far nomi precisi affinché io possa procedere ad un'inchiesta. (*Approvazioni*).

Infatti, i funzionari pubblici debbono bensì dare allo Stato tutto ciò che il loro ingegno può dare, ma hanno il supremo diritto di essere tutelati nel loro onore, e fino a prova contraria, di essere ritenuti galantuomini. Che se cominciasimo a sospettarli vagamente, noi faremmo il peggior danno allo Stato, poichè toglieremmo ai suoi funzionari ogni zelo, ed i migliori abbandonerebbero il suo servizio; essi non stanno al loro posto per lo stipendio che hanno, mentre ben maggiore potrebbero averlo altrove, ma perchè hanno una missione da compiere, ed a costo della loro vita vogliono compierla fino in fondo. (*Approvazioni vivissime*).

Quanto poi alle fondazioni di cui pur si è parlato, voglio sfatare una leggenda, perchè la questione delle fondazioni del palazzo delle ferrovie è una cosa di cui si può discutere a base di cifre. Quando fu acquistata l'area, si sapeva quello che a Roma sanno tutti, che nel suo sottosuolo, come del resto in tutta la parte alta della città, vi sono numerose gallerie, e quindi fin dal principio si prevede la necessità di fare le fondazioni ad archi e pilastri, per non andare incontro a quegli inconvenienti che si verificarono nelle fondazioni del palazzo del Ministero delle finanze. Ora le fondazioni a Villa Patrizi sono in gran parte già fatte e la profondità dei pozzi si è mantenuta finora nei limiti della previsione, con un minimo, cioè, di metri 6.65 ed un massimo di 20.60; in media 16.55. Ora, se si tien presente la profondità delle fondazioni di una quantità di altri edifici in quei paraggi, si riscontra che nella maggior parte dei casi, è superiore a quella media.

E passo al monumento a Vittorio Emanuele II.

Quando giunsi al Ministero, trovai che al monumento a Vittorio Emanuele vi era crisi; perchè tutti gli artisti se ne erano andati dalla Commissione, facendo, dirò così, una secessione sul Monte Sacro, e non vi erano rimasti che i membri, diremo, burocratici. Come volete che si procedesse nella costruzione di un colossale monumento d'arte, quando il ministro era ridotto ad essere consigliato solamente da

persone non aventi specifica competenza artistica, ma che furono chiamate a far parte della Commissione per altri titoli, e tutto il mondo artistico fieramente protestava contro ciò che si stava facendo?

Decisi di stabilire un programma, che permettesse il ritorno degli artisti nella Commissione, e che nello stesso tempo determinasse nettamente ciò che si potesse fare per il 1911, e ciò che non si poteva fare.

Fui per verità fortunato nella compilazione di questo programma; perchè esso non soltanto si è dimostrato all'atto pratico una cosa relativamente riuscita, ma ricondusse anche la pace laddove prima c'era la più aspra discordia. Grazie alla restaurata cooperazione degli elementi artistici e degli elementi scelti nel mondo ufficiale, il programma è già prossimo al suo compimento. Pertanto i lontani nepoti (ed auguro all'onorevole Cavagnari di averne di lontanissimi) avranno occasione di parlare del monumento a Vittorio Emanuele II come di una cosa finita già da gran tempo.

Il monumento, nella sua parte architettonica, sarà pel 1911 (e su questo oramai si può prendere un impegno) compiuto; saranno pur compiute molte decorazioni scultorie, tante ad ogni modo che basteranno a rianimare, a dare colore alla massa per sé stessa fredda del monumento. Certo, mancheranno parecchie cose: mancherà soprattutto quello che io volli riservato a dopo il 1911, ossia la decorazione del sottobasamento della statua equestre. In proposito si era accesa la questione del famoso altare della patria, ed io giunsi a metter pace proponendo che ai cittadini d'Italia accorrenti alle feste di Roma nel 1911 sia riservato il giudizio; sia lasciato cioè decidere alla coscienza popolare quale delle contese soluzioni sia da preferire.

Quanto alla questione del soffitto in bronzo, di cui si è occupato l'onorevole Molina, rendo anzitutto pieno omaggio al sentimento d'arte che ha ispirato le sue parole. Originariamente era progettato il soffitto in bronzo, per una presunta spesa di 500,000 lire! ma poi queste 500,000 lire minacciarono di diventare 700,000 e più. Vero è che si sono avute delle offerte per 530 e 540 mila lire; ma da parte di fonderie industriali e non artistiche; ora, quando si tratta di un'opera d'arte di tanta importanza, è meglio spendere di più che avere un'opera imperfetta. Riferendomi pertanto alla suespo-

sta maggior spesa, scrissi nella relazione che il mio bilancio non è per ora in condizioni da poterla sostenere.

Non è già che io non potrei impegnarla: ma non la potrei pagare, perchè (come dirò fra poco) debbo rimanere assolutamente nei limiti del bilancio consolidato. E se così ha da essere, non posso darmi il lusso di spendere mezzo milione in più di qua e mezzo milione in più di là, perchè il problema della quadratura del circolo non sono in grado di risolverlo! (*ilarità*).

Conclusione necessaria era per me il differimento della esecuzione del soffitto in bronzo a dopo il 1911. Ma la Sottocommissione artistica, mia fedele consigliera in fatto d'arte, ha detto che pel 1911, poichè si fa il pavimento policromo del portico, bisogna fare anche il soffitto. Io ho opposto che non poteva sottrarre 700,000 lire o più, a quei bisogni essenziali, in nome dei quali tanti colleghi hanno oggi così simpaticamente parlato per fare il soffitto di bronzo!... (*Approvazioni*). E allora, che cosa è avvenuto? La Sotto commissione artistica ha detto: ma no, signor ministro, non c'è bisogno di spendere tanto. Gli antichi romani in parecchi monumentali edifici (e speriamo che il monumento a Vittorio Emanuele duri quanto quelli) hanno fatto i soffitti di stucco: per esempio, nel tempio della Pace, nelle Terme di Caracalla. Insomma la Sottocommissione giudicò che nessuna ragione artistica vieta di fare il soffitto di stucco, e che questo può armonizzare col monumento. Ora il soffitto di stucco, da un conto approssimativo fatto, costerebbe soltanto 200,000 lire.

Ebbene, onorevole Molina, io rispetto moltissimo la sua competenza artistica; ma devo deferire a quella della Sottocommissione, nella quale sono artisti insigni e di cui fa parte anche il nostro collega onorevole Fra de'letto, al quale tutti riconoscono una altissima competenza.

Sottoporro la questione anche ai miei colleghi del Gabinetto. I suoi termini sono però questi: esecuzione del soffitto in bronzo, ora, assolutamente no.

MOLINA. Facciamolo dopo!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso in questo momento distrarre danari per dedicarli a questo scopo. Quanto a spendere solo 200 mila lire pel soffitto di stucco, ossia a pagare per tre anni una sessantina di mila lire all'anno, non v'è

una impossibilità tale da giustificare che si sciupi per risparmiarle il successo dell'inaugurazione.

A proposito del monumento, l'onorevole Podrecca sollevò dei gravi dubbi o per lo meno si fece eco di gravi perplessità, in ordine al contratto per la fusione della statua equestre. Io non ne ho alcuna, perchè quel contratto mi pare così chiaro, che non so quali serie questioni possano sorgere.

L'onorevole Leali ha giudicato non esattamente il modo con cui il Governo austro-ungarico si è contenuto nelle trattative per la demolizione e ricostruzione del palazzetto Venezia. Egli non ha giudicato esattamente, perchè prima di tutto, ha detto che il Governo austro-ungarico pretese un prezzo eccessivo. Si tratta, è vero, di un milione e 600 mila lire; ma non vi sono soltanto comprese la demolizione e la ricostruzione del palazzetto, ma qualche cos'altro, ossia che il Governo austro-ungarico deve pensare al consolidamento del torrione, quando gli sia tolto l'appoggio del palazzetto, e questo è un quesito che può dar luogo a gravi incognite. Quanto al contratto, soltanto l'anno scorso fu firmato dal mio collega degli esteri. La consegna dell'area, su cui deve essere riedificato il palazzetto, si è potuta fare il 1° ottobre 1908; ed il Governo austro-ungarico ha da tale data due anni di tempo per consegnarci libera l'area dell'attuale palazzetto ossia fino al 30 settembre 1910.

Sono poi lieto di poter dire all'onorevole Leali che tutte le disposizioni sono state prese dal Governo austro-ungarico per la demolizione del palazzetto; erano bensì sorte alcune difficoltà col municipio di Roma, ma io mi feci intermediario, e grazie alle buone disposizioni del sindaco, credo che queste difficoltà siano già state eliminate.

Mi pare che di palazzi non debba dir altro. Per fortuna non ce ne sono altri commessi alla mia amministrazione. (*Si ride*).

Tratterò brevemente di una questione più simpatica per me, delle bonifiche.

Veda, onorevole Viazzi, io potrei dire molte cose (ed ella le sa) circa la bonifica grossetana, di cui ella si è interessato. Potrei narrare le vicende di quei lavori, la necessità di proroghe, di stralcio di speciali lavori, di progetti addizionali; ma non starò ad annoiare la Camera con particolari, che l'onorevole Viazzi ed io possiamo discutere fra noi.

Considero le bonifiche come uno dei servizi più importanti affidati al Ministero dei

lavori pubblici; per conseguenza ho voluto preporsi una apposita direzione generale, per darne la diretta e piena responsabilità ad uno speciale servizio; e fin'ora non ho che da applaudirmi altamente di questa determinazione. (*Approvazioni*).

Nel disegno di legge sulla sistemazione idraulica e forestale, ho compreso anche talune disposizioni di modificazione alla legge sulle bonifiche; ma ne annunzio altre che, sotto forma di articoli aggiuntivi, presenterò alla Commissione. Queste modificazioni proporrò, perchè credo che si verifichino gravissimi inconvenienti nella esecuzione delle bonifiche; inconvenienti che occorre guardare in faccia coraggiosamente e trovare il modo di eliminare.

Un inconveniente sta in ciò: si è finito con l'abbandonare la strada buona; una volta, contemporaneamente al progetto esecutivo, si approvava anche il progetto economico della bonifica e per tal modo gli interessati sapevano a quale spesa andavano incontro, ed il tesoro era messo in grado di cominciare a riscuotere dal 1° luglio successivo alla data dell'appalto dei lavori le quote, il cui pagamento spetta alle provincie, ai comuni ed ai proprietari. Ora invece si compila soltanto il progetto esecutivo per accelerare l'inizio dei lavori, e si ritarda la compilazione del progetto economico con danno di tutti, perchè gli interessati non conoscono in tempo l'onere che verranno a sostenere, e finiscono per dover pagare il contributo in un numero di annualità inferiore a quello che sarebbesi potuto accordare; ed il collega del tesoro non è in grado di accrescere lo stanziamento per le bonifiche giacchè non riesce per ora a riscuotere quasi niente in conto di quei contributi a carico dei terzi, che lo Stato deve soltanto anticipare.

Ma vi è un inconveniente ancora più grave; la eccessività veramente scandalosa delle indennità che si pagano sia per occupazioni temporanee, sia per espropriazioni definitive, sia per danni durante i lavori di bonifica. (*Benissimo!*) Si tratta di un vero sperpero di denaro cui bisogna senz'altro por fine, (*Benissimo!*) perchè va a beneficio proprio di coloro che dalla esecuzione dei lavori di bonifica vedono triplicato o quadruplicato il prezzo dei loro terreni. (*Approvazioni*).

Credo quindi che bisogna avere il coraggio di tagliar corto con questi sperperi.

E veda, onorevole De Felice, per quella

tale bonifica di cui ella ha parlato io ho disponibili i fondi necessari e pertanto non ne chiedo altri con questa legge; ma non sono andato avanti, perchè non mi sento di rassegnarmi ad esagerate indennità di espropriazione. Di fronte a certe perizie io non capitolero mai.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ha ragione; e fa benissimo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. E poichè non ho ora i mezzi occorrenti per difendere l'interesse dell'erario, li chiederò al Parlamento; e se esso vorrà convenientemente armare l'amministrazione, credo che farà opera di vera giustizia sociale. (*Benissimo!*)

CELLI. Nel disegno di legge vi è già un modo per impedire questi abusi, ed è un buon mezzo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo so, ma ho bisogno di mezzi maggiori e li chiederò fra poco alla Camera.

CELLI e DE FELICE-GIUFFRIDA. Benissimo!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Nè gl'inconvenienti finiscono qui. Vi sono progetti di bonifica che sono stati compilati molti anni fa e che sono in corso di esecuzione: ora di fronte al mutamento di molte delle condizioni, esistenti quando si fecero i progetti, sorgono gravi dubbi sulla convenienza di proseguire puramente e semplicemente nella loro esecuzione.

E sorge anche il dubbio se convenga di spendere l'attività in una stessa provincia tra tre, quattro, cinque bonifiche per avere poi da pagare indennità per causa del ritardo, della lentezza nella esecuzione dei lavori. A tutto ciò occorre rimediare.

