

CCXLV.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 16 DICEMBRE 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDICE

Autorizzazione di procedere:

- contro i deputati Raggio, Bissolati e Centurione (*Annunzio*) Pag. 10928
 contro il deputato Grosso-Campana (*Approvazione*) 10938

Atti vari 10972**Bilanci:**

- Istruzione pubblica (*Seguito e fine della discussione*) 10940
 PRESIDENTE 10940
 TEDESCO, *ministro* 10940
 Lavori pubblici (*Discussione*) 10941
 ANCONA 10945
 BACCELLI ALFREDO 10941
 BIGNAMI 10956
 CUTRUFELLI 10969
 MONTE 1.963
 SQUITTI 10953

Interrogazioni:

- Divieto di un manifesto commemorativo di C. Cavour in Roma:
 CALISSANO, *sottosegretario di Stato* 10928-29
 CAPECE-MINUTOLO GERARDO 10928
 Personale di macchina (ore di lavoro).
 CICCOTTI 10930
 DE SETA, *sottosegretario di Stato* 10929
 Trasgressione delle norme asismiche stabilite per un edificio in Reggio Calabria:
 NAVA CESARE 10930
 DE SETA, *sottosegretario di Stato* 10930
 Stabilimento di tiro a volo in Diano Marina:
 AGNESI 10932
 BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato* 10931-33
 CANEPA 10932
 Fatti di Rieti:
 CALISSANO, *sottosegretario di Stato* 10933-36
 CHIESA EUGENIO 10934
 SOLIDATI-TIBURZI 10935
 Stazione di Rosarno:
 DE SETA, *sottosegretario di Stato* 10937
 NUNZIANTE 10937
 Magistrati di Trani (abbandono di residenza):
 GUARRACINO, *sottosegretario di Stato* 10937
 VIAZZI 10938

Mozioni (Lettura):

- Revisione del processo penale del tenente Pasquini (COTTAFANI) Pag. 10974
 Incremento del servizio consolare (MARTINI). 10974

Osservazioni e proposte:

- Lavori parlamentari. 10975

Proposta di legge (Svolgimento):

- Strade ordinarie 10938
 CUTRUFELLI 10939
 SACCHI, *ministro* 10940

Relazioni (Presentazione):

- Accordo italo-francese per la protezione dei giovani operai italiani in Francia e dei giovani operai francesi in Italia (CAPECE-MINUTOLO ALFREDO) 10940
 Modificazioni dei dazi doganali sui fucili e loro parti (SIRIGARI) 10940
 Zona del comune di Taormina (COLONNA DI CESARÒ). 10941

Votazione segreta (Risultamento):

- Concessione della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato agli ex deputati che abbiano almeno cinque legislature 10971
 Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 10971
 Modificazione ai ruoli organici del personale del catasto, dei servizi tecnici di finanza e dei canali Cavour 10971
 Sull'obbligo della laurea in medicina e chirurgia per l'esercizio della odontoiatria. 10971
 Cessione allo Stato del Museo Ridola in Matera 10971

La seduta comincia alle 14.5.

DE AMICIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di salute, l'onorevole Cesaroni, di giorni 8, e per ufficio pubblico, l'onorevole Daneo, di giorni 6.

(Sono congedati).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere:

contro il deputato Raggio per contravvenzione al regolamento sulla circolazione degli automobili;

contro il deputato Bissolati per diffamazione continuata aggravata a mezzo della stampa;

contro il deputato Centurione per contravvenzione al regolamento sulla circolazione degli automobili.

Saranno stampate ed inviate agli Uffici.

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

DE AMICIS, segretario, legge:

7058. Il deputato Francica-Nava presenta una petizione del Comitato provinciale di Siracusa dei pensionati dello Stato, il quale fa voti che il Governo voglia sollecitamente migliorare le condizioni dei pensionati.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Debbo ancora una volta invitare i colleghi ad osservare le disposizioni del Regolamento, in materia di interrogazioni, onde io abbia modo di tutelare egualmente il diritto di tutti. Fra le interrogazioni, iscritte nell'ordine del giorno di oggi, soltanto quattro, quelle degli onorevoli Bentini, Pala, Cipriani-Marinelli e Are sono conformi alle disposizioni dell'articolo 113 del Regolamento, mentre le altre se ne allontanano completamente.

Ora ciò mi pone in serio imbarazzo, poiché evidentemente io non potrei trattare allo stesso modo tanto coloro che rispettano il Regolamento, quanto coloro che vi trasgrediscono.

Prego dunque vivamente tutti i colleghi di non voler pormi in una così difficile posizione. (*Vive approvazioni*).

Detto questo, incominciamo! (*Si ride*).

La prima interrogazione è quella dell'onorevole Gerardo Capece-Minutolo, al ministro dell'interno, « per sapere quali motivi ispirarono la Prefettura di Roma ad impedire alle associazioni costituzionali riunite, l'affissione di un manifesto per commemorare il centenario della nascita di Camillo Cavour ».

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

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Il divieto a cui si riferisce l'onorevole interrogante, divieto che concerneva un manifesto delle associazioni monarchiche di Roma per la commemorazione di Camillo Cavour, fu posto dalla questura. E fu dato per ragioni di rispetto a quegli altissimi principi che sono forse anche negli intendimenti di coloro che avevano redatto il manifesto stesso. Parve però alla questura che vi potesse anche essere un inganno, perchè non sembrava che associazioni monarchiche avessero potuto sottoscrivere il manifesto medesimo che io non desidero di leggere nemmeno alla Camera. Lo leggerà l'onorevole interrogante, se crede, ma per conto mio non voglio che si dica che ho provocato la registrazione negli atti parlamentari di un tal documento.

Non conosco le ragioni d'indole politica che hanno consigliato l'onorevole Capece-Minutolo a presentare l'interrogazione; quando egli le avrà dichiarate, potrò rispondergli, o associandomi alle sue convinzioni, se combinassero colle mie, o contrastandoli, se per avventura fossero discordi. In questo momento non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Vede la Camera a qual punto si è arrivati! Si presenta una interrogazione, nella quale il deputato dovrebbe chiedere se sia vero un fatto, e il sottosegretario di Stato deve dire: aspetterò che l'interrogante mi spieghi che cosa vuol, e allora risponderò! (*Si ride*) Dove si andrà a finire con questo sistema?

L'onorevole Gerardo Capece-Minutolo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CAPECE-MINUTOLO GERARDO. Anzitutto sarò brevissimo. Non intendo di entrare nel merito di quel manifesto; uè voglio discutere se sia vero che il Mezzogiorno d'Italia sia abbandonato, se sia vero che il Mezzogiorno d'Italia è stato corrotto. In

tutto questo io non voglio entrare, riserbandomi di farlo in occasione di una interpellanza che presenterò per dimostrare come spesso i Governi abbiano corrotto il Mezzogiorno d'Italia. (*Oh! oh!*) Lo dimostrerò con documenti e con fatti!

Per ora non voglio nemmeno rilevare quant'altro il manifesto diceva sulla politica ecclesiastica, sui trattati di commercio, sull'opportunità maggiore o minore di mantenere sopite le nobili idealità dell'unità della patria; ma dico semplicemente che non si possono usare due pesi e due misure.