Ho cominciato a provvedere in proposito: ho infatti inviato una Commissione a studiare come stessero le cose per le bonifiche grossetane.

Come la Camera sa, io sono nemico delle Commissioni, le quali hanno un mandato a tempo indefinito; ma sono invece amico di quelle che hanno un mandato da eseguirsi in un tempo breve. Pertanto continuerò nel sistema di mandare una Commissione a studiare l'esecuzione di questa o quella bonifica ed anche a determinare un ordine di precedenza tra i vari lavori, in ragione dell'urgenza.

Fin dal 24 novembre 1908 la Commissione si è recata nella provincia di Grosseto ed ha già fatto una relazione, le cui conclusioni furono in gran parte approvate dal

Consiglio superiore. Mi lusingo che potrò così indirizzare le cose in modo che abbiano da procedere meglio di quello che non siano procedute pel passato.

Quanto agli stanziamenti proposti per le strade provinciali di serie, ho avuta la fortuna di incontrare il plauso dei colleghi e quindi non ne parlerò.

L'onorevole Cavagnari ha colto l'occasione per esortarmi a trovar modo di alleviare ai comuni ed alle provincie l'onere gravoso della manutenzione delle strade costrutte dallo Stato per conto loro o di quelle direttamente da essi costruite col sussidio dello Stato. Ma, onorevole Cavagnari, qui entriamo nella questione generale finanziaria, perchè a quello scopo denaro nel mio bilancio non ve ne è assolutamente; dovrei andare a battere alla cassa del ministro del tesoro, ma questa è impresa che nè lei nè io possiamo tentare con la minima probabilità di successo in questo momento... (*ilarità*).

CAVAGNARI. Onorevole ministro, o io non mi sono spiegato, o lei non ha inteso; io non ho detto che il Governo assuma, ma desideravo conoscere l'intenzione del Governo per soccorrere le provincie riguardo alle strade provinciali.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, la prego di non interrompere.

Non facciano conversazioni!...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. In materia di alleviamento di spese, non c'è che un solo soccorso efficace ed è di dar del denaro; ma questo non può che venir fuori dalle casse del tesoro. È a ciò che io volevo accennare.

L'onorevole Beltrami lamentava la cattiva manutenzione delle strade nazionali. Cattiva manutenzione, come servizio ordinario, non vi è assolutamente: le nostre strade nazionali sono bene mantenute.

Quello che l'onorevole Beltrami può lamentare, ed io insieme con lui, è che non sia stato possibile di avere tutti i danari occorrenti per riparare, nelle strade nazionali, i guasti gravissimi prodotti dalle alluvioni dell'invernata del 1906-07. Invece si era fatto all'uopo un preventivo di spesa di 12 milioni che fu poi ridotto a sei; ma anche dei sei non abbiamo potuto finora stanziare che meno di cinque. Ella comprende come pertanto a molte frane ed a molti guasti non si sia potuto riparare; d'altra parte, a quelli del 1906, altri danni si sono aggiunti per le intemperie successive e quelli stessi del 1906,

che non furono riparati, con l'andare del tempo si sono aggravati.

L'onorevole Viazzi mi ha detto: come mai non si pensa ad organizzare la somministrazione dei sussidi alle provincie ed ai comuni per i lavori già fatti per frane, alluvioni, ecc.? Ma, onorevole Viazzi, questa è la base di tutto quanto il sistema dei sussidi, anche nelle legislazioni estere, che ho avuta la fortuna di poter studiare. Non si dà mai un sussidio per una spesa che sia stata già fatta, ma soltanto per spese, che si debbono ancora fare: in tal modo si ha la necessaria garanzia sull'entità effettiva della spesa, mentre ciò non è quando si dà il sussidio per una spesa fatta. In secondo luogo il sussidio mira a raggiungere lo scopo che le opere siano progettate ed eseguite in modo soddisfacente. È quindi naturale che l'autorità, che dà il sussidio, abbia non solo l'alta sorveglianza sull'esecuzione dei lavori, ma sia anche chiamata ad approvare i progetti. Del resto, agli inconvenienti, che ella lamenta, sopperisce la pratica amministrativa con la facoltà di fare anticipazioni sui sussidi nei casi d'urgenza: pertanto quando si verificano danni che debbano essere immediatamente riparati, vi è modo di poter subito sovvenire, dato che l'opera, che si vuole riparare, possa ad istruttoria compiuta ottenere il sussidio.

E vengo all'onorevole Pala.

Il dissidio, a cui ha accennato l'onorevole Pala, è più formale che sostanziale.

Quanto ai bisogni della Sardegna, io sono stato, credo nel 1893, il primo relatore di un disegno di legge per il suo miglioramento, ed ho stesa la relazione dopo aver fatto in Sardegna una piccola inchiesta per conto mio: nè oggi professo in proposito opinioni diverse da quelle scritte, a tanta distanza di tempo, in quella relazione. Ma sono diversi i termini della presente discussione.

Devo osservare anzitutto all'onorevole Pala, che questa stessa domanda della costruzione di una strada nazionale, la quale, in prolungamento di quella lungo la costa orientale, percorra il resto della costa orientale, poi tutta quella settentrionale, e scenda da Porto Torres fino ad Alghero, egli già la fece, se ben ricordo, nella discussione della legge sulla Sardegna. Ed allora gli fu precisamente fatta quella obiezione, che l'onorevole Pala ha voluto oggi combattere, ossia che quella strada non avrebbe i caratteri di strada nazionale, quali sono prescritti dalla legge del 1865.

PALA. Li ha.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma no, onorevole Pala, non li avrebbe, perchè qui non si tratta, nè di congiungere parecchie città primarie nè queste con porti di prima classe, non si tratta di grandi valichi alpini od appenninici, nè di provvedere a necessità di ordine militare.

Dunque non esistono le condizioni indispensabili per dichiarare nazionale, e costruire come tale, la strada richiesta con l'ordine del giorno dell'onorevole Pala.

L'onorevole Pala ha citato alcune cifre, per dimostrare che la Sardegna, in materia di strade, è stata mal trattata. Veda, onorevole Pala, io dò tanto peso a quello che da tempo ella mi va dicendo, che ho voluto far eseguire dei conti, che non ammettono smentita. Ora questi ne sono i risultati. Se si confronta il chilometraggio delle strade nazionali in Sardegna, con quello delle altre regioni del Regno, si ha che in Sardegna esistono 1289 metri di strada nazionale per 1,000 abitanti e 42 per chilometro quadrato, mentre in tutte le altre regioni esistono 271 metri per ogni 1,000 abitanti e 26 per ogni chilometro quadrato. (*Interruzioni dei deputati Pala e Celli*). Da questo lato dunque sono le altre regioni d'Italia che potrebbero lamentarsi. La deficienza di strade in Sardegna non sta nelle nazionali e nemmeno nelle provinciali, ma nelle comunali.

A proposito di queste ultime, per quanto riguarda le strade di accesso alle stazioni ferroviarie, compreso dei bisogni della Sardegna, ho cercato di agevolarle in tutti i modi l'esecuzione: ho stipulata una convenzione colla provincia di Cagliari, la quale si assume l'anticipata esecuzione di queste strade di accesso per 3,914,000 lire, che il Ministero andrà rifondendo in ragione di 180 mila lire annue.

Presentemente sto trattando colla provincia di Sassari. Ho già accettato un programma di strade per 1,399,000 lire; ma la provincia insiste perchè altre vi siano comprese per 1,530,000 lire. Devo ancora esaminare se tale pretesa stia o no nei limiti della legge, pur ammettendone l'interpretazione benevola che ne è stata fatta dal Consiglio di Stato.

Anche per i comuni isolati si apre un campo di attività per la costruzione di strade comunali in Sardegna, perchè già nell'elenco per la provincia di Cagliari ne sono comprese per un importo di 1,479,000 lire di spesa e per Sassari si sono ammesse strade

per 195,000 lire; ma pende l'esame del reclamo per aumentare questa cifra fino a 1,190,000 lire.

Devo poi dire all'onorevole De Felice che, se egli consulta la tabella delle strade, annessa alla legge, troverà che parecchie appartengono a provincie della Sicilia. Egli non ha quindi ragione di dire che la Sicilia sia stata dimenticata.

Quanto agli oratori che come l'onorevole Gallina, l'onorevole Agnesi, l'onorevole Beltrami, l'onorevole Scorciarini-Coppola, hanno parlato in favore della costruzione di strade per allacciare alla rete stradale comuni oggi isolati, non ho assolutamente nulla da obiettare contro l'evidenza delle ragioni da essi esposte per dimostrare che lo Stato ha daporre il massimo impegno pel conseguimento di tale importantissimo scopo. Ma devo fare presente agli onorevoli colleghi che il relativo programma fu deliberato nel 1906 con gli articoli 53 e seguenti della legge sul Mezzogiorno senza che nulla fosse stato predisposto per la sua attuazione. (*Commenti — È vero!*)

Tanto è vero che mentre votando quell'articolo di legge, la Camera riteneva che esso avrebbe giovato soprattutto alle provincie del Mezzogiorno, invece quando si sono raccolti i dati statistici si è riscontrato che aveva una ripercussione precisamente opposta. (*Commenti — È vero!*)

Ora il mio compianto predecessore dovette, dopo votata la legge del 15 luglio 1906, fare eseguire seri studi per arrivare a determinare quali fossero i comuni isolati, perchè neppur questo si sapeva, quale potesse essere il tracciato, la lunghezza, ed all'incirca la spesa delle strade. (*Commenti*). Quando poi si ponga mente che si trattava di studi per centinaia di comuni, che occorrevano infiniti sopralluoghi, si comprende che l'impresa era tale da non potersi compiere da un giorno all'altro. Finalmente siamo arrivati ed avere l'elenco dei comuni isolati, ad avere i dati di massima per le strade, e così si sono potuti compilare gli elenchi che furono approvati dal Consiglio superiore. Ma poi si dovettero pubblicare gli elenchi nelle varie provincie, affinchè sia queste, sia i comuni potessero reclamare, e benchè comuni e provincie siano stati ripetutamente sollecitati a mandare i reclami non tutti sono ancora giunti, perchè parecchie amministrazioni locali non mettono quel tanto di premura che è necessaria, salvo poi a esigerla dal Ministero. (*Com-*

menti). Per alcune provincie reclami furono già esaminati e speriamo che in ottobre si possa approvare il programma pel primo triennio.

Si è detto che 4 milioni e mezzo sono pochi. Sarei lietissimo di potervene dedicare di più, ma nelle attuali condizioni della pubblica finanza ciò non mi è assolutamente possibile. Del resto quella somma sarà meno insufficiente che non si creda, perchè alcune delle strade sono molto lunghe, costose, di assai difficile costruzione: quindi non è da credere che in tre anni potranno essere eseguite. Onde la possibilità di dividere molte di queste strade in tronchi, e metter mano nel primo triennio a parecchie strade anzichè, a poche soltanto. Io posso promettere che appena abbia (ciò che per ora non ho) un qualche margine nel mio bilancio, appena possa realizzare una economia da qualche parte, ben volentieri destinerò maggiori fondi ad uno scopo, che credo veramente utile e doveroso.

Aggiungo che il programma delle strade pei comuni isolati è risultato un pò meno vasto di quello che essi pensino, perchè una parte di questi comuni hanno preferito valersi della legge sulle strade di accesso alle stazioni, anzichè della legge sul Mezzogiorno. Il numero di questi comuni isolati è andato pertanto diminuendo da più di 500 a 325 per una estesa di 1711 chilometri, con una spesa che, per quello che può essere desunto dai progetti di larghissima massima, ammonterebbe a 33 milioni.

Da tempo sto anche pensando ad una disposizione legislativa che renda pratica l'applicazione di quell'articolo 7 del regolamento, che l'onorevole Viazzi ha citato. Questo articolo dà facoltà ai comuni di anticipare l'esecuzione di strade che siano comprese in futuri programmi triennali: ma, siccome si tratta di poveri comuni di montagna, non è loro possibile sostenere da soli gli oneri di tale anticipazione. Ora non posso prometter nulla, perchè non so a quale conclusione mi potrà portare lo studio, ma vagheggerei di stabilire un concorso dello Stato nell'interesse dei mutui che i comuni abbiano da contrarre per fare la suddetta anticipazione. E se mi sarà possibile, d'accordo con i miei colleghi, di formulare proposte che nelle presenti condizioni del bilancio siano accettabili, per parte mia ne sarò felicissimo.

All'onorevole Scaglione non potrei che ripetere quanto di recente dissi all'onore-

vole Lucifero in risposta alla sua interpellanza: che cioè, io pongo la massima cura, il massimo impegno nella esecuzione della legge sulla Calabria; ma che però un gravissimo impedimento all'esecuzione di questa legge è derivato dai terremoti e specialmente dall'ultimo terribile del 28 dicembre.

Man mano che i lavori più urgenti per i soccorsi del terremoto diminuiranno, si potrà riprendere l'opera per la esecuzione della legge. Ma non si illuda l'onorevole Scaglione, e non si illudano gli altri colleghi che io possa moltiplicare con la mia volontà il personale tecnico all'uopo occorrente.

All'onorevole Credaro, che ha caldamente patrocinato la costruzione di una nuova strada nazionale fra Livigno e Bormio, sono costretto a rispondere negativamente con una dichiarazione generica che torna opportuna anche per il bilancio dei lavori pubblici che discuteremo fra pochissimi giorni; ed è questa. Io sento, alla pari di ogni altro mio collega del Gabinetto, il dovere che ha ogni uomo di Governo, come ha ogni uomo politico, di salvaguardare il pareggio del bilancio dello Stato. Ora, dato lo sforzo straordinario che si è dovuto fare per le spese militari e quello che ci conviene pur fare per i soccorsi ai paesi colpiti dal terremoto, io non posso non propormi di contenere le spese straordinarie per opere pubbliche nei limiti della legge del consolidamento, che è stata approvata nel 1906. Ora (come dicevo poc'anzi) la quadratura del circolo non arrivo a farla: e quindi le mie migliori intenzioni sono costrette entro ferrei limiti.

Credere, ad esempio, di risolvere subito tutto il problema portuale (ed è un programma larghissimo quello approvato con la legge del 1907; programma che la legge stessa prevedeva di eseguire in 16 anni), credere che da un giorno all'altro io possa appaltare lavori in tutti i porti del Regno, è una utopia; perchè quando si è appaltato, bisogna pur avere il modo di pagare le rate che vengono mano mano a maturazione. È pertanto fatale che, tutti non potendoli prontamente soddisfare, io debba preoccuparmi degli interessi più importanti, ossia mandare innanzi i lavori nei porti principali. Infatti se in tre o quattro di questi porti avesse da arenarsi il movimento commerciale per la deficienza di opere ed impianti, il danno si ripercuoterebbe sopra tutta quanta l'economia nazionale; mentre il ritardo dei lavori per porti minori si ripercuote in una cerchia limitata.

Questo che dico per i porti, lo dovrei ripetere per tutte le altre categorie di opere pubbliche.

Ed aggiungo che molti dei guai che si lamentano per delusioni provate rispetto sia ai progetti, sia alla loro esecuzione, provengono dalla grandissima fretta con cui si vuol procedere; fretta nella compilazione dei progetti, nel loro esame, negli appalti, la quale poi molte volte si traduce in un grandissimo ritardo, perchè sorgono gravissime questioni ed allora i lavori restano sospesi e l'amministrazione paga le spese del ritardo.

Quanto ai confronti che l'onorevole Beltrami ha fatto con l'estero, siamo giusti col nostro paese! Noi dobbiamo renderci conto che usciamo da secoli di servaggio; usciamo da secoli nei quali il nostro territorio ha servito da campo di battaglia agli altri popoli. Come si può pretendere che l'Italia abbia approntato in una generazione quel patrimonio di opere pubbliche e di strumenti di civiltà che altre nazioni poterono andar accumulando per qualche secolo? (*Interruzione del deputato Beltrami — Clamori da destra e dal centro*).

Abbia pazienza, onorevole Beltrami; ed abbiamo tutti un po' più di fede nell'avvenire del nostro paese! (*Vivissime approvazioni ed applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CAVAGNARI. Ho chiesto di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Parlerà dopo.

Voci. A domani! a domani!

POZZI, relatore. Sono agli ordini della Camera.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ella ha diritto, se crede, di rimettere il suo discorso a domani: ma, dato che non debba parlare a lungo, mi parrebbe più opportuno esaurire la discussione stasera.

Voci. Parli! parli!

POZZI, relatore. Onorevoli colleghi, per l'ora tarda abbrevierò, anche più di quello che avevo in animo di fare, il mio discorso. In sostanza, il compito del relatore della Giunta del bilancio è, qui, assai meno esteso di quello che ha dianzi assoluto l'onorevole ministro dei lavori pubblici; in quanto la Giunta del bilancio non prende e non deve prendere iniziativa di spese, e si limita a constatare se le spese proposte

siano meritevoli d'approvazione. Quindi è che, per la Giunta del bilancio, ad esempio, io non parlerò affatto del palazzo di giustizia, che non entra affatto nel disegno di legge in esame.

L'onorevole ministro ha risposto agli oratori che in proposito hanno in occasione di questa discussione parlato; ma, siccome nel disegno di legge attuale, del palazzo di giustizia non si parla affatto, a me incombe il dovere preciso di non parlarne nè punto nè poco.

Invece, quanto al palazzo di Montecitorio ed ai lavori dell'aula e di riattamento, di cui si è trattato nella relazione della Giunta del bilancio, come si è parlato da tutti gli oratori che abbiamo sentito, dichiaro subito che la Giunta del bilancio non può essere lietissima di vedere aumentata e cotanto grandemente la spesa; ma ha dovuto prendere in considerazione le ragioni per le quali l'aumento di spesa veniva domandato; e, poichè si è persuasa che queste ragioni non presentano mezzo d'essere contraddette, escluse o menomate, così, pur manifestando il suo dispiacere perchè questa spesa maggiore si debba inesorabilmente fare, non può non consentire a che la medesima sia fatta.

E così, quanto al palazzo del Ministero dei lavori pubblici, del quale vi ha pure parlato l'onorevole ministro.

Alle ragioni da lui dette, io, relatore della Giunta del bilancio, che ebbi l'onore di essere anche relatore della legge per Roma, del 1907, nella quale è stato stabilito che si dovesse fare anche questo palazzo, non posso non ricordare che anche allora per la costruzione del progettato palazzo dei lavori pubblici si sono accennate le considerazioni speciali che lo raccomandavano.

Anzitutto c'era la situazione della sede presente del Ministero dei lavori pubblici attigua al palazzo della direzione delle poste e dei telegrafi: era per i cresciuti bisogni divenuta una necessità assoluta o che le poste invadessero la sede dei lavori pubblici o che questi invadessero la sede delle poste; per due il posto non c'era più; ed allora essendosi dovuto riconoscere che la direzione generale delle poste e dei telegrafi dovesse essere in una posizione centrale della città, mentre il palazzo del Ministero dei lavori pubblici poteva essere avviato verso la periferia, è perciò che si è preferito che le poste invadessero il locale del Ministero dei lavori pubblici, anzichè viceversa.

Si è poi aggiunto il concetto generale della convenienza che ciascun Ministero avesse una sede propria.

Ma un'altra considerazione si imponeva: ed era quella che oggi giorno la necessità di occupare nel centro della città locali, anche presi in affitto per ampliare gli uffici, oltrechè costituire un danno per l'unità della direzione degli uffici stessi, porta ad una formidabile concorrenza ai cittadini per la ricerca ed il rincaro delle pigioni delle quali tutti lamentano, e giustamente, il rincaro progressivo. Ed a questo riguardo non agguingo altro.

Quanto al monumento a Vittorio Emanuele, gli stanziamenti che sono ora stati richiesti non sono che un complemento per un'opera già avviata ed in stato di avanzata costruzione, che allo stato delle cose, nessuno avrebbe il coraggio di negare, con la conseguenza che quei lavori dovessero essere troncati o sospesi.

E per proseguire questi necessari lavori, la Giunta generale del bilancio si è persuasa che bisogna secondare le ragionevoli e discrete proposte del Ministero, perchè rappresentano non altro che il fabbisogno indispensabile per il compimento di un lavoro grandioso, per un monumento patriottico: che è stato deliberato dal Parlamento ed è in corso di avviata esecuzione.

Quanto all'altra parte del disegno in esame, quello cioè che riguarda le bonifiche, la Giunta generale del bilancio ha espresso chiaramente il suo pensiero.

Per le bonifiche si propone di intensificare il lavoro, e la Giunta non poteva essere che favorevolissima a questo concetto. Già replicate volte io ebbi occasione di esprimere questo pensiero, e cioè che i lavori di bonifica, una volta studiati con cura e ponderazione, è necessario che siano compiuti e non lasciati in uno stato d'incompletezza la quale vale a rovinare l'opera ed anche a frustrarne gli effetti benefici che le popolazioni se ne attendono.

A questo riguardo che cosa ha fatto la Giunta generale del bilancio?

Non ha fatto altro che prendere in attento esame le proposte che informano le disposizioni dell'articolo primo; ed ha trovato in esse una conferma del pensiero suo e del proprio convincimento sulla opportunità di intensificare i lavori. Vi propone quindi che voi approviate anche per questa parte il disegno di legge.

Così per le strade, la Giunta è persuasa,

quanto lo sono gli onorevoli colleghi che oggi hanno parlato di quest'argomento, della necessità suprema delle comunicazioni per sopperire a bisogni, che non sono economici soltanto, ma sono bisogni reclamati dalla civiltà e dal progresso del paese.

Quindi a questo riguardo quando l'onorevole ministro, di concerto con altri colleghi, propone un disegno di legge, sia per delle strade nazionali e provinciali nazionalizzate, sia per i lavori delle strade provinciali che lo Stato costruisce salvo a riscuotere il contributo dalle provincie, sia per le strade che sono costruite dalle provincie col concorso dello Stato, (il disegno di legge provvede a dare anima e vita, ad intensificare questi lavori) la Giunta generale del bilancio, appunto perchè è convinta che la viabilità rappresenta una delle più grandi necessità per il progresso del paese, la Giunta, dico, non può che assecondare ad incoraggiare con la propria approvazione, l'approvazione del disegno da parte della Camera.

Così a questo proposito nella Giunta del bilancio è sorta un'obiezione, che è stata per gli stanziamenti di cui all'articolo 11 del disegno di legge, per le strade delle provincie calabresi.

A questo riguardo parve a taluno dei membri della Giunta del bilancio che si trattasse esclusivamente di uno spostamento di fondi, perchè, rese nazionali un certo numero di strade nella Calabria, di strade provinciali, venendo di conseguenza che con la nazionalizzazione lo Stato perde il contributo delle provincie, oltre che si addossa per intero l'onere della manutenzione, le somme autorizzate verrebbero non solo non aumentate, ma diminuite. Ora, pur lasciando da parte l'onere della manutenzione, che entrerà nella parte ordinaria del bilancio dei lavori pubblici, in quanto al contributo, il dubbio che qualche collega ha sollevato, nel senso che lo Stato effettivamente non desse questo vantaggio ulteriore alle provincie calabresi, deve dissiparsi completamente: lo Stato rende alle provincie calabresi altro e notevole beneficio.

Nel dubbio accennato non c'è altro che da rettificare un errore di fatto: questo cioè, che lo Stato, rendendo nazionali queste strade, perde, è vero, il contributo da parte delle provincie, ma esso mantiene lo stesso stanziamento, perchè nel bilancio dei lavori pubblici è segnata soltanto la spesa, e quella rimane la stessa.

Soltanto che per effetto della nazionalizzazione, nel bilancio del tesoro mancherà l'entrata di questi contributi che non si avranno più dalle provincie. È chiaro.

Onorevoli colleghi, a proposito ancora delle strade, la Giunta generale del bilancio non crede di dover rispondere, nè seguire gli onorevoli colleghi i quali propongono che le spese portate da questo disegno di legge abbiano ad essere maggiori, dovessero cioè estendersi sia per quanto riguarda le strade comunali, specialmente per i comuni isolati, sia per quanto riguarda la maggiore estensione da darsi alla rete stradale o delle strade nazionali, o delle strade provinciali.

Ripeto quello che dicevo da principio: la Giunta generale del bilancio, di fronte ad un disegno di legge che importa spese, così necessarie allo sviluppo del nostro paese, ha trovato che le opere proposte erano all'uopo convenientissime, e rispondevano alla opportunità e alla necessità, e perciò di buon grado ne propone l'approvazione.

Che poi si possa fare anche di più, è questa una cosa la quale non deve essere dalla Giunta generale del bilancio proposta. Perchè, ripeto, la Giunta non può dare, che il suo parere e deve darlo, sulle spese, come sono proposte, ma non prendere l'iniziativa per spese maggiori. (*Benissimo!*)

Ecco perchè, onorevoli colleghi, senza dilungarmi ulteriormente, per parte della Giunta generale del bilancio si insiste affinché questo disegno di legge il quale risponde a bisogni veri del nostro paese, possa essere onorato della vostra approvazione. (*Approvazioni*).

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

CAVAGNARI. Lo indico, onorevole Presidente: conosco il mio dovere.

L'onorevole ministro mi ha fatto dire cosa che io non solo non ho detta, ma che non potevo neanche pensare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Allora la ritiro.

CAVAGNARI. Mi lasci dire. Onorevole ministro, io ho creduto bene di invitare il Governo (ripetutamente, perchè ne intrattenni già gli onorevoli predecessori dell'attuale ministro) a studiare il quesito: se non sia il caso di liberare i comuni, specialmente quelli rurali, dalla manutenzione delle strade obbligatorie; e quindi richiamavo la sua attenzione anche sull'oppor-

tunità di studiare un mezzo (come si è fatto per i contributi che le provincie debbono pagare al Governo per le strade che il Governo costruisce di sua iniziativa), mezzo col quale il Governo, usando lo stesso criterio di equanimità per le provincie che anticipano la spesa, potesse sollevare i pesi delle provincie stesse.