Voi concedete tutte le libertà ai partiti estremi, e fate bene; io anzi ne sono lieto, tanto più che ora i partiti estremi hanno limitato le loro aspirazioni, hanno appoggiato il Gabinetto Giolitti, appoggiano ora il Ministero Luzzatti, e domani arriveranno anche al Governo; ma, dinanzi al tribunale supremo della pubblica opinione, voi non potete usare due pesi e due misure, non potete negare ai partiti costituzionali quello che invece permettete ai partiti estremi!

Voi permettete ai circoli anarchici, ai circoli repubblicani, ai circoli socialisti i comizi dove si oltraggiano le nostre istituzioni; avete permesso a Napoli finanche l'apologia del regicidio che fu pubblicata in un giornale napoletano (*Oh! oh!*) nel giorno stesso in cui si inaugurava il monumento a Umberto I di Savoia...

PRESIDENTE. Ma la sua interrogazione riguarda il divieto posto dalla Prefettura di Roma...

CAPECE-MINUTOLO GERARDO. Sta bene ma io dico questo, e sono nell'argomento, per sostenere che non si possono usare due pesi e due misure. Ora, che cosa avevano scritto queste associazioni monarchiche riunite? « Ritorniamo a Cavour », una cosa molto semplice, quella stessa che disse il presidente del Consiglio a Torino: « Ritorniamo al programma di Cavour, e soprattutto miglioriamo le condizioni economiche e morali del Mezzogiorno, dal cui elevamento morale soltanto si può sperare una vera e salda prosperità ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario ha udito? Ora può rispondere.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Io ho udito parlare di tutto il resto, onorevole Presidente, ma non del manifesto; e non credo di seguire l'onorevole interrogante nelle proteste generiche, con le quali accusa il Governo di approvare fatti ed iniziative che assolutamente sono lontane dal pensiero di coloro che

reggono in questo momento la cosa pubblica.

L'onorevole interrogante si lagna di una disparità di trattamento, ma io non so a che cosa egli si riferisca. Poichè non sembra verosimile che si debba, nell'occasione della commemorazione di Camillo Cavour, scrivere proprio dalle associazioni monarchiche in un manifesto che esse in tal giorno ricordano lo scempio che per cinquant'anni l'Italia del Governo e del popolo ha fatto del pensiero e dell'opera di Camillo Cavour.

E se egli con questo vuol protestare contro coloro che hanno negato l'affissione del manifesto, evidentemente viene a confessare che potevano altri forse, obbedendo alle proprie aspirazioni, fare proteste, non di questa gravità, ma di questo genere; ma non certamente coloro che il questore credette appartenessero a ben diversa parte di quella che invece appariva come sottoscrittrice del manifesto stesso.

A ogni modo l'onorevole Capece-Minuto, per cortesia del Presidente, ha potuto dichiarare che egli intendeva di muovere una interpellanza e di discutere su questi fatti.

Quando egli presenterà la sua interpellanza, ed il presidente del Consiglio dovrà sulla medesima discutere, non dubiti che egli saprà rispondere a lui, che non so se si associ, con l'opera sua, all'opera del Governo, o se invece ne dissenta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere per quali ragioni, contrariamente alle dichiarazioni fatte alla Camera, si sono di nuovo imposti, col 1° agosto 1910, turni di 14 e perfino 18 ore di lavoro al personale di macchina (gruppo 730) ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Ciccotti lamenta che, in contraddizione con le dichiarazioni fatte alla Camera lo scorso agosto, al personale di macchina del gruppo 730 si siano imposti turni di quattordici e perfino di diciotto ore di lavoro.

Posso assicurare l'onorevole Ciccotti che questi massimi non si sono raggiunti; tutto al più si è arrivato alle tredici ore di lavoro, che sono consentite, in casi eccezionali, dal regolamento, specialmente in occasione di ritardi di treni. E così il 19 agosto, in occasione del ritardo di un treno per un'ora e cinque minuti, si ebbe un lavoro massimo di dodici ore e trenta minuti.

In ogni caso posso assicurare l'onorevole Ciccotti che la Direzione generale delle ferrovie, visti i ritardi che si verificano nella stazione di Napoli per quei treni, provvede, d'accordo col personale interessato, a far modificare i turni, a partire dal 1º settembre scorso.

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

CICCOTTI. Gli inconvenienti da me lamentati si sono verificati in varie occasioni e ne ho portato qui la prova e il documento in una precedente interrogazione sullo stesso argomento; ad ogni modo, giacchè qui non facciamo la storia, ma pensiamo a provvedere per l'avvenire, e l'onorevole sottosegretario mi assicura che si è provveduto, prendo atto della sua dichiarazione e non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cesare Nava al ministro dei lavori pubblici « per sapere se sia vero che non si intenda di prendere i provvedimenti che sarebbero imposti dalla contravvenzione elevata dal Genio civile contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per grave trasgressione alle norme antisismiche stabilite dal regio decreto 18 aprile 1909, n. 193, nella costruzione a Reggio Calabria, di un edificio ad uso uffici: il che costituirebbe un pericoloso precedente, che potrebbe essere invocato da chiunque intenda costruire in quelle regioni, onde sottrarsi alla osservanza delle accennate norme ».

In questa interrogazione vi è persino il commento anticipato del fatto, su cui si chiedono notizie! (*Si ride*).

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Nava, che è stato autorevole membro di quella Commissione che studiò quali siano i migliori mezzi per costruire dei fabbricati antisismici, deplora che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel costruire un edificio a Reggio Calabria, abbia contravvenuto a quelle norme, e giustamente se ne duole, perchè quelle norme dovrebbero essere rispettate per evitare, e speriamo che non accadano mai più, possibili disastri in avvenire.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici a cui è stata deferita tale questione, il 2 giugno ultimo scorso, ha richiesto dagli uffici del Genio civile e delle ferrovie dello Stato nuovi elementi per poter giudicare sulla convenienza di accordare la sanatoria

per la contravvenzione in cui è incorsa l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

In attesa di questi documenti, si è soprasseduto anche sul giudizio.

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

NAVA CESARE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della risposta cortese che mi ha dato; ma debbo dichiarargli, con mio dispiacere, che non posso dirmi soddisfatto.

Domando se realmente occorran mesi e mesi, ed ormai ne sono passati otto o dieci, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici possa formarsi una opinione esatta sulla trasgressione a quel regolamento.

Il caso è tipico: lo Stato impone per regolamento, norme tecniche ed igieniche per le nuove costruzioni nelle zone sismiche, e la prima volta che lo Stato costruisce nelle zone sismiche di Reggio Calabria, trasgredisce in modo grossolano, mi si permetta la parola, alle norme medesime.

Il regolamento del 18 aprile 1909 prescrive che non si possono fare edifici di più di due piani; il piano terreno ed il superiore; ed invece l'Amministrazione delle ferrovie costruisce un fabbricato per i suoi uffici, e lo fa a tre piani. E allora il Genio civile (notate: una amministrazione dipendente dallo stesso Ministero dei lavori pubblici) mette in contravvenzione la Direzione delle ferrovie per questa trasgressione alle norme regolamentari.