L'onorevole ministro ha voluto dare a queste mie parole il significato che io avessi proposto al Governo di assumere la manutenzione delle strade comunali e provinciali; ma, onorevole ministro, se non ho la facoltà di farmi intendere bene, o se la mia parola, modesta sempre, riesce in qualche modo indigesta, ella è padrone anche di non rispondere, perchè io mi sento onorato tanto del suo silenzio, quanto della sua parola...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Cavagnari, ella è in errore; non ho avuto questa intenzione.

CAVAGNARI. ...Ma non posso tollerare che mi si attribuiscono idee che non sono mie, e che mi si risponda con una pseudo-risposta, o meglio che mi si dia, quasi direi, una risposta noncurante. Non aggiungo altro perchè ho fatta già sul mio voto una dichiarazione esplicita; tengo però a ripetere ancora una volta che l'interpretazione che l'onorevole ministro ha voluto dare alle mie parole non è esatta ed è contraria al vero.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, mi pare che ora avrebbe ragione l'onorevole ministro di chiedere di parlare per fatto personale, dappoichè ella ammette in lui delle intenzioni, che certamente non può avere avute (*Siride*). Ella dice che il ministro ha voluto dare alle sue parole un'interpretazione, a cui non si prestavano; e questo non è certo un complimento.

Passiamo quindi alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Entro i limiti dell'autorizzazione complessiva di spesa straordinaria consolidata del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1906, n. 238, e fermo restando l'ammontare annuo della spesa predetta a termini dell'articolo 1 della legge stessa, sono autorizzate le seguenti spese straordinarie da iscriversi nel bilancio stesso:

a) lire 7,500,000 per il proseguimento e l'ultimazione dei lavori di costruzione di

una nuova aula per la Camera dei deputati e per la sistemazione del palazzo di Montecitorio ed adiacenze in aggiunta alla somma autorizzata colla legge 30 giugno 1904, n. 293, articolo 1, lettera b);

b) lire 3,500,000 per il proseguimento dei lavori di costruzione del monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II in Roma, in aggiunta alle spese autorizzate con la legge 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1 lettera c) e precedenti;

c) lire 1,120,000 per completare il pagamento dell'area occorrente per la nuova sede del Ministero dei lavori pubblici e per eseguire le fondazioni dell'edificio in aggiunta alla spesa autorizzata con l'articolo 37 della legge 11 luglio 1907, n. 502;

d) lire 14,560,000 per le opere stradali provinciali che si eseguono a cura dello Stato, comprese nella annessa tabella A in aggiunta alle spese autorizzate dalla legge 3 luglio 1902, n. 297, e successive;

e) lire 4,090,000 per provvedere al contributo governativo nella costruzione delle strade che si eseguono a cura diretta delle provincie, in aggiunta alle spese autorizzate colle leggi vigenti;

f) lire 20,000,000 per opere di bonifica di 1ª categoria indicate nell'annessa tabella B in aggiunta alle spese autorizzate dalle leggi 22 marzo 1900, n. 195 (testo unico), 7 luglio 1902, n. 333, e successive;

g) lire 300,000 per le opere di bonifica delle paludi Salinedde (Sassari) in aggiunta alla spesa autorizzata dalla legge 10 novembre 1907, n. 844 (testo unico);

h) lire 250,000 per la costruzione di una variante alla strada nazionale n. 61 dal piano della Lenza alla stazione ferroviaria di Cutro in provincia di Catanzaro, in aggiunta ai fondi assegnati al n. 1 della tabella A annessa alla legge 19 giugno 1907, n. 549;

i) lire 100,000 per consolidamento di frane minaccianti gli abitati e trasferimenti di abitati in nuova sede giusta le disposizioni del successivo articolo 9 ed in aggiunta ai fondi assegnati nella tabella E annessa alla legge 9 luglio 1908, n. 445;

k) lire 5,000,000 per la bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio, e per la sistemazione idraulica e forestale della falda meridionale del Vesuvio, giusta l'annessa tabella C, in aggiunta ai fondi concessi dalla legge 19 luglio 1906, n. 390.

Si dia lettura delle tabelle A, B, C annesse a questo articolo.

PAVIA, segretario legge:

Tabel a .

Maggiori spese occorrenti per costruzioni stradali a cura dello Stato.

PROVINCIA	Numero	Opera stradale	Importo della maggiore spesa
		Designazione	
Legge 30 maggio 1875, n. 2521.			
Salerno	10	Strada da Cuccaro a Sanza, sulla nazionale di Val d'Agri	55,000
Caserta	14	Strada Isernia-Atina-Roccasecca	130,000
Chieti	15	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce al ponte sul Trigno, sotto Tuffillo, confine con la provincia di Campobasso	135,000
Caltanissetta.	19	Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina Montagne, sotto Calascibetta	140,000
Avellino.	37	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Greci.	70,000
Campobasso	40	Strada da Pietracatella a Campomarino	792,000
Aquila	48	Strada da Santa Lucia nel Cicolano, per la valle del Salto, a Rieti, e diramazione, da Santa Lucia, per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo, alla nazionale Aquila Teramo	65,000
Messina	53	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo.	305,000
Belluno	58	Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada e Santo Stefano a Montecroce	450,000
Legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III.			
Aquila	13	Strada di Scanno, da Sulmona per Bagnara, Anversa, Villalago e Scanno a Villetta Barrea	200,000
Firenze	23	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano	335,000
Arezzo	24	Strada dalla provinciale Tebro-Romagnola, presso Pieve Santo Stefano, per Sestino a Pian di Meleto, in provincia di Pesaro	70,000
<i>Da riportarsi. . .</i>			2,747,000

PROVINCIA	Numero	Opera stradale	Importo della maggiore spesa
		Designazione	
		<i>Riporto. . .</i>	2,747,000
Benevento.	34	Strada dalla nazionale Appulo Sannitica, tra Gambatesa e Jelsi, per Riccia, alla provinciale Bebiana in contrada Decorata e quindi alla provinciale Benevento Foiano presso il Casone Cocca	170,000
Campobasso.	34	Strada suddetta	290,000
Id.	70	Strada da Agnone a Castel di Sangro	100,000
Id.	73	Strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salcito, nei pressi di Lucito, Castelbottaccio, Lupara e Larino, e per Ururi al confine con la capitanata verso Serra Capriola, con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata	2,820,000
Id.	74	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio, alla provinciale Aquilonia, nei pressi di Pescolaniano	65,000
Id.	75	Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturno, per Monteroduni Longano alla nazionale dei Pentri	85,000
Caserta	76	Strada da Piedimonte d'Alife, pel Matese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso, fra Boiano e Vinchiaturo.	770,000
Chieti	77	Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer-Marino a Trivento.	110,000
Campobasso.	78	Strada dal punto più alto dell'ultimo tronco della strada già prov. n. 15, ora nazionale 53-bis (Legge 30 maggio 1875, numero 2521) presso la masseria Graziani, attraverso l'abitato di Montefalcone del Sannio, per un tratto della strada comunale di Montefalcone a S. Felice Slavo, al Casino Piccoli e da ivi, per Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo, Rottella, Serra Capriola, alla stazione ferroviaria del Chieuti.	900,000
Chieti	98	Prolungamento della provinciale di Val Sinello, da Guilmi all'innesto della Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio ovvero a Castiglione Messer Marino	400,000
Id.	101	Collegamento della strada provinciale Istonia, con la Trignina, attraverso la Sella del Convento di Palmoli.	220,000
Id.	102	Strada Adriatica, da Pescara all'innesto con la strada del Trigno	265,000
Firenze	127	Strada da Altopascio a Bientina, con diramazione alla provinciale del Tiglio	50,000
		<i>Da riportarsi. . .</i>	8,992,000

PROVINCIA	Numero	Opera stradale	
		Designazione	Importo della maggiore spesa
		<i>Riporto. . .</i>	8,992,000
Girgenti	151	Strada da Ribera, sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano, alla provinciale di Chiusa Selafani, oltre il torrente San Carlo	100,000
Massa Carrara	159	Strada di Valdarni che da Massa, per Valdarni e Castelnuovo di Garfagnana, va ad allacciarsi con la Livorno-Mantova.	300,000
Messina	164	Strada da Castoreale, per Maddanici, alla Marina di Santa Teresa di Riva	1,265,000
Id.	165	Strada da S. Agata di Militello, nei pressi di Alcara Li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccina alla prov. Patti-Randazzo.	120,000
Id.	166	Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine, per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari	458,000
Napoli	172	Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola, all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Méta	80,000
Salerno	172	Strada suddetta	85,000
Trapani	182	Strada da Poggioreale, sulla provinciale di serie, nei pressi di Roccamena, alla provinciale di Corleone, presso la contrada la Patrie	250,000
Salerno	216	Strada dalla nazionale delle Calabrie, verso Padula, alla Brienza-Montemurro	390,000
Id.	225	Strada da Laurito, sulla provinciale di serie Cuccaro Sanza, per Castel Ruggero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario.	100,000
—	—	Impreviste e maggiori spese per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883.	1,550,000
—	—	Indennità di trasferte, stipendi e assegni mensili al personale ordinario, aggiunto e avventizio del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883. Compensi e remunerazioni per maggiori servizi resi dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle dette costruzioni.	870,000
		Totale. . .	14,560,000

Tabella B.

**Maggiori somme occorrenti per opere di bonifica nelle varie provincie del Regno
esclusa la Sardegna.**

N.° d'ordine	Indicazione dell'opera	Maggiore spesa da autorizzare
Legge 22 marzo 1900, n. 195.		
1	Palude dell'Alberese (Grosseto)	1,000,000
2	Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli)	4,800,000
3	Piana di Fondi e Monte San Biagio (Caserta)	700,000
4	Bacino Nocerino (Salerno ed Avellino)	400,000
5	Agro Sarnese (Salerno)	1,000,000
6	Bacino del Sele (Salerno)	800,000
7	Vallo di Diano (Salerno)	600,000
8	Agro Brindisino (Lecce)	200,000
9	Paludi Pontine (Roma)	1,100,000
10	Paludi Biancure (Udine)	500,000
11	Bassa pianura Bolognese-Ravennate (Bologna-Ravenna)	5,000,000
12	Pantano Basso e Marinella (Campobasso)	100,000
13	Valle inferiore dell'Alento (Salerno)	1,000,000
14	Terreni paludosi tra Torre Rinalda e Porto S. Giovanni e tra Porto S. Giovanni e Torre Specchia Ruggero (Lecce)	600,000
15	Laghi Alimini e Fontanelle (Lecce)	800,000
16	Paludi Fedà, Serra Piccola, Serra degli Angeli, ecc., ecc. (Lecce)	1,000,000
Legge 7 luglio 1902, n. 333.		
17	Comprensorio Lama interposto tra i fiumi Ronco e Montone che si riuniscono poco lungi dalla città di Ravenna (Ravenna)	200,000
18	Fondo di riserva delle bonifiche - Spese per studi di progetti - Indennità e compensi per servizi straordinari al personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, addetto alle opere di bonifica.	200,000
Totale L.		20,000,000

Tabella G.

**Maggiori somme occorrenti per la bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio
e per la sistemazione dei corsi d'acqua situati nella falda meridionale del Vesuvio.**

N.º d'ordine	Indicazione delle opere	Maggiore spesa da autorizzare
Bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio.		
1	Riparazione dei danni prodotti dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906 e dalle successive alluvioni; sistemazione idraulica, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica; sistemazione forestale e consolidamento delle sponde; maggiori lavori imprevidi e spese di personale	2,000,000
2	Riparazione ai danni e sistemazione idraulica e forestale dei corsi d'acqua situati nella falda meridionale del Vesuvio compresi fra gli alvei Farina e Campitelli; maggiori lavori imprevidi e spese di personale	3,000,000
Totale L.		5,000,000

PRESIDENTE. Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnino.

ZACCAGNINO. Onorevole Presidente, credo che sarebbe meglio rimettere a domani la discussione, perchè la Camera mi sembra stanca.

PRESIDENTE. Ma scusi, onorevole Zaccagnino!... Io le ho fatto chiedere in precedenza se ella fosse disposto a parlare; ed ella mi ha fatto rispondere che avrebbe parlato, e che le sarebbero bastati soltanto due o tre minuti. Ora ella chiede che la discussione sia rimessa a domani!... Ma pensi che siamo al 18 giugno; e, con tutto il lavoro che dobbiamo fare, mi sembra poco opportuno che ella voglia approfittare di un diritto, che certamente io non le contesto!

Voci. Parli, parli!

PRESIDENTE. Poteva dirmi addirittura che non voleva parlare!

ZACCAGNINO. Ho chiesto che la discussione fosse rimessa a domani perchè mi pareva che la Camera fosse stanca...

Voci. No, no; avanti!

ZACCAGNINO. Allora non parlerò che tre minuti. Desidero fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Poichè in questa legge si è provveduto a molte strade, costruite a cura dello Stato in forza dell'articolo 4 della legge del 1881, e siccome nella mia provincia di Capitanata, dove le strade sono costruite tutte dalla provincia, per una sola si è provveduto a che fosse compresa in quelle strade, che sono costruite a cura dello Stato, mercè l'articolo 4, volevo ricordare all'onorevole ministro questa strada che è la Cagnano-San Giovanni Rotondo. Ora per questa strada non c'è nemmeno la preoccupazione, il timore che la provincia non paghi la quota, perchè la provincia di Foggia ha un bilancio tale che, quando lo Stato costruirà la strada, non mancherà di contribuire per la sua quota. Siccome di questa strada si è interessato altra volta l'onorevole Giusso, e l'onorevole ministro gli aveva detto di volerla prendere in considerazione, io prendo

occasione dalla legge odierna per domandargli che quella promessa diventi un fatto compiuto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso che rinnovare l'affidamento, dato all'onorevole Giusso, di tenere questa strada nella massima considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. Debbo rivolgere una preghiera all'onorevole ministro.

Non si tratta di nuova spesa, anzi debbo dichiarare che sono grato all'onorevole ministro per gli stanziamenti fatti per la provincia che rappresenta, la quale ha tanto bisogno di strade ed è stata curata con molta diligenza dall'onorevole ministro.

Nei limiti del bilancio, delle somme stanziare per tutte le strade del Regno, dobbiamo essere grati al ministro per i lavori che con questo progetto fissa per la provincia di Chieti.

Vorrei però rivolgergli una preghiera ed è questa. Vi è, fra le strade di cui si stabilisce la costruzione, la strada n. 98 della legge del 1881, per la quale è fissato il seguente tracciato: prolungamento della provinciale di Val Sinello, da Guilmi all'innesto della Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Santo Egidio. Nell'81 fu fissato il termine di questa strada a questo punto; ma tutti i comuni interessati chiedono che la strada vada a Castiglione Messer Marino. Io sono sicuro che l'onorevole ministro accetterà la modificazione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho pregato il relatore di volere nella tabella A aggiungere le parole « Castiglione Messer Marino ».

RICCIO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 1, con le tabelle modificate annesse, delle quali è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

La spesa di cui alla lettera a) del precedente articolo 1 sarà stanziata per lire 2,500,000 nell'esercizio finanziario 1909-10

mediante prelevamento dal fondo di riserva iscritto nel bilancio dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 9 della legge 30 giugno 1904, n. 293; e per rimanente nei successivi esercizi a seconda del bisogno.

Per l'esecuzione dei lavori di cui al citato comma a) e per le espropriazioni relative, è approvato e dichiarato di pubblica utilità come formante parte integrante del piano regolatore di Roma, il piano in data 1° aprile 1909, a firma dell'architetto Ernesto Basile e degli ingegneri Susinno e Pulini.

La liquidazione e l'accertamento dei contributi a carico dei proprietari dei beni confinanti o contigui che conseguiranno maggior valore per effetto dei lavori medesimi saranno fatti a cura dell'ufficio del Genio civile di Roma.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere fino a tutto il 30 giugno 1911 alla esecuzione dei lavori previsti dal presente articolo, non che di quelli per il proseguimento del monumento al Re Vittorio Emanuele, anche mediante licitazione a trattativa privata ed in economia, udito l'avviso del Consiglio di Stato, quando si tratti di spesa superiore a lire ottomila.

Nell'ultimo comma di questo articolo c'è un errore; dove è detto « a trattativa privata ed in economia » deve dire « o trattativa privata od in economia ».

PALA. Onorevole Presidente, se non ho preso equivoco, mi pare che ci fossero degli ordini del giorno...

PRESIDENTE. Ha ragione; ella vuol sapere se sono accettati...

PALA. Onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Sta bene, sta bene! Stia tranquillo, si rimedia subito! Capisco perfettamente...

PALA. Ma onorevole Presidente, io non intendevo affatto muoverle censura!...

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Avevo già esposte le ragioni per cui ero dispiacente di non potere accettare gli ordini del giorno, nè quello dell'onorevole Viazzi nè quello dell'onorevole Pala; ed all'onorevole Viazzi avevo già dichiarato quali erano i miei intendimenti sulla questione che così giustamente lo preoccupa.

All'onorevole Pala ho dichiarato le imprescindibili ragioni di bilancio che mi impediscono di prendere un impegno qualsiasi

per costruire nuove strade nazionali. Mentre per parecchie strade esistenti i caratteri della nazionalità, furono riconosciuti dal parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, ed io mi trovo nella impossibilità di proporre alla Camera la dichiarazione di nazionalità per mancanza assoluta di fondi, come potrei proporre di costruire nuove strade nazionali? Lo lascio giudicare alla equità della Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Viazzi, insiste?

VIAZZI. Dicendo di riservare impregiudicata la mia condotta per le future richieste, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, insiste?

PALA. Ritiro l'ordine del giorno, ma naturalmente non posso non mantenere il concetto che lo ha ispirato. E se l'onorevole ministro avesse affacciato in principio quelle argomentazioni che ha testè addotte, che erano nell'animo suo, e sulle quali non mi facevo neanche io illusione, che cioè non sia ora il caso di pensare alla costruzione di strade nazionali quando ben altri bisogni urgono al bilancio ed altre leggi votate sono in sofferenza, avrei accettata la cosa con sufficiente filosofia. Ma siccome il ministro ha addotto prima argomenti che non mi sembrano esatti, e che pregiudicherebbero la nostra tesi, riservo la questione e le mie ragioni, per parlarne in sede di bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole Credaro, non essendo presente, si intende abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 2.

(È approvato).

Art. 3.

La spesa di cui alla lettera b) dell'articolo 1, insieme con la somma rimasta da stanziare delle leggi precedenti in lire 7,000,000, sarà stanziata per lire 2,500,000 nello esercizio 1909-10, mediante prelevamento della quota complementare dal fondo di riserva citato al precedente articolo 2, e per il rimanente nei successivi esercizi a seconda del bisogno.

È approvata la convenzione in data 5 maggio 1909, con la quale il Ministero dei lavori pubblici ha acquistato dall'amministrazione del Fondo di beneficenza e religione della città di Roma il fabbricato della chiesa di Santa Maria delle Vergini in Roma e lo

ha ceduto alla Confraternita della Santa Spina in permuta del fabbricato della chiesa di Santa Rita, che dovrà essere demolita per i lavori del monumento al Re Vittorio Emanuele II in Roma.

Alla spesa di lire 75,000 risultante da tale convenzione si farà fronte con i fondi del monumento al Re Vittorio Emanuele II, salvo gli opportuni congruagli col comune di Roma.

Si dia lettura della convenzione annessa a questo articolo.

PAVIA, segretario, legge:

Istrumento del 5 maggio 1909 - di cessione e transazione interceduta tra la Direzione generale del Fondo culto e Ministero dei lavori pubblici e Confraternita della Santa Spina.

Omissis...

Consiglio d'amministrazione del Fondo di beneficenza e religione nella città di Roma autorizzò la stipulazione di un contratto sulle basi seguenti:

1° Per la cessione da parte dell'amministrazione del Fondo di beneficenza e religione a favore dello Stato e per esso al Ministero dei lavori pubblici, della proprietà della Chiesa di S. Maria delle Vergini in Roma, ricevendo in corrispettivo il prezzo di lire cinquantamila.

2° Per il contemporaneo trasferimento da parte del Ministero dei lavori pubblici della proprietà della Chiesa di S. Maria delle Vergini alla Confraternita di Santa Spina in Roma, la quale si deve obbligare a provvedere a sue spese alla conservazione dell'edificio sacro ed alla pubblica officatura, mantenendo tutte le opere di culto che attualmente esistono in detta Chiesa sotto la Direzione del vicariato, ed esonerando la Direzione generale del Fondo per il culto da qualsiasi responsabilità avvenire.

Quanto alle spese del contratto anzidetto erano da ripartirsi tra il Fondo di beneficenza e religione, il Ministero dei lavori pubblici e la Confraternita della Santa Spina. Siccome poi in seguito alla mancata cessione della Chiesa di S. Marta, la Confraternita ha intentato giudizio al Ministero dei lavori pubblici, questo, per troncare ogni vertenza, ha convenuto di corrispondere alla Confraternita un compenso di lire 25,000 a tacitazione di ogni diritto da lei vantato. Approvando e ratificando tutto quanto si è detto in narrativa, le

costituite parti convengono e stipulano quanto appresso:

Art. I.

Il signor comm. Romano Luigi a nome della Direzione generale del Fondo per il culto dichiara di cedere e definitivamente trasferire all'Amministrazione dello Stato e per esso al Ministero dei lavori pubblici la proprietà della Chiesa ex-conventuale di S. Maria delle Vergini, posta in Roma in angolo tra le vie dell'Umiltà e della Vergini, compresi gli attuali locali per uso di sacrestia, distinta in catasto col numero di mappa o meglio con lettera O del Rione II, per il prezzo di lire cinquantamila, e ciò a corpo e nello stato come l'edificio presentemente si trova e senza verun obbligo di provvedere a restauri immediati da parte dell'Amministrazione cedente.

Art. II

Il signor comm. Domenico Abbati in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici dichiara di accettare dalla Direzione generale del Fondo per il culto la cessione definitiva della proprietà della Chiesa di S. Maria delle Vergini in Roma nei termini espressi all'articolo 1 e si obbliga di soddisfare all'Amministrazione del Fondo di beneficenza e religione la somma di lire cinquantamila a saldo prezzo della Chiesa medesima e degli attuali locali in uso di sacrestia, la quale somma verrà pagata dal Ministero dei lavori pubblici con apposito mandato a nome del cassiere centrale del Fondo per il culto, non appena che il presente contratto sia approvato e reso esecutivo.

Art. III.

Il signor comm. Domenico Abbati, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici, dichiara di cedere e trasferire alla Confraternita di Santa Spina, la Chiesa di S. Maria delle Vergini e i locali annessi ad uso di sacrestia in cambio della Chiesa di Santa Rita, la quale sarà demolita per la sistemazione degli accessi al monumento del Re Vittorio Emanuele II; e di corrispondere la somma di lire venticinquemila, che verrà pagata o depositata nella Cassa depositi e prestiti in base a decreto del pre-

fetto di Roma. Il signor Emilio ing. Burroni, in rappresentanza del Ministero delle finanze, dichiara di consentire che la Confraternita della Santa Spina occupi oltre la Chiesa e sacrestia l'area A da terra a tetto, ed il vano terreno dell'area B, i quali sono già in uso della Chiesa, mentre rimangono agli uffici della Intendenza di finanza di Roma e della Direzione compartimentale del lotto, i locali al 1°, 2° e 3° piano dell'area B.

Il signor Consolini Domenico, in rappresentanza della Confraternita della Santa Spina, nell'accettare la proprietà di Santa Maria delle Vergini della sopraindicata consistenza, si obbliga di provvedere a sue spese alla conservazione dell'edificio sacro ed alla pubblica officatura, mantenendo tutte le opere di culto che attualmente esistono in detta Chiesa, sotto la direzione del Vicariato ed esonerando la Direzione generale del Fondo per il culto da qualsiasi responsabilità avvenire. Dichiara inoltre che, con l'accettazione della Chiesa di Santa Maria delle Vergini e della somma di lire venticinquemila, la Confraternita resta tacitata di ogni suo diritto o pretesa indipendenza della cessione al Ministero dei lavori pubblici della Chiesa di Santa Rita e dei locali annessi, e che formalmente rinuncia a tutti gli effetti del giudizio da essa iniziato per tale cessione contro la detta Amministrazione, rimanendo compensate le spese giudiziali fin qui sostenute dalle parti.

Art. IV.

Il signor canonico Angelo Sinibaldi, in rappresentanza di S. E. il Cardinal Vicario, prende atto della dichiarazione del signor rappresentante della Confraternita della Santa Spina circa tutti gli obblighi per la conservazione della Chiesa di Santa Maria delle Vergini e per l'officiatura ed altre opere di culto da adempirsi sotto la direzione dell'autorità ecclesiastica. Inoltre le parti interessate dichiarano e riconoscono che tutti gli arredi sacri, mobili ed oggetti d'arte esistenti nella Chiesa di Santa Maria delle Vergini e nei locali ad uso di sacrestia, eccezione fatta di quelli resi immobili per destinazione rimangono in proprietà della amministrazione del Fondo di beneficenza e religione sulla città di Roma, mentre la Confraternita della Santa Spina ne assume fin da ora la consegna provvisoria sino a

che non verrà definitivamente provveduto dalla Direzione generale del Fondo per il culto alla destinazione dei medesimi.

Art. V.

L'eseguimento della presente convenzione da parte del Fondo di beneficenza e religione e del Ministero dei lavori pubblici è subordinata all'approvazione con provvedimento legislativo. Le spese del presente contratto e sue dipendenze saranno ripartite tra la Direzione generale del Fondo per il culto, il Ministero dei lavori pubblici e la Confraternita della Santa Spina. — Sopra di che, ecc.