Ora la trasgressione è, come ho detto, così grossolana che non mi pare occorra lo studio profondo del Consiglio superiore dei lavori pubblici per potersi formare una opinione in proposito.

È vero che si potrebbe tentare una giustificazione, dicendo che è stato applicato l'articolo 3 del regolamento, il quale ammette che per ragioni supreme di pubblica necessità, di servizio pubblico, di interesse artistico, o di esercizio industriale si possa fare qualche edificio di altezza superiore ai dieci metri, o con più di due piani.

Ma faccio osservare all'onorevole De Seta, il quale ha rammentato che io feci parte di quella Commissione reale la quale studiò queste norme sismiche, che si tratta di casi specialissimi, per cui la eccezione alla regola generale deve assumere carattere di vera gravità.

Nel testo della relazione del ministro Bertolini, che accompagna il decreto, si legge che per consentire una maggiore altezza deve verificarsi una ragione suprema

di necessità pubblica od interesse industriale ed artistico...

Ora, nel caso di Reggio non ci trovavamo affatto di fronte a supreme ragioni di utilità pubbliche. Qui si trattava di un edificio comune, dove si collocano gli uffici delle ferrovie. Bastava fare qualche locale di più al pian terreno ed al primo piano per non sentire la necessità di fare un terzo piano. (*Approvazioni*).

Insisto su questo caso tipico, che costituisce un precedente gravissimo; perchè quando si vede che lo Stato trasgredisce alle norme prescritte l'esempio può essere invocato da qualunque privato per trasgredirti anch'esso.

Ricordo che nel 1786 anche i Borboni, l'onorevole De Seta lo sa perfettamente, stabilirono norme che si sarebbero dovute seguire nella costruzione dei fabbricati; anzi fecero due tipi di quelle costruzioni baraccate che, se fossero state eseguite, avrebbero impedito il terribile disastro del 1908. (*Approvazioni*).

Ma poi quei tipi non furono osservati; ed ora mi pare che anche noi ci mettiamo su questa via. Il caso è di tale gravità da meritare una migliore risposta alla interrogazione che ho presentato.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che oggi non può darla, perchè il Consiglio superiore sta studiando ancora se i tre piani possono essere compresi nella dizione di quell'articolo 3 il quale dice chiaramente che non si possono fare. Quindi mi permetterò di ripresentare l'interrogazione affinchè mi sia data la risposta qui in Parlamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Canepa, al ministro della marina, « per sapere perchè sia stato concesso, pur in via precaria, a privati l'uso della spiaggia, in comune di Diano Marina, per uno stabilimento di tiro a volo (*stand*), in un tratto necessario per i bagni del pubblico ed ove l'esercizio del tiro presenta seri pericoli per l'incolumità delle persone in barca; mentre lo stabilimento si potrebbe utilmente e senza danno di alcuno impiantare in altra località a piè del Capo Berta ».

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Onorevole Presidente, chiedo di rispondere contemporaneamente anche all'altra interrogazione dell'onorevole Agnesi, sullo stesso argomento. Essa è iscritta nell'ordine del giorno di oggi.

PRESIDENTE. La connessione delle interrogazioni non è ammessa. Però in questo caso può farsi eccezione, poichè la interrogazione dell'onorevole Agnesi è iscritta nell'ordine del giorno d'oggi.

L'onorevole Agnesi interroga il ministro della marina, « per conoscere i motivi in base ai quali le autorità marittime fecero sospendere all'ultima ora le pubbliche gare indette per la domenica del 21 agosto 1910 dalla Società del tiro a volo di Diano Marina; e le ragioni per le quali non è possibile ottenere a Diano Marina quelle definitive concessioni di arenili demaniali che vengono facilmente date a simili Società sportive in altre città liguri ».

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Nell'aprile 1909 pervenne all'Amministrazione della marina una domanda di concessione di 500 metri di terreno arenile in territorio di Diano Marina da parte di una società, per la costruzione di uno stabilimento per il tiro a volo. Non essendo contrari gli interessi marittimi, l'Amministrazione autorizzò la istruttoria della pratica. Durante la medesima sorsero opposizioni vivacissime da parte del comune di Diano Marina e di alcuni comuni limitrofi, mentre altri cinque comuni limitrofi emisero deliberazione favorevole alla concessione.

Il Ministero proseguì nell'istruttoria la quale, date le opposizioni pervenute, si prolungò per tutto il 1909, e ciò anche perchè la società non si era ancora legalmente costituita.

Nel 1910, costituitasi legalmente la società, su parere favorevole di tutti i corpi tecnici competenti, il Ministero autorizzò la costruzione dello *stand*, però provvisoriamente, per un solo anno.

Costruito lo stabilimento, quando si dovevano iniziare i tiri, le opposizioni divamparono così vive, che il primo giorno l'autorità locale credette opportuno sospendere i tiri.

Preoccupata allora di questa vivacissima gara sorta intorno alla concessione, gara a cui prendevano parte i partiti locali, ed i comuni vicini, e di cui abbiamo qui un esponente nelle due interrogazioni, che io penso contrapposte, degli onorevoli Canepa ed Agnesi, l'Amministrazione della marina, che non aveva in giuoco nessun interesse marittimo, e cercava di fare una concessione obbiettiva nell'interesse generale e locale, mandò sul luogo un ispettore, il quale, come conciliazione degli interessi in conflitto, pro-

pose che per il 1910 lo *stand* dovesse rimanere dove era stato costruito, in seguito poi fosse trasportato in altra località presso il Capo Berta.

Il comune di Diano Marina e le opposizioni locali si acquietarono a questa soluzione, che il Ministero ha approvato, nella speranza che valesse a portare la pace tra i corpi locali interessati.

Qualora però gli onorevoli interroganti proponessero d'accordo una soluzione migliore, io posso assicurarli che il Ministero della marina la studierà colla massima benevolenza e col più vivo desiderio di accoglierla.

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

CANEPA. Diceva poco fa l'onorevole Ciccotti che da questi banchi non si può tenere cattedra di storia, perchè acqua passata non macina più, e d'altra parte io la storia non potrei farla meglio di come l'ha fatta l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

Non mi resta che constatare che si è dovuto rimuovere lo *stand* dal luogo ove era stato costruito, perchè non un solo partito, ma tutta la popolazione è insorta, trattandosi di una località destinata ai bagni pubblici e dove il tiro a volo costituiva un pericolo permanente.

Effettivamente il 30 settembre scorso lo stabilimento è stato rimosso da quella località, ed io non debbo che rallegrarmene ed esprimere la certezza che non vi risorgerà mai più.

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

AGNESI. Sono dolente di dovermi dichiarare insoddisfatto, e di dichiarare che la narrazione dei fatti come fu esposta dal sottosegretario di Stato per la marina non è esatta.

Ognuno ricorda che nel 1887 la città di Diano Marina fu rovinata dal terremoto; molti degli abitanti superstiti emigrarono e quasi esulò ogni attività commerciale. Benemeriti cittadini però cercarono di rimediare a tanto disastro, e stabilito un ottimo piano regolatore, costrussero villini, un grande albergo ed un bellissimo stabilimento balneario, uno dei migliori della Liguria, e così riuscirono ad attirare colà una colonia estiva per bagni, ed anche una colonia invernale.