Atto fatto e rogato in Roma nella sede della Direzione generale del Fondo per il culto, e letto da me notaro ai signori comparanti alla presenza dei testimoni signori: cav. Ugo Crescentini, fu Crescentino, nato a Senigallia (Ancona), domiciliato a Roma, via Cernaia, n. 35, e D'Amassa Alberto, del fu Arduino, romano, domiciliato in via Principe Amedeo, n. 148. — Interpellati i signori comparanti se quest'atto sia conforme alla loro volontà, hanno risposto affermativamente e lo sottoscrivono insieme ai testimoni e me notaio, dispensandomi dalla lettura degli allegati, avendone presa già conoscenza.

Il presente è stato scritto da persona di mia fiducia su 15 pagine a linee 24 della 16° di quattro fogli da lire 1.22.

LUIGI ROMANO, firmato.

DOMENICO ABBATI, idem.

Ing. EMILIO BORRONI — DOMENICO CONSOLINI — ALFONSO PALOZZI — NUNZI VINCENZO — ANGELO canonico SINIBALDI — UGO CRESCENTINI, teste, ALBERTO D'AMASSA, teste.

GIUSEPPE GARRONI, *notaro regio*, in Roma rogato.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo 3 con l'unita convenzione della quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 4.

Per i lavori di isolamento e di sistemazione delle Terme di Diocleziano, di cui all'articolo 33 della legge 11 luglio 1907, n. 502, e per le espropriazioni relative, è approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano in

data 30 aprile 1909 a firma dell'ingegnere Pullini.

Alle espropriazioni saranno applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento di Napoli.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Montresor.

MONTRESOR. Su quest'articolo 4 mi permetto di fare una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e cioè che nei lavori di isolamento e di sistemazione delle Terme Diocleziane, per non fare e disfare, si tenga conto di un desiderio che io, come modesto cultore di antichità, espressi altra volta e che ho il piacere di rinnovare qui; che sia, cioè, tenuta lontana fino a che è possibile l'idea di una facciata di chiesa addossata ad un monumento che ha subito già dal tempo, e più ancora dagli uomini, dei guasti irreparabili.

Fu distrutto il peribolo sud-ovest al tempo di Sisto V, mi pare nel 1585; fu poi aperto un fornice, anzi rovinata quasi completamente, con l'apertura della via Cernaia, un'aula che esisteva; scomparve anche il peribolo antico dell'Esedra, che vedemmo fino a quindici anni fa.

Ora mi pare legittimo desiderio che non si facciano altri guasti a quell'insigne monumento, tanto più che ognuno sa che davanti alla porta moderna vi è l'addentellato di una grande aula, che arrivava fino all'attuale fontana delle Najadi.

Sicchè, se Michelangelo ha trasformato l'edificio centrale delle Terme in una chiesa, è pagina storica già scritta, e dobbiamo rispettarla; anzi sarebbe desiderabile che si ripristinasse quel monumento come l'aveva voluto Michelangelo, con la porta a destra, togliendo anche le sovracostruzioni del Valadier.

Il mio desiderio modestissimo, come ho detto, è questo: che si lasci stare il monumento come è; che si tolgano le intonacature del Valadier, in modo da dar luogo ad un contrasto, ad una antitesi bellissima fra le mura antiche e le costruzioni moderne dell'Esedra. Mi pare che questi contrasti siano tutt'altro che brutti; e possano invece, in questa Roma tre volte millenaria, fare una splendida figura. (*Bene!*)

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sia certo l'onorevole Montresor che il Governo è disposto a tener nel maggior

conto la sua raccomandazione, tanto più che personalmente consento nelle sue idee.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

La spesa di cui alla lettera c) dell'articolo 1° sarà stanziata per lire 620,000 nell'esercizio finanziario 1909-10, mediante prelevamento dal fondo di riserva citato al precedente articolo 2 e pel rimanente nei successivi esercizi a seconda del bisogno.

Per la costruzione del palazzo del Ministero dei lavori pubblici, sarà applicabile l'articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(È approvato).

Art. 6.

La spesa di cui alla lettera d) dell'articolo 1° sarà stanziata a seconda del bisogno negli appositi articoli del capitolo di bilancio, fermo restandone il suo ammontare complessivo.

La spesa di cui alla lettera e) del precedente articolo 1° sarà stanziata dopo esauriti i fondi a tal fine accordati dalle precedenti leggi.

Per le strade a cura diretta delle provincie sono assegnate, in aggiunta alle somme determinate da leggi anteriori, le maggiori somme indicate nell'annessa tabella D.

Si dia lettura della tabella D annessa a questo articolo.

PAVIA, segretario, legge:

Tabella D.

Maggiori spese occorrenti per le strade provinciali che si costruiscono a cura delle provincie.

PROVINCIA	Opera stradale		Importo della maggiore spesa
	Num.	Designazione	
		Legge 30 maggio 1875, n. 2521.	
Udine	58	Strada dalla nazionale Pontebbana presso i piani di Portis, Tolmezzo, Rigolato e Santo Stefano a Montecroce	900,000. »
		Legge 23 luglio 1881, n. 333 - Elenco III.	
Alessandria	8	Strada da Spigno a Pareto-Miglia e Pontivrea	15,000. »
Arezzo	18	Completamento della strada Tosco-Romagnola, tra Bibbiena e Bagno di Romagna	25,000. »
Id.	20	Strada in raccordamento della provinciale Chiantigiana presso Gaiole con la provinciale Valdanesa a Montevarchi	175,000. »
Arezzo e Firenze	21	Strada dalla nazionale Forlivese a Londa ed a Stia in provincia di Arezzo	795,000. »
Ascoli.	25	Strada di Val d'Aso dalla provinciale appennina presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso con ponte sull'Aso	100,000. »
Avellino.	29	Strada dalla nazionale delle Puglie a Lauro	70,000. »
Benevento	32	Strada dalla stazione ferroviaria di Ponte Benevento alla nazionale Sannitica al luogo detto Stazze di Guardia	80,000. »
Bologna e Modena.	40	Strada da Montefiorino per Lama, Sestola e Fanano a Porretta, con diramazione da Sestola-Pieve Pelago	115,000. »
Caltanissetta.	60	Strada da Mazzarino alla nazionale Piazza Terranova.	25,000. »
Id.	63	Strada da Caltanissetta a Sommatino e Delia	30,000. »
Caltanissetta e Palermo	68	Strada da Villalba al torrente Palombaro - Tratto da costruire dalla provinciale S. Caterina-Villalba.	136,000. »
Id.	69	Strada dalla nazionale Termini-Taormina presso Scalfani per Valle d'Olmo alla provinciale Messina-Montagne	310,000. »
		<i>A riportarsi. . .</i>	2,776,000. »

Segue: Tabella D.

PROVINCIA	Opera stradale		Importo della maggiore spesa
	Num.	Designazione	
		<i>Riporto. . .</i>	2,776,000 »
Chieti	96	Ponte sul Sangro sulla provinciale Chieti Atesa e strada da presso Atesa a Cupello	108,000. »
Como	103	Strada detta Regina ia Como alla Nazionale per Chiavenna.	485,000. »
Id.	104	Strada da S. Fedele Lanzo d'Intelvi e Val Maro	510,000. »
Id.	107	Strada da Laveno a Pino e tronco da Dizzasco a Luino	50,000. »
Id.	108	Strada da Taceno a Bellano	45,000. »
Firenze e Pisa	128	Strada delle Colline per Segoli tra Pontedera per Palzia e Peccioli e la via Castelfalfi	31,000. »
Firenze-Forlì e Pesaro	137	Prolungamento della strada dell'alto e basso Montefeltro e Sant'Agata Feltria e da Sarsina fino all'incontro della strada provinciale della Valle del Savio	452,000. »
Genova	138	Strada Recco-Valle Fontanabuona	100,000. »
Id.	141	Strada dalla provinciale Albenga-Castelvecchio a Calizzano	80,000. »
Genova e Massa Carrara	142	Ponte sul Magra e sul Vara per le comunicazioni inter-provinciali di Genova con Massa e con l'Emilia	110,000. »
Genova e Parma.	145	Strada da Borgonovo per Val di Varo a Bevonia.	330,000. »
Genova e Piacenza	146	Strada da Borzonasca per Santo Stefano d'Aveto e per Valle di Nivre a Bettola ed a ponte dell'Oglio	95,000. »
Milano.	167	Strada dal ponte di Oleggio a Busto Arsizio e Saronno.	128,000. »
Parma e Reggio Emilia	184	Strada da Parma alla provinciale di Val d'Enza verso la foce del Cedro	990,000. »
Parma	185	Strada da Pellegrino Parmense alla provinciale di Val di Ceno	102,000. »
Parma e Piacenza	188	Strada di Val di Ceno da Fornovo a Varano, Melegari, Varzi e Bardi	1,397,000. »
Pavia	191	Strada di congiunzione delle Valli della Trebbia e della Staffora pel valico del Brallo.	80,000. »
		<i>A riportarsi. . .</i>	7,869,000 »

Segue: Tabella D.

PROVINCIA	Opera stradale		Importo della maggiore spesa
	Num.	Designazione	
		<i>Rapporto.</i> . . .	7,869,000 »
Perugia	199	Strada Amerina da Guardea al ponte sul Tevere . . .	125,000.
Perugia e Aquila	201	Strada del Turano e di Fontecerro	280,000. »
Perugia e Pesaro	202	Strada di Città di Castello per Apecchio e Piobbico alla nazionale di Fossombrone	35,000. »
Teramo	236	Strada dalla provinciale della Vibrata presso Sant'Omero sino all'incontro della Nazionale « ferrovia Giulianova-Teramo per le valli del Salinello e Piumicino	85,000. »
Al.	237	Prolungamento della provinciale di serie Capestrano-Forca di Penne, sino alla provinciale Loreto Aprutino-Penne	20,000. »
	—	Impreviste e maggiori spese per le suindicate opere e per le altre dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III che si eseguono a cura delle provincie	586,000. »
		Totale L.	9,000,000. »

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, pongo a partito l'articolo 6 con l'annessa tabella D di cui è stata data lettura.

Art. 7.

Per provvedere secondo l'articolo 55 della legge 15 luglio 1906, n. 383, alla costruzione o ricostruzione di strade comunali occorrenti ad allacciare comuni isolati alla esistente rete stradale in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle della Basilicata e della Calabria, è determinata in lire 1,000,000 la somma da stanziare per ciascuno dei tre esercizi finanziari 1910-11, 1911-12 e 1912-13, in continuazione delle inserzioni fatte in virtù dell'articolo 54 della legge succitata, e delle successive leggi di bilancio.

Su quest'articolo era stato presentato un emendamento dall'onorevole Scorciarini-Coppola. Ne do lettura:

Art. 7.

Sostituire alle parole: È determinata in lire 1,000,000, *le altre:* È determinata in lire 1,500,000.

Scorciarini-Coppola, Faranda, Viazi, Bonopera, Agnetti, Brunelli, Ferri Giacomo, E. Chiesa, Pala, Rienzi, Ciocchi, Beltrami.

L'emendamento però fu ritirato.

È iscritto invece per parlare l'onorevole Margaria. Ne ha facoltà.

MARGARIA. L'onorevole ministro ha già in parte risposto a ciò che io intendevo di domandare; cioè che venisse facilitata ai comuni alpestri, che si trovano per la massima parte nella impossibilità di costruire delle strade perchè eccedono tutti il limite

legale della sovrimposta, la possibilità di contrarre dei mutui ad interesse ridotto per effettuare tali costruzioni. Di più domanderei che nell'articolo venisse stabilito anche il termine preciso entro il quale, compiuto naturalmente il collaudo delle opere, anche gradatamente, il Governo dovrà pagare il concorso che per legge deve dare. L'onorevole ministro ha già promesso che avrebbe preso in considerazione la mia domanda, quando ha detto che sulle economie del bilancio avrebbe cercato di aumentare i fondi per i contributi, e quando ha detto che avrebbe anche studiato la questione dei mutui ad interesse ridotto.

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

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Rinnovo all'onorevole Margaria l'assicurazione delle più amovibili cure che dedicherò agli importanti interessi dei quali egli ha parlato.

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

(È approvato).

Art. 8.

Le spese di cui alle lettere *f) g) h)* dell'articolo 1 saranno stanziati a seconda del bisogno negli appositi articoli dei relativi capitoli, fermo restandone il loro ammontare complessivo.

(È approvato).

Art. 9.

La somma di cui alla lettera *i)* dell'articolo 1 è autorizzata per aggiungere - a tutti gli effetti della legge 9 luglio 1908, n. 445 - agli abitati da trasferire parzialmente o totalmente in nuova sede, iscritti nella tabella *E* della legge medesima, i seguenti:

1° In provincia di Belluno:

Prà e Lagunaz, frazioni del comune di Taibon.

2° in provincia di Teramo:

Alvi, frazione del comune di Crognaleto.