Per attirare maggior numero di gente, si pensò a qualche divertimento, a qualche utile sport. Così si costituì una Società di

tiro a volo, sotto la presidenza onoraria dell'onorevole prof. senatore Novaro e della quale fanno parte ottimi cittadini di Diano Marina e di altre città vicine, nonchè frequentatori della colonia. La Società, che fu subito costituita ente morale, non ha scopo di lucro e, negli articoli del suo statuto sta scritto che tutti gli anni destinerà una somma per beneficenza e che in caso di scioglimento tutto il fondo sociale sarà versato all'Ospedale locale.

Logicamente l'intera popolazione di Diano Marina avrebbe dovuto aiutare lo sviluppo di questa Società. Ma disgraziatamente la città è divisa in partiti locali. Presentemente, l'amministrazione comunale è socialista, mentre i membri della Società non appartengono a quel partito; sicchè l'amministrazione, ha creduto dover ostacolare la Società in tutti i modi.

Infatti la Società aveva domandato al Ministero della marina la concessione di una zona di spiaggia lunga soli 32 metri, per impiantarvi uno *stand* di tiro al piattello. Ottenuta la concessione e iniziati i lavori dello steccato, l'amministrazione comunale ha ricorso subito al Ministero della marina protestando che si toglieva il luogo più bello per i bagni popolari, che vi era pericolo per gli spari, che quel sito serviva per fare le sabbie. Ora io ho qui la fotografia di quella località e possono gli onorevoli colleghi vedere che è una spiaggia completamente formata da grossi ciottoli inadatta per bagni e sabbie, e che dista di molto dal centro abitato della città.

Si noti che la rada di Diano Marina che va da Capo Berta a Capo Cervo ha una costa lunga parecchi chilometri e che in molti altri siti assai migliori di questo è possibile fare bagni.

Erano quindi tutti pretesti quelli presentati dall'Amministrazione comunale. Il Ministero della marina mandò un ispettore. Costui non chiamò i soci della Società del tiro per sentire le loro ragioni, ma trattò esclusivamente con l'Amministrazione comunale.

Non è quindi esatto dire che sia allora intervenuto un accordo. In seguito alla relazione di questo ispettore, il Ministero ridusse la primitiva concessione definitiva, ad una concessione temporanea di soli due mesi.

La Società credè di utilizzare almeno questo poco tempo ed indisse varie gare, dandone avviso al pubblico. Ma sorse allora il delegato di porto di Diano Marina che

volle emettere un'ordinanza colla quale proibiva il transito delle barche dinanzi lo *stand*, durante le gare. Notisi che a Diano Marina non vi sono che poche barche e, trattandosi di spiaggia sottile, non è possibile avvicinarsi tanto a terra.

Ma il comune prese subito occasione per protestare contro la limitazione della libertà dei cittadini. Intervenuto il capitano di porto di Portomaurizio, ordinò al presidente della Società di sospendere per l'indomani le gare di tiro, sicchè all'indomani giunsero i tiratori da varie parti della Liguria, ma trovarono lo stabilimento chiuso.

PRESIDENTE. Ma ella sta narrando una lunga storia! Veda di concludere.

AGNESI. È necessario rimettere a posto i fatti: del resto ho quasi finito.

Nelle domeniche successive furono indette altre gare, ma i tiratori, dato quel precedente, non si fidarono di intervenire numerosi: anzi la Società dovette emigrare ad Oneglia per tenere una gara di tiro alle quaglie.

Non è esatto poi quanto disse l'onorevole sottosegretario di Stato che la Società avesse combinato di portare lo *stand* a Capo Berta, sito che è fuori mano e distante molto dalla città. Sarebbe un progetto veramente ridicolo; sarebbe come se qui a Roma si volessero impiantare caffè o teatri in mezzo all'Agro Romano.

Mi dichiaro pertanto insoddisfatto, dolente che l'onorevole sottosegretario di Stato abbia permesso che una concessione già data, fosse revocata senza plausibile motivo; che l'autorità marittima abbia capricciosamente sospese le gare di tiro, quando la Società aveva già tutte le autorizzazioni, portandole così un grave danno; e che non sia possibile ottenere a Diano Marina quello che si ottiene in qualunque altra città d'Italia.

BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Ma ella aveva invitato gli interroganti a venire da lei per mettersi d'accordo! (*Si ride*).

BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina. Nella conclusione delle poche parole che ho espresso in risposta ai due onorevoli interroganti, io avevo già detto, come rileva appunto l'onorevole Presidente, che se vi fosse una soluzione pacifica d'accordo fra i corpi locali, fra i partiti che a Diano Marina si combattono attorno a questa concessione, il Ministero della marina, che non ha a difendere nessun interesse marittimo

speciale in questa questione, l'avrebbe esaminata molto benevolmente e molto probabilmente accolta.

Ora mi dispiace che l'onorevole Agnesi mi abbia risposto con una certa amarezza e vivacità. Egli mi ha osservato che alcune delle cose da me dette non sono esatte.

Ora senta, onorevole Agnesi, io non ho trattato da cima a fondo questa pratica, come ella può benissimo immaginare; le prometto di riprenderla in esame, e sarò ben lieto di esaminarla anche col concorso suo e col concorso del collega onorevole Canepa per vedere se sia possibile trovare una soluzione che concili questi interessi diversi. (*Benissimo!*).

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Richard, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere per quali ragioni siasi ritardato a provvedere allo spostamento dei pali telegrafici sulla linea ferroviaria Torino-Modane fra le stazioni di Collegno ed Alpignano incagliando così i lavori del raddoppio del binario fra quelle due stazioni »;

Richard, ai ministri dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se non credano conveniente di fronte alla prospettiva dello scarse raccolto viticolo di provvedere rigorosamente all'applicazione della legge 11 luglio 1904, sulle frodi dei vini a tutela della viticoltura e dell'igiene pubblica »;

Bentini, al ministro della guerra, « se sia vero che s'intenda di bandire le aste per la fornitura dei foraggi all'esercito in condizioni di evidente favoritismo, di vero e proprio *trust* ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno « per conoscere se il Governo, avuta notizia dei fatti di polizia avvenuti a Rieti il 31 luglio 1910, creda di approvare la acquiescenza di quella autorità di pubblica sicurezza e del locale sottoprefetto di fronte a manifeste corruttele elettorali che provocarono le manifestazioni popolari ».

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

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Sorge qui la stessa questione accennata dall'onorevole sottosegretario di Stato per la marina, cioè vi è un'altra interrogazione che si riferisce allo stesso argomento ed è quella dell'onorevole Solidati-Tiburzi, al ministro dell'interno « sulle pre

tese dimostrazioni avvenute in Rieti il 31 luglio corrente anno in occasione delle elezioni amministrative ».

PRESIDENTE. Però l'interrogazione dell'onorevole Solidati-Tiburzi al ministro dell'interno « sulle pretese dimostrazioni avvenute in Rieti il 31 luglio corrente anno in occasione delle elezioni amministrative », non è iscritta nell'ordine del giorno di oggi. Ella, onorevole sottosegretario di Stato, non può rispondermi se non dichiarando di considerarla urgente.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Dichiaro che l'interrogazione dell'onorevole Solidati-Tiburzi è urgente e che desidero rispondermi subito.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere alle interrogazioni degli onorevoli Eugenio Chiesa e Solidati-Tiburzi.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Chiesa chiede se il Ministero sia informato dei fatti di polizia avvenuti a Rieti.

Io gli debbo esprimere anche questa volta un desiderio, che cioè quando egli interroga, specifichi i fatti sui quali intende discutere, perchè potrà avvenire che io sia informato di fatti a lui non noti, e viceversa non sia informato di fatti a lui noti.

Premesso questo, debbo dichiarare che al Ministero dell'interno risulta che nelle elezioni amministrative del luglio ultimo i partiti popolari vinsero a Rieti nelle elezioni comunali e persero invece nelle elezioni provinciali, cosicchè le due parti intendevano nella stessa serata fare l'una una dimostrazione, l'altra una controdimostrazione. Il sottoprefetto, valutando le convenienze di quel momento e di quel giorno, impedì le due dimostrazioni, cioè impedì all'una e all'altra parte di fare la dimostrazione: non vietò però al partito popolare di fare la propria dimostrazione alcuni giorni dopo.

Di atti di violenza nello scioglimento di queste dimostrazioni o nell'impedirle io non ho notizia. Se l'onorevole Chiesa avrà qualche fatto da indicare, non dubiti che il Ministero dell'interno assumerà le necessarie informazioni.

L'onorevole Chiesa chiede ancora se il ministro dell'interno sia a notizia di corruzioni elettorali, dalle quali, egli dice, sorse il disgusto nella coscienza popolare. Ora io debbo dichiarare che nessuna denuncia, nessun ricorso all'autorità competente è pervenuto a questo riguardo; e quindi

ignoro completamente che siano avvenuti fatti di corruzione elettorale, i quali, necessariamente, se avvenuti e a notizia del pubblico, potevano anche essere denunziati all'autorità competente.

Su questi fatti, ripeto, interroga anche l'onorevole Solidati-Tiburzi, e principalmente dalla discussione fra i due onorevoli interroganti (*Si ride*) sorgerà qualche nuovo elemento di fatto per convincere la Camera ed il Ministero della opportunità o no di fare qualche indagine.

Ma io prego l'onorevole Chiesa, come prego sino da ora l'onorevole Solidati-Tiburzi, di ritenere che il Ministero ed i suoi rappresentanti si sono astenuti completamente da ogni ingerenza nei fatti relativi alle elezioni amministrative di Rieti, ricordando però il Ministero, come lo ha ricordato il sottoprefetto del luogo, che, disgraziatamente, nell'occasione di altre elezioni e di dimostrazioni autorizzate, avvennero seri, gravi e sanguinosi conflitti in quella città, per cui ogni prudente misura da parte dell'autorità politica del luogo non potrà essere certamente censurata nè dall'una, nè dall'altra parte.

PRESIDENTE. Speriamo però che non avvenga quella tale discussione, cui l'onorevole sottosegretario di Stato ha accennato! (*Viva ilarità*).

L'onorevole Eugenio Chiesa ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CHIESA EUGENIO. Non sono soddisfatto, e mi permetto di rispondere ad alcuna delle osservazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato.

Credo di essere molto preciso nelle mie domande, tanto è vero che nella proposta interrogazione ho perfino messo la data dei fatti di polizia, ai quali mi riferivo e dei quali domandavo conto all'onorevole sottosegretario di Stato insieme che delle tolterate corruzioni elettorali.

Non domandavo conto delle intenzioni, ma chiedevo se il Governo approvava da una parte l'indifferenza dell'autorità di pubblica sicurezza di fronte a questi fatti di corruzione, e dall'altra se approvava la mossa di piccole repressioni da parte del Governo, di opposizioni ridicole compiute dalla polizia locale.

Mi pare che più preciso di così non si possa essere.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma ella dà come ammesse la repressione e la corruzione.

CHIESA EUGENIO. Io ammetto che il Ministero dell'interno debba conoscere

tutto; e, per lo meno, credo che debba informarsi di tutto quello che non conosce direttamente; ma aggiungo, che dei fatti di cui è questione la stampa locale ha dettagliatamente parlato. (*Commenti*).

Veda, onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, nella graziosa città di Rieti di fatti sanguinosi, mi permetta di ritorcere la frase, per questioni politiche non ne sono mai avvenuti. Del sangue Rieti se ne ha dato per l'indipendenza d'Italia, questo è sicuro, perchè fu un centro d'azione patriottica.

Ma di fatti sanguinosi anche in tempi di elezioni, non ne sono mai avvenuti. Piccoli contrasti e vigorosi se si vuole, come avviene in tutte le città dove è un po' di energia politica, come a Rieti.

Rieti confermava lo scorso luglio la vittoria del blocco popolare che era già avvenuta nel 1907, e aveva trovato di fronte a sé otle l'autorità prefettizia, la quale andava mettendo in fosca luce fatti sospettati, ma che non erano avvenuti, timoroso quel sottoprefetto a tal punto da chiamare di fuori per l'occasione delle elezioni amministrative un grosso nucleo di carabinieri e di mettere in armi nientemeno che un distaccamento di cavalleria. Ora, mentre tutto questo poteva essere misura prudenziale (del quale poco ci interesseremmo, se non ci dolessimo delle spese che devono sopportare le tasche dei contribuenti, nel vedere poi qui alla Camera le consuete note di variazioni per aumento delle spese di pubblica sicurezza) noi diciamo: perchè uguale prudenza e previdenza non era stata usata per impedire la corruzione esercitata in favore della candidatura del principe Potenziani? Come vede, io specifico fatti. Nei magazzini di questo principe Potenziani i fautori suoi esercitavano palesemente la corruzione, e la indignazione arrivò a tal punto che, mentre i magazzini di quel signore avrebbero dovuto, almeno in omaggio al riposo festivo, essere chiusi di domenica, si dovettero chiudere dall'autorità di pubblica sicurezza, ma soltanto a mezzogiorno, quando l'ira popolare prorompeva.

Ecco dunque un fatto è specifico. E non è il solo precisato dalla stampa perchè, per esempio, a Rivodutri era avvenuto questo altro fatto (e l'autorità di pubblica sicurezza, nei piccoli centri, non può ignorare quello che si spenda nei negozi; in certi giorni), che le piastre d'argento erano ivi corse in tutte le botteghe, proprio quasi si fossero scoperte allora le casse delle piastre

borboniche che si trovarono; un certo giorno, nei sotterranei governativi a Napoli.

¶ Ebbene, questo similmente succedeva in altri paesi: e accadeva a Rivodutri stessa per opera del parroco don Natale Fabbri, a Labro, per opera del prete Francesconi, a Contigliano per opera del prete Umbertini, ed a Morro per opera del parroco Labella, una vera pressione, per parte dell'autorità ecclesiastica; alla quale pure la legge elettorale vieta di servirsi del suo ufficio per esercitare inframmettenze elettorali indebite. Doveva, dunque, essere notorio all'autorità di pubblica sicurezza, che molto danaro correva.