La somma predetta sarà ripartita nel modo seguente:

a) lire 30,000 in aggiunta alla somma assegnata per acquisto dell'area occorrente alla ricostruzione totale o parziale degli abitati da trasferirsi in nuova sede dall'articolo 62, lettera *b)* della legge 9 luglio 1908, n. 445;

b) lire 60,000 in aggiunta alla somma

assegnata, per apertura di strade o piazze e per la ricostruzione di case comunali, di chiese e scuole nei nuovi abitati da costruire, dall'articolo 62, lettera *c)* della succitata legge;

c) lire 10,000 in aggiunta alla somma assegnata, per spese imprevedute a spese di personale adibito ai lavori di consolidamento e di trasferimento di abitati, dall'articolo 62, lettera *d)* della succitata legge.

Le suddette quote saranno iscritte interamente nello esercizio 1909-10 agli esistenti capitoli, mediante prelevamento dal fondo di riserva citato al precedente articolo 2.

Il comma *a)* della tabella *E* predetta è rettificato inoltre come segue:

« In provincia di Belluno » La Valle (frazione Conaggia) Mel (frazione Follo) Puos d'Alpago (frazione Cornei).

Su questo articolo è iscritto a parlare l'onorevole De Michetti.

DE MICHETTI. Io debbo esprimere il mio animo grato e quello delle popolazioni che rappresento per la sollecitudine, colla quale il Governo provvede a riparare alle gravi conseguenze del disastro di Alvi.

Però mi permetto di fare un'osservazione, ed è questa: le 100,000 lire stabilite nell'articolo 1° lettera *I*, cui l'articolo 9 si riferisce, mi sembrano insufficienti per raggiungere gli scopi, ai quali si accenna nell'articolo 9.

A me sembrano insufficienti perchè, se io non sono male informato, il prefetto di Teramo deve avere riferito che il Genio civile di quella città ha dichiarato che la spesa necessaria per riparare alle conseguenze di quel disastro è appunto di lire 100,000.

Su questo tema avrei dovuto parlare all'articolo primo; ma me ne sono astenuto per la ragione che non speravo che il Governo portasse ora, subito, un aumento di spesa. Ad ogni modo esprimo la fiducia che esso vorrà provvedere ulteriormente, se la somma si rileverà insufficiente.

Rivolgo poi una domanda all'onorevole ministro: al primo comma dell'articolo 9 si parla non solamente della frazione di Alvi, ma anche delle frazioni Prà e Lagunaz del comune di Taibon; e le 100-mila lire si riferirebbero di conseguenza imprecisamente alle tre frazioni. Ora chiedo all'onorevole ministro che voglia avere la cortesia di dirmi quanta parte delle 100 mila lire vanno

a beneficio di Alvi, e quanta alle frazioni Prà e Lagunaz.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole De Michetti di aver stanziato precisamente la somma occorrente per lo spostamento sia della frazione di Alvi, sia delle frazioni di Prà e Lagunaz; perchè il preventivo richiede 35 mila lire per Prà e Lagunaz e 65 mila per Alvi, di cui 19,500 per espropriazioni, 39 mila per opere pubbliche, e per spese imprevedute 6,500.

DE MICHETTI. Allora ero male informato, e ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 9.

(È approvato).

Art. 10.

La spesa di cui alla lettera *k* dell'articolo 1, insieme con la sommarimasta da stanziare dalle leggi precedenti in lire 1,100,000, sarà stanziata per lire 900,000 nell'esercizio 1909-10 mediante prelevamento della quota complementare del fondo di riserva citato al precedente articolo 2, e pel rimanente nei successivi esercizi a seconda del bisogno.

La predetta somma è a carico dello Stato per otto decimi e dei proprietari o possessori interessati per due decimi, restando le provincie e i comuni esonerati dal pagamento dei contributi, cui sarebbero tenuti nell'interesse generale sia in base al testo unico delle bonifiche 22 marzo 1900, n. 195, che a quello delle opere idrauliche 25 luglio 1904, n. 523.

I proprietari o possessori interessati nelle opere della falda meridionale pagheranno in trenta annualità il predetto contributo nella spesa autorizzata dalla presente legge per le opere stesse, a principiarsi dall'anno in cui ne è assunta la manutenzione dal Consorzio; e parimenti in trenta annualità i proprietari o possessori interessati nelle opere di bonifica di Somma e Vesuvio pagheranno il predetto contributo nella spesa autorizzata dalla presente legge per le opere stesse a datare dal biennio del loro compimento.

In base all'articolo 18 della citata legge 19 luglio 1906 per la manutenzione delle opere nella falda meridionale possono essere istituiti, invece di uno, più consorzi.

Ove siano istituiti più consorzi, ciascuno di essi deve assumere la manutenzione delle opere comprese nel rispettivo perimetro dopo due anni dalle dichiarazioni del loro compimento, e contribuisce soltanto nella spesa di costruzione delle opere stesse per la parte eseguita coi fondi concessi dalla presente legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Masoni.

MASONI. Debbo fare una breve preghiera all'onorevole ministro, anche a nome del collega Angiulli col quale ho proposto un emendamento a questo articolo 10.

Con la legge 19 luglio 1906 furono accordati i fondi occorrenti alla sistemazione idraulica degli alvei vesuviani, in seguito ai danni prodotti dalla eruzione del 6 aprile 1906. Oggi, con questa legge, che è un complemento della legge precedente, si stabiliscono nuovi fondi appunto perchè quelli precedenti non sono stati sufficienti. Questo articolo 10 però determina che la predetta somma è a carico dello Stato per otto decimi ed a carico dei proprietari per due decimi. Ciò modifica il concetto sostanziale della legge precedente, cioè che i lavori erano tutti a carico dello Stato.

Ora ho letto nella relazione della Giunta del bilancio che sono avvenuti fatti straordinari per cui bisogna chiedere il concorso dei proprietari; invece in quelle regioni non ci sono stati fatti nuovi oltre l'eruzione del 1906, di cui le lave di fango sono una diretta conseguenza. I lavori qui prospettati, per la somma di 5 milioni, non sono che lavori complementari dei precedenti, anzi in gran parte sono gli stessi lavori per cui i preventivi fatti dal Genio civile non furono sufficienti. Quindi, se si credette nel 1906, in seguito al fatto straordinario della eruzione vesuviana, che lo Stato assumesse a sé il carico di tutti i lavori, non si comprende perchè oggi si metta una quota parte a carico dello Stato ed un'altra a carico dei proprietari.

Per la manutenzione passi pure ciò che il ministro ha proposto; ma per l'esecuzione dei lavori, di cui alcuni non sono che riparazioni delle opere già eseguite dallo Stato, non so comprendere perchè si mettano queste opere a carico anche dei proprietari così gravemente danneggiati, prima dalla pioggia di cenere, e poi dalle lave di fango. Quindi prego l'onorevole ministro di accettare la mia proposta, sopprimendo i due decimi a carico dei proprietari.

PRESIDENTE. L'onorevole Masoni ha appunto presentato un emendamento in questo senso, che al secondo comma si sopprimano le parole « per otto decimi e dei proprietari o possessori interessati per due decimi ». Poichè non c'è che la firma dell'onorevole Masoni e di un altro collega, quindi se l'onorevole ministro non l'accetta...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Sono dispiacente di non poter in alcun modo accettare l'emendamento con così calda parola patrocinato dall'onorevole Masoni. La legge del 1906 dispose misure affatto eccezionali, fra cui era compresa anche la esecuzione a totale carico dello Stato delle opere sia di bonifica sia di sistemazione idraulica.

Evidentemente però noi dobbiamo rientrare in condizioni normali non solo per la manutenzione, ma anche per le opere di complemento, tanto più che la bonifica, era cominciata molto prima che avvenisse l'eruzione del Vesuvio, come già molto prima vi era bisogno della sistemazione idraulica forestale della falda meridionale. |

Ora data questa condizione di cose, io ho già fatto molto, ottenendo dal mio collega del tesoro che usando un trattamento di favore siano esonerate provincie e comuni da un contributo che per legge dovrebbero dare e vi siano tenuti soltanto i proprietari di terreni che risentono dall'esecuzione delle opere un beneficio molto maggiore del contributo che dovranno pagare.

La esenzione accordata alle provincie ed ai comuni è giustificata dal fatto che, in seguito all'eruzione del Vesuvio, quelle amministrazioni sono ancora gravate da spese straordinarie e quindi non sarebbe stato equo richiedere il loro contributo nella esecuzione di queste opere. |

Prego l'onorevole Masoni di non volere insistere nel suo emendamento, perchè altrimenti sarei costretto a chiedere alla Camera di respingerlo.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, siccome l'emendamento non è sottoscritto da dieci deputati, non potrebbe nemmeno esser messo in votazione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore; ne ha facoltà.

POZZI, relatore. A nome della Giunta del bilancio dichiaro anche io di non accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Masoni, ed alle ragioni addotte dall'onorevole ministro ne aggiungo un'altra: quella cioè che il contributo del 20 per cento diventa assai minore perchè, per favore, è concesso ai proprietari di pagarlo in tante rate di un trentesimo ciascuna da pagarsi senza interessi, in trenta annualità; cosicchè si riduce a meno di un decimo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 10.

(È approvato).

Art. 11.

Per il completamento e la costruzione delle nuove strade nazionali delle provincie calabresi, descritte nell'annessa tabella E; redatta in conformità del regio decreto 3 maggio 1900 per l'ammontare di lire 9,000,000 è autorizzata l'inversione dei fondi già concessi dalla legge 25 giugno 1906, n. 255 e da leggi precedenti nel modo che segue:

Per lire 8,850,000 la spesa graverà sui fondi di cui al numero 1 della tabella A allegata alla legge 19 giugno 1907, n. 549, per le costruzioni di strade nazionali e provinciali delle provincie calabresi:

e per lire 150,000 sul fondo di lire 4,036,000 concesso al n. 4 della tabella I allegata alla legge 25 giugno 1906, n. 255, per le strade comunali obbligatorie già iniziate, da ultimare e sistemare in provincia di Reggio Calabria, riassunto nel n. 3 della tabella A annessa alla legge 19 giugno 1907, n. 54.

La predetta somma di lire 150,000 sarà all'uopo trasportata (dal n. 3 al n. 1 della tabella A sopracitata nei cinque esercizi finanziari dal 1915-16 al 1919-20.

Si dia lettura della tabella E annessa a quest'articolo.

PAVIA, segretario, legge:

Tabella E.

Strade della Calabria dichiarate nazionali in virtù del Regio decreto 3 maggio 1909, n. 252.

Nuove Nazionali		Parte da completare o da costruire		
Numero	Denominazione	Denominazione	Riferimento alla precedente legge che autorizzò la spesa	
			Tabella	Data e numero
Provincia di Cosenza.				
57 ter	Dalla stazione ferroviaria di Belvedere Marittimo per Lungro fino all'innesto con la nazionale n. 57 presso Castrovillari e dall'incontro della detta nazionale colla provinciale del Pollino per Spirito Santo di Civita, alla stazione ferroviaria di Torre Cerchiara.	Tratti Acquaformosa-Gronde e Gronde-Vallone Vetturino della strada provinciale n. 8 della legge 27 giugno 1869, n. 5147.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
62 bis	Dalla stazione ferroviaria di Serra d'Aiello, per Aiello Grimaldi, Scigliano fino all'innesto con la nazionale n. 62; da detta nazionale presso Coraci per Colosini, all'innesto con la nazionale n. 61 in contrada di Garga e da questa nazionale presso il fiume Neto per Savilli e Campana alla stazione ferroviaria di Cariati.	Strada provinciale da Coraci per Scigliano Grimaldi alla ferrovia Eboli-Reggio, n. 114 della legge 23 luglio 1881, n. 333.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
		Strada provinciale di 1ª Serie a San Giovanni in Fiore a Cariati, n. 8 della legge 30 maggio 1875, n. 2521.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
55 quinq.	Prolungamento della nazionale 55- <i>quinques</i> da Sella Scorzilli-confine con la provincia di Potenza, per S. Lorenzo Bellizzi e Cerchiara Calabria, all'innesto con la Belvedere Marittimo-Torre Cerchiara.	Strada provinciale di 2ª Serie da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, n. 29 della legge 30 maggio 1875, n. 2521.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
Provincia di Catanzaro.				
62 ter	Dalla nazionale 62 presso Soveria Mannelli per Carlopoli, Zagarise, Sersale, Petilia Policastro all'innesto con la nazionale n. 61 in contrada Grazzani e da detta nazionale presso Sella Soccorso per Scandale al porto di Cotrone.	Strada da un punto della nazionale 62 presso Soveria Mannelli alla nazionale 61 presso Santa Severina, n. 7 della legge 30 maggio 1875, n. 2521.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
64 bis	Dalla stazione ferroviaria di Curinga per Maida, Cortale, S. Floro, a Marina di Catanzaro.	Tutta costruita.	—	—
Provincia di Reggio Calabria.				
67 bis	Dalla stazione ferroviaria di Bagnara per S. Eufemia di Aspromonte, Delianova, S. Cristina, Plati, Careri a Marina di Bovalino.	Lavori di completamento al tratto Sinopoli-Vasi della provinciale n. 16 della legge 27 giugno 1869, n. 5147	A-bis	25 giugno 1906 n. 255

Segue Tabella E.