L'onorevole sottosegretario di Stato mi dice: non son venute denunce nè proteste. Ma ella sa, purtroppo, quel che succede molto spesso per le elezioni politiche, e più per le elezioni comunali e provinciali: la gente mette le mani di dietro, e quel che è stato è stato. Ma l'autorità di pubblica sicurezza, se vuole essere vigilante davvero deve mostrarsi tale anche per questi fatti; e non solamente la sera, quando, a dimostrazione permessa, i dimostranti si abbandonano all'impeto della loro gioia e allora, d'un tratto scoppiare in una vera fobia contro la manifestazione popolare. Perchè fu così: la pubblica sicurezza ed i carabinieri, senza squilli di sorta, si posero d'un tratto, violentemente a far sgombrare la piazza dove tranquillamente uomini, donne e bambini sostavano al caffè e dove fu veramente brutale la dispersione ordinata persino colla cavalleria.

Non lo dico io; lo stampò un giornale locale che il capitano, comandante precisamente quel riparto di cavalleria, che non comandava, in quel momento soldati, abbia detto: non è in questo modo che s'onora l'esercito; non è in questo modo che gli si fa fare buona figura.

Tutto questo, ripeto, perchè si aveva paura della gioia della popolazione e si aveva paura d'urtare le ben nate orecchie del principe Potenziani ed anche quelle del deputato locale, l'onorevole Solidati-Tiburzi.

Dunque, un po' di libertà, lasciate che, quando il popolo viene a spazzar via con un'onda d'aria buona le corrottele, egli sia il benvenuto. (*Approvazioni dall'estrema sinistra. — Commenti da destra e dal centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Solidati-Tiburzi ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

SOLIDATI-TIBURZI. Io in verità mi trovavo nelle medesime condizioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, di ignorare

cioè le accuse specifiche che l'onorevole Chiesa genericamente aveva formulate nella sua interrogazione. I fatti che hanno dato luogo all'interrogazione dell'onorevole Chiesa e le accuse, di cui egli si è fatto eco, non avrebbero dovuto portarsi davanti alla tribuna parlamentare, ma davanti all'autorità competente; la quale, con serenità di giudizio, avrebbe potuto constatare che, mentre dal partito liberale non vi fu corruzione alcuna, da parte degli avversari le sole armi usate furono la violenza e la corruzione. (*Rumori dall'estrema sinistra*).

È proprio così! Io debbo protestare per la leggerezza con cui queste accuse sono state portate alla Camera; e la mia protesta non riguarda lei, onorevole Chiesa, ma coloro che l'hanno informata male e che si sono serviti di denunce immaginarie o deplorabili. (*Rumori dall'estrema sinistra*).

CHIESA EUGENIO. Io ho precisato nomi, fatti e cose; ella oppone una smentita generica! (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Chiesa avrebbe dovuto precisare meglio la sua interrogazione. Doveva chiedere al Governo se sapeva che Don Procopio, o Don Abbondio, avevano fatto ciò che egli ha accennato!... (*Viva ilarità*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. L'onorevole Chiesa ha parlato di dignità di funzioni e di rispetto all'esercito.

Onorevole Chiesa, permetta che io le dica che, non oggi, ma appena ella presentò quest'interrogazione, il Ministero dell'interno si curò di raccogliere informazioni da diverse fonti, ed ebbe da esse quest'assicurazione: che l'egregio avvocato Colarieti, uno dei capi del partito popolare, elogiò in pubblico il tenente Giornelli e l'ispettore di pubblica sicurezza, pel modo con cui avevano, la sera del 31 luglio, evitato un conflitto fra le due parti in cui era divisa la popolazione di Rieti.

Se questi fatti ella potrà smentire, allora potrà avere ragione di dubitare delle assicurazioni mie e di quelle dell'onorevole Solidati-Tiburzi; ma io penso, onorevole Chiesa, che ella raggiunge il suo scopo quando non precisa un fatto...

CHIESA EUGENIO. Ho precisato fatti e nomi...

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Ma dove?

PRESIDENTE. L'errore sta nel non indicare nell'interrogazione quello che si vuol sapere, e di venire a dirlo poi, qui. È una degenerazione dell'interrogazione, questa!

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Allora, mi permetta, ella ha precisato ora dei fatti, ma io non posso discutere di fatti annunciati qui per la prima volta. Mi permetta poi di soggiungere che i rapporti pervenutici, da uomini disinteressati nella questione, suonano ben diversamente da quanto ella ha narrato. Le aggiungo che ho voluto conoscere il pensiero del consigliere d'appello inviato sul posto per l'elezione; ebbene egli dichiarò che sarebbe stato pericoloso permettere in quella sera pubbliche dimostrazioni. Se poi tutto questo, onorevole Chiesa, non ebbe altro beneficio che impedire un conflitto e se il partito popolare poté alcuni giorni dopo fare la sua dimostrazione, ella non ha da lagnarsene, onorevole Chiesa.

Una sola cosa dobbiamo desiderare, che l'educazione politica imponga ai partiti il rispetto reciproco, prima della lotta, durante la lotta e dopo la vittoria dell'una o dell'altra parte. Niente è più disonorevole per un paese dei conflitti che avvengono fra le varie parti di una popolazione, e ciò perchè, quando da una parte viene la provocazione, dall'altra sono legittime le reazioni.

Onorevole Chiesa, io spero che se non nelle sue parole, in cuor suo ella sia soddisfatto. (*Bravo! Bene! — Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Richard, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se non ritenga urgente il sottrarre alle Deputazioni provinciali la fissazione delle date dell'apertura e chiusura della caccia, sia per evitare i continui contrasti fra province limitrofe, e nelle stesse condizioni topografiche, come per meglio provvedere alla tutela del ripopolamento della selvaggina ».

Pala, ai ministri della marina e della guerra, « per sapere se sia vero che documenti riservati di carattere militare siano stati trafugati da un forte della piazza di Maddalena (Pitticchia) ».

Cipriani-Marinelli, al ministro della guerra, « per conoscere come sia avvenuto il suicidio del soldato Nuti Sabini, avvenuto nell'ospedale militare della Trinità in Napoli nella notte dal 21 al 22 agosto 1910 ».

Are, al ministro delle finanze, « per sapere quali misure intenda adottare affinché

sia concesso il dovuto sgravio dell'imposta fondiaria, relativamente ai vigneti distrutti dalla fillossera, ai proprietari che ne fecero regolare domanda alle intendenze di finanza ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Nunziante al ministro dei lavori pubblici « per sapere se non creda necessario migliorare le condizioni della stazione di Rosarno, in seguito allo scontro ferroviario del 28 agosto 1910, che ha nuovamente dimostrato l'abbandono in cui è lasciata la detta stazione, centro di importante plaga ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel 1906 nella stazione di Rosarno furono eseguiti ampliamenti e sistemazioni per l'importo di sei mila lire; e recentemente si è iniziato uno studio per completare questi miglioramenti, ma in vista delle condizioni in cui si trovano molte altre stazioni della regione calabrese, si è dovuto soprassedere ai provvedimenti già deliberati.

Assicuro però l'onorevole Nunziante che richiamerò l'attenzione della Direzione generale delle ferrovie di Stato perchè provveda in relazione ai bisogni più urgenti della stazione.

Debbo infine osservare che lo scontro, avvenuto il 28 agosto dell'anno corrente, non avvenne per insufficienza di binari, ma per negligenza da parte del personale nelle segnalazioni necessarie e di grande delicatezza.

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

NUNZIANTE. Ringrazio l'onorevole De Seta della risposta che ha voluto darmi colla sua consueta cortesia; ma mi duole di non potermi dichiarare soddisfatto.

La stazione di Rosarno serve a ventisei comuni che non hanno altro sbocco, e questi ventisei comuni appartengono a cinque mandamenti che sono in parte compresi nella provincia di Reggio e in parte nella provincia di Catanzaro. La stazione non ha che due binari per i treni di corsa, ed un altro binario per le precedenze, il quale durante la stagione agrumaria, specialmente, è sempre ingombro di vagoni.

V'è poi un'altra aggravante: a quella stazione si giunge percorrendo una curva ed una forte discesa, sicchè i macchinisti vedono la stazione soltanto quando ci arrivano, e molte volte, per lo slittamento, non possono moderare la velocità dei treni.

Perciò, quando si considera la scarsità dei binari e del personale, composto soltanto di un capostazione, di un applicato, di due manovratori e due deviatori, e, finalmente, quando si considera che in quella stazione ogni giorno arrivano venti treni e tutti vi si fermano, dobbiamo dichiararci fortunati se non avvengono più spesso i dolorosi fatti che deploriamo.

La brevità del tempo assegnata ad una interrogazione e l'ora avanzata mi costringono ad esser breve, ma io fo appello all'onorevole De Seta che nel suo amore per le Calabrie comprenderà come, sino a quando non si sarà provveduto alla deficiente viabilità dei nostri paesi, sarà ingiusto di rimproverarci mancanza di energia e d'iniziativa, e sarà vano sperare un miglioramento per le nostre condizioni morali e materiali.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Viazzi, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere se creda sufficiente la sospensione dell'ufficio e dello stipendio contro quei magistrati che abbandonavano arbitrariamente il proprio ufficio a Trani, offrendo al pubblico il più abietto spettacolo di paura e di mancanza al decoro del proprio ufficio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti ha facoltà di rispondere.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. I magistrati che durante l'epidemia colerica nelle Puglie, si assentarono dalla loro residenza, furono tre: due giudici ed un consigliere di appello.

Il primo di questi giudici appena gli fu ingiunto che, se non tornava in residenza sarebbe stato sospeso, tornò immediatamente, e quindi non vi è luogo ad alcun provvedimento contro di lui.

Il secondo di questi giudici disse che era infermo, che era in licenza appunto per questa infermità, e domandò l'aspettativa per ragioni di salute.

Il Ministero fu rigorosissimo prima di provvedere su questa domanda, perchè non si contentò di un certificato molto attendibile, presentato dal giudice, ma volle che la Corte d'appello di Potenza nella cui giurisdizione questo giudice dimorava, lo sottoponesse ad una visita fiscale. Il risultato di quella visita fu favorevolissimo al giudice, ed assodò che effettivamente egli era stato ed era tuttora infermo. Non contento di ciò, il Ministero scrisse ai capi della Corte

di Trani che lo sottoponevano ad una seconda visita di revisione, se lo credevano necessario; ma ciò non fu creduto necessario dai capi, i quali proposero ed i capi disposero la concessione dell'aspettativa; e quindi non vi fu luogo ad applicare la sospensione contro questo giudice.

Invece al consigliere di appello si applicò la sospensione. Se non che egli, invitato dopo pochi giorni a riprendere servizio, tornò in residenza, quando ancora vi era il colera, e prestò regolarmente servizio. Egli, inoltre, essendo venuto il turno feriale, non ne profitò e prestò servizio anche durante tale periodo.

Per questa ragione i capi della Corte, poco dopo, proposero che in compensazione di questo servizio straordinario da lui prestato in tempo di epidemia non gli fosse tolto lo stipendio, per il breve periodo di assenza.

Questi i fatti.

Ora vediamo come si è comportato il Ministero in proposito.

Il Ministero ha applicato l'articolo 13 dell'ordinamento giudiziario, il quale autorizza la sospensione dello stipendio quando il magistrato si assenta abusivamente dalla residenza.

Si noti che il Ministero aveva interesse ad applicare immediatamente un provvedimento qualunque che fosse di monito ed esempio agli altri magistrati, perchè non si allontanassero dalla residenza.

Ora il solo provvedimento che il Ministero può prendere immediatamente è quello della sospensione dello stipendio.

Per prendere qualunque altro provvedimento sarebbe stato necessario un giudizio disciplinare; ed il Ministero si riservò di farlo, ma non vi fu luogo a tale giudizio, perchè, ripeto, a carico di due magistrati non fu asodata nessuna colpa, e il terzo, poco dopo la sospensione, ritornò al suo posto.

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

VIAZZI. La interrogazione è un po' invecchiata, ma io non posso dichiararmi completamente soddisfatto della risposta del Governo, perchè disgraziatamente ci troviamo di fronte ad un caso deplorabilissimo, e non mai abbastanza biasimevole, di diserzione da parte di funzionari, che devono avere vivo ed intero il senso della propria responsabilità, dei propri doveri morali di fronte all'ufficio che coprono.

Il fatto che questi magistrati ritornarono sul luogo in seguito al richiamo potrà attenuare la loro colpa, ma nulla toglierà

alla ignobilità dell'atto compiuto nel momento della fuga. E se i giudici di tribunale, se i consiglieri di appello nei momenti di epidemia e di pubblico panico danno questo ignobile esempio di viltà disertando il proprio ufficio, e dicono con la loro condotta che tace negli animi loro il senso della solidarietà umana, quella che richiama le persone civili al soccorso ed all'aiuto, se questo dicono i nostri magistrati...

VENZI. Uno solo!

VIAZZI... se questo dicono alcuni magistrati, e se il Governo non ha per conto suo altra arma di repressione che la sospensione, e non crede di provocare i giudizi disciplinari, perchè si provveda con maggiore severità, adeguata alla gravità del caso, in verità, io, uomo di questa parte della Camera, ho da lagnarmi che il Governo d'Italia non abbia autorità sufficiente per provvedere contro atti di questo genere che offendono la coscienza civile del popolo italiano.

Una voce. Erano ammalati.

VIAZZI. Ma non erano ammalati: erano dei vigliacchi. Non si va via quando si è ammalati. (*Commenti*)

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni inserite nell'ordine del giorno.

Discussione della domanda di autorizzazione di procedere contro il deputato Grosso-Campana pel delitto previsto dall'articolo 247 del Codice di commercio e per appropriazione indebita continuata.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della domanda di autorizzazione di procedere contro il deputato Grosso-Campana per il delitto previsto dall'articolo 247 del Codice di commercio e per appropriazione indebita continuata.

La Commissione propone « di autorizzare in confronto al cavaliere Grosso-Campana la prosecuzione del procedimento penale in corso contro il medesimo ed altri, avanti al regio tribunale penale di Torino per i reati ad esso ed agli altri coimputati ascritti ».

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questa proposta.

(È approvata).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Cutrufelli sulla manutenzione delle strade ordinarie. Se ne dia lettura.