Nuove Nazionali		Parte da completare o da costruire		
Numero	Denominazione	Denominazione	Riferimento alla precedente legge che autorizzò la spesa	
			Tabella	Data e numero
—	—	Consortile della provinciale Tirrena a Scido Casoleto e Delianova	B	25 giugno 1906 n. 255
—	—	Strada da Plati alla stazione di Bovalino, n. 218 della legge 23 luglio 1881, n. 333.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255
67 ter	Dalla provinciale Jonica presso Melito, per Bagaladi, Serra Cerasia, fino all'incontro della Bagnara Bovalino fra Sinopoli e Delianova.	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi n. 22 della legge 30 maggio 1875, n. 2521.	A-bis	25 giugno 1906 n. 255

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. Certamente, a questa ora, non posso dire tutto quello che vorrei, e me ne rincresce perchè sarò costretto a dirlo un'altra volta. Se l'onorevole ministro avesse risposto con maggior diffusione all'onorevole Scaglione, avrei risparmiato alla Camera i pochi minuti che ora le faccio perdere; ma mi parve che il ministro nel suo discorso nominò l'onorevole Scaglione, ma non rispose a quello che egli chiedeva; e quindi io sono costretto a fare delle brevissime osservazioni.

La prima, alla quale già in parte fu risposto dall'onorevole relatore, è che pel passaggio a nazionali di parecchie strade provinciali, la somma di 8 milioni e 850,000 lire viene a gravare sulla somma totale dei 56 milioni che era già stata prestabilita per tutte le strade della Calabria.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Compresa queste.

LUCIFERO. Non vi erano ancora, perchè non erano nazionali.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non importa che non fossero ancora nazionali; sono sempre le stesse strade.

LUCIFERO. Scusi, onorevole ministro: prima c'era il 25 per cento a carico delle provincie; ora è tutto a carico dello Stato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è così.

LUCIFERO. Ma sì; altrimenti quel decreto, di cui l'onorevole Casolini la ringrazziò, non avrebbe apportato vantaggio alle provincie, le cui strade furono dichiarate nazionali.

In questa occasione anzi io debbo tributare la mia gratitudine alla Commissione del bilancio, per le osservazioni registrate a pagina 12 della sua relazione, nella quale è caldamente raccomandato che l'esecuzione della legge per la Calabria sia affrettata.

Debbo poi ricordare che, quando si svolse ultimamente una mia interrogazione sulla esecuzione di quella legge, l'onorevole ministro disse che per la provincia di Catanzaro erano appaltati lavori per 3,335,000 lire.

L'onorevole ministro ricorderà che la Deputazione provinciale di Catanzaro credeva che ciò non fosse esatto: io mi rivolsi allora alla cortesia dell'onorevole ministro per avere quel quadro speciale che egli stesso diceva di aver davanti parlando, e molto cortesemente io ho avuto questo quadro.

Ora, o io mi sbaglio, o da esso risulterebbe che le opere appaltate in quella provincia ascendono soltanto a lire 1,032,000, dalle quali detratte 150,000 lire date ad un

appaltatore, con cui si è rescisso il contratto, si ha la somma limitata di lire 882,000.

Lontano da me ogni pensiero che questo non sia o un equivoco o uno sbaglio: ma sarei molto lieto se l'onorevole ministro, in altra occasione, perchè ora non credo che lo possa fare, perchè sarebbe troppo lunga la discussione, trovasse modo di dissipare questi dubbi, che non sono soltanto miei, ma di tutta la regione, che ho l'onore di rappresentare. (*Bene!*)

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

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Osservo all'onorevole Lucifero che nella legge del 25 giugno 1906 sono stanziati lire 37,400,000 per la costruzione od il completamento di strade provinciali a diretta cura dallo Stato, salvo alle provincie di contribuire il 25 per cento della spesa. Ora, siccome sette di queste strade furono dichiarate nazionali, è ovvio che si tolga dal fondo assegnato per le strade provinciali precisamente la somma corrispondente alla costruzione di queste sette strade: altrimenti si avrebbe una autorizzazione di spesa senza pratica applicazione.

Come l'onorevole relatore ha spiegato, la conseguenza della disposizione proposta è che, mentre finchè quelle strade restavano provinciali lo Stato vi avrebbe provveduto, anticipando il quarto a carico delle provincie, salvo rimborso, una volta diventate queste strade nazionali, lo Stato non potrà più richiedere la rifusione del quarto alle provincie. Inoltre lo Stato dovrà provvedere alla loro manutenzione, e già nello stato di previsione 1909-1910 si è all'uopo iscrittere un maggior stanziamento di lire 200,000.

Quanto all'osservazione dell'onorevole Lucifero già esposta in una lettera da lui diretta a un giornale, relativamente alla pretesa inesattezza di alcune mie affermazioni, la credo del tutto infondata perchè io l'interruppi quando egli disse queste precise parole: « Per quanto riguarda le opere pubbliche in provincia di Catanzaro, sino a questo momento neppure una delle opere stabilite dalla legge del 1906 è stata appaltata ». Io lo interruppi allora, dicendo: « tutto questo è assolutamente inesatto », perchè siccome è verità di fatto che sono stati appaltati i lavori per più di tre milioni, così non potevo acquietarmi alla sua dichiarazione.

Ho letto poi la lettera della deputazione provinciale di Catanzaro, che si riferiva ad

opere di interesse provinciale, ma non era questa una questione sostanziale: quello che premeva di mettere in chiaro innanzi alla Camera era l'ammontare delle opere pubbliche che si erano appaltate in Calabria, nonostante le gravi difficoltà incontrate per la compilazione dei progetti. Se queste opere siano poi fatte nell'interesse diretto dello Stato o delle provincie o dei comuni, questa è una cosa abbastanza indifferente. Qualunque ne sia il carattere, importa di andare avanti eseguendo il maggior numero possibile di opere pubbliche ed in ciò credo, onorevole Lucifero, che siamo perfettamente d'accordo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 11 con la tabella *E* della quale è stata data lettura.

(*È approvato*).

Art. 12.

Alle espropriazioni occorrenti per i lavori di costruzione di un ponte sul Basento lungo la strada nazionale n. 61, nell'abitato di Cosenza di cui al n. 31 della tabella *A* allegata alla legge 30 giugno 1904, n. 293, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

Qui bisogna fare due correzioni di forma. Dove dice *Basento* deve dire *Busento* e, poi la strada nazionale n. 61 deve essere invece n. 62.

POZZI, relatore. Sta benissimo.

PRESIDENTE. Con queste correzioni e non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo 12.

(*È approvato*).

Art. 13.

È abrogata la disposizione di cui all'articolo 4 della legge dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1° luglio 1907 al 30 giugno 1908, con la quale furono approvate le convenzioni tra il detto Ministero ed i comuni di Messina e Bari, stipulate rispettivamente in data 23 febbraio e 9 giugno 1906 per la sollecita esecuzione dei lavori nei rispettivi porti, compresi nella tabella annessa alla legge 13 marzo 1904, numero 102.

All'esecuzione dei lavori suddetti si provvederà a cura diretta dello Stato.

(*È approvato*).

Ora Governo e Commissione hanno proposto, dopo l'articolo 13, un altro articolo, che diventerà 14. Ne do lettura e spero che non darà luogo a discussione, perchè è giustissimo.

« È autorizzata la spesa di lire 800,000 per proseguire i lavori degli edifici universitari di Napoli in aggiunta ai fondi concessi con la legge 30 luglio 1896, n. 339, e con l'articolo 1, lettera e) della legge 30 giugno 1904, n. 293.

« Tale spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per lire 400,000 nell'esercizio 1908-909, per lire 200,000 nell'esercizio 1909-910 e per lire 200,000 nell'esercizio 1910-911.

« Lo stanziamento fissato per l'esercizio 1909-910 sarà prelevato dal fondo di riserva citato al precedente articolo 2 e quelli per gli esercizi 1908-909 e 1910-911 saranno computati in aggiunta all'assegnazione stabilita dalla legge 21 giugno 1906, n. 238 ».

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Viene ora un articolo aggiuntivo, che diventa 15, che è conseguenza del primo, proposto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

« Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto alle opportune variazioni da introdursi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio 1909-910 in applicazione della presente legge ».

(È approvato).

Viene ora l'articolo 13 ed ultimo del disegno di legge, che diventa 16:

« Nello stato di previsione della spesa dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909, è autorizzata la maggiore assegnazione di lire 200,000 nello stanziamento del capitolo n. 34 - *Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombero di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali, spese per il servizio delle regie Trazzere* ».

(È approvato).

Debbo avvertire che nella tabella A, a pagina 20, al n. 98, dove dice « Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio » deve aggiungersi « ovvero a Castiglione-Messer Marino ».

Poi alla tabella E, nell'intestazione bisogna aggiungere, dopo le parole « in virtù del regio decreto » le altre « 3 maggio 1899, n. 252 ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella tornata di domani.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza presentate oggi.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per sapere se non creda utile che, almeno ogni qualche anno, le esercitazioni dell'armata si svolgano nell'Adriatico

« Bianchini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti adottati per il riordinamento della linea ferroviaria Napoli-Nola-Baiano.

« De Nicola ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se ad ovviare gl'inqualificabili ritardi che si verificano nella liquidazione della pensione agli insegnanti elementari non creda utile, anzi necessario, istituire per ognuno di essi un libretto di servizio nel quale vengano annotate non solo le informazioni generali riguardanti l'insegnante e la sua famiglia, ma ancora i versamenti ch'egli fa, o che per lui si fanno dagli Enti dai quali dipende.

« Rastelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio per sapere quali provvedimenti intenda adottare per impedire la diffusione delle malattie che infestano il castagno in parecchi comuni della provincia di Torino.

« Rastelli, Goglio ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul bisogno imprescindibile di provvedere la stazione ferroviaria di Ripalta (Foggia) di un piano

caricatore con relativa tettoia, allo scopo di garantire dalle intemperie le considerevoli quantità di granaglie che, in ogni tempo, ivi si accumulano per le spedizioni.

« Fraccacreta, Zaccagnino ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'assoluta necessità di costruire una nuova stazione ferroviaria a Chienti-Serracapriola, in vista del relativo importantissimo e sempre crescente sviluppo del traffico.

« Fraccacreta, Zaccagnino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda conveniente fare modificare l'orario nel tratto Viareggio-Pisa per togliere l'attuale inconveniente di lasciare Torre del Lago, frequentata stazione estiva, dalle 9.52 del mattino fino alle 18.26 per 9 ore senza nessuna comunicazione con Pisa.

« Montauti ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra sulle gravi irregolarità deplorate nel Corpo dei corazzieri.

« De Felice-Giuffrida ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte all'ordine del giorno, e così pure la interpellanza, qualora l'onorevole ministro, cui è diretta, non dichiarerà nel termine regolamentare, di non accettarla.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Scellingo ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, ove credano, la lettura.

Per i lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Domani terremo una seduta antimeridiana, che comincerà alle nove e mezzo (così siamo d'accordo col vicepresidente che la presiederà), per continuare la discussione del bilancio delle finanze.

Per l'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Vorrei pregare la Camera

di stabilire sin da ora che all'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, subito dopo il bilancio delle finanze, sia iscritto il disegno di legge: « Assegnazione straordinaria di lire tre milioni sullo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio 1908-909 per la sistemazione finanziaria della Somalia italiana a tutto giugno 1909 ».

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone di inscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, subito dopo il bilancio delle finanze.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 20.25.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.30.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (21).

Discussione del disegno di legge:

Assegnazione straordinaria di lire 3,000,000 sullo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio 1908-909 per la sistemazione finanziaria della Somalia italiana a tutto giugno 1909 (76).

Alle 14.

1. Interrogazioni.

2. Verificazione di poteri - Elezione contestata del collegio di S. Biagio di Callalta (proclamato Bricito).

3. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Provvedimenti per l'esecuzione di varie opere pubbliche (104).

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (23).

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (24).
6. Provvedimenti per l'istruzione superiore (67).
7. Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (56).
8. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).
9. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (27).
10. Organico della Direzione generale dei telefoni (41).
11. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).
12. Maggiore assegnazione di lire 60,000 sul capitolo 43 « Scuole all'estero » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-1909 (150).
13. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-910 (74).
14. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1908-1909 (75).

15. Applicazione dell'art. 2 della legge 3 maggio 1888, n. 3581, ai deputati impiegati (171).

16. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 206,026.39 sopra alcuni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1907-908, risultanti dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso (9).

17. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 420,265.68, verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908, concernenti spese facoltative (14).

18. Istituzione di una scuola normale femminile a Reggio Calabria e di una scuola normale maschile a Catanzaro (62).

19. Proroga della facoltà accordata dalla legge 19 luglio 1906 sui poteri dei Regi Commissari straordinari dei comuni di Ottaviano, Somma, San Giuseppe e San Gennaro (158).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell' Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909. — Tip. della Camera dei Deputati