DE AMICIS, segretario legge: (V. Tornata del 15 dicembre 1910).

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

CUTRUFELLI. Onorevoli colleghi, la costruzione delle strade ordinarie è sicuro indice di progresso. Però costruire strade e non mantenerle è come non costruirle con l'aggravante di un dispendio inutile. Non dovrebbe quindi consigliarsi la costruzione di nuove strade se non fosse assicurata la buona manutenzione di quelle esistenti.

Nonostante tale convincimento generale, malgrado la notorietà del fatto che il danaro impiegato nella manutenzione stradale è impiegato assai bene perchè ritorna subito nel mercato locale sotto forma di minore usura dei mezzi transitanti e di economia nei trasporti, in Italia la manutenzione lascia molto a desiderare.

Meno scarse, lodevoli eccezioni, si mantengono le nostre strade come si mantenevano un secolo addietro. Il pubblico impreca contro le nubi di polvere, rese più dense dal trionfo dell'automobile, che l'opprimono nell'estate; impreca contro il fango che lo insozza, contro le pozzanghere ed il pietrisco sciolto che, nell'inverno, lo obbligano al ballo di San Vito. Ma le imprecazioni, se danno l'idea delle nostre pene, non portano alcun contributo nella soluzione del grave problema. Al fine di portare un contributo occorre cercare, studiare le cause che non fanno migliorare o peggiorano i servizi della manutenzione.

Mancano forse i mezzi per mantenere bene le nostre strade? Distinguiamo: Ai comuni, ai piccoli comuni, specialmente, mancano i mezzi. Onorevoli colleghi, ce ne sono di quelli, come Calatafimi e Gibellina, per esempio, che dopo di aver toccato il fondo dei loro patrimoni, per collegarsi con una bella strada, del costo di parecchie centinaia di migliaia di lire, hanno dovuto abbandonarla per assoluta mancanza di mezzi. Sulla sede stradale torna a seminarsi il grano, e presso dei fiumi, i ponti, nel loro strano e lugubre isolamento, stanno a testimoniare ognora il consumato delitto.

Tra le provincie talune dispongono nei loro bilanci, per la manutenzione stradale, la media minima di circa duecento lire a chilometro; altre da sei a settecento lire; poche raggiungono o superano le mille lire. Per le provincie giova notare che ve ne sono di quelle che, pur disponendo di modesti mezzi, sono riuscite a risolvere il pro-

blema della buona manutenzione. La provincia di Trapani, per esempio, con la spesa di circa seicento lire a chilometro, ha adottato la cilindratura a vapore in tutte le sue strade di maggiore importanza, ed ora, dopo sei anni di esperienza, fatta sopra circa 200 chilometri di strade, si è decisa ad estendere la cilindratura a vapore a tutta la sua rete, con una spesa media di 749 lire a chilometro.

Lo Stato invece spende, in quella provincia, quanto spende in media su tutta la rete delle nazionali: poco meno di 1000 lire a chilometro. Le strade nazionali, pure avendo i difetti dei vecchi sistemi di manutenzione, non sono del tutto cattive se si giudica specialmente in rapporto a talune comunali, ma certamente, con mille lire a chilometro, si potrebbe avere assai di più.

Da quanto precede risulta che se la mancanza di mezzi è causa della cattiva manutenzione delle nostre strade, non è la sola. È necessario quindi cercare, studiare le altre.

La buona manutenzione stradale presuppone dati precisi sulla statistica del carreggio, perfetta conoscenza delle massicciate, nozioni esatte sulle qualità fisiche e chimiche dei materiali che le costituiscono, presuppone cura scrupolosa e continua. I dati precisi, la perfetta conoscenza, le nozioni esatte implicano esperienze sistematiche, assidui controlli, lunghi studi.

Come può, onorevoli colleghi, sperimentare sistematicamente, controllare assiduamente, studiare a lungo, sulle nostre strade, l'ottimo funzionario del Genio civile, che spesso in un anno, muta due o tre volte di residenza? La cura continua esige il pensiero costante. Come volete, onorevoli colleghi, che abbia il pensiero costantemente rivolto alla modesta manutenzione stradale, che implica tanto poche responsabilità dirette, che concede tanto scarse soddisfazioni immediate, il povero ingegnere che nello stesso tempo ha sotto la sua direzione la costruzione di un grande ponte, la definizione di una grave lite erariale, argomenti questi ultimi che possono costituire il piedistallo della sua carriera o la pietra sepolcrale del suo avvenire? Il corpo del Genio civile che, così come è costituito, ha prestato e presta importantissimi servizi, ha diritto alla benevolenza del paese, ma non può essere utile alla manutenzione stradale.

Per ottenere risultati eccellenti occorre avere personale fisso e specializzato, e tale personale non può darcelo col suo ordinamento il Genio civile. Possono ben darlo

invece gli uffici tecnici provinciali. Ed appunto per siffatta ragione, quelle provincie che possono disporre di mezzi discreti, raggiungono, in materia di manutenzione stradale, i migliori risultati.

La mia proposta di legge tende ad affidare la manutenzione stradale a corpi tecnici fissi e specializzati. E, per non creare nuovi ingranaggi, stabilisce che sia affidata ad una speciale divisione degli attuali uffici tecnici provinciali.

Il provvedimento porrebbe la direzione dei servizi, ed i servizi stessi, su basi razionali; favorirebbe i comuni che spesso non possono servirsi della direzione assidua di un ingegnere, nè degli idonei e costosi mezzi d'opera, perchè il piccolo sviluppo delle loro strade non ne giustificerebbe la spesa; darebbe, col maggior campo di operazione, maggiore rendimento al lavoro del corpo tecnico delle provincie, porterebbe un po' di sollievo al troppo oberato Genio civile.

Tenendo presente che lo Stato dovrebbe provvedere alla manutenzione delle arterie che interessano gli scambi nazionali; le provincie a quelle che servono allo sviluppo del movimento regionale; i comuni, a quelle che occorrono al traffico locale; tenuto presente che i maggiori utenti hanno il dovere di concorrere *direttamente* alla migliore conservazione delle strade, che ritorna principalmente a loro vantaggio, gli articoli 4 e 5, 9 e 10 della presente proposta determinano i singoli contributi, tanto per i lavori ordinari che per quelli straordinari. Per le proposte dei lavori ordinari e straordinari, per i ruoli di contributo, sono date prescrizioni tassative, termini fissi che possono sembrare eccessivi.

Io ho creduto di dovere insistere perchè ritengo che i servizi di manutenzione sono di tal natura da richiedere un meccanismo perfettamente regolato. Un provvedimento in tempo farà raggiungere il fine; lo stesso provvedimento, ritardato di una settimana, non conduce a nulla.

Onorevoli colleghi, non penso che la mia proposta debba raccogliere il plauso universale. A utato dalla lunga esperienza professionale, dai consigli illuminati dei Congressi tecnici del 1906 e 1908, presento le proposte che mi sembrano più conducenti al fine. Se non vi soddisfano, cerchiamo insieme il meglio. Ma cerchiamolo, e non ritardiamo oltre. Il ritardo danneggia i nostri interessi e fa torto al nostro nome. (*Bene!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.
Con le consuete riserve, consento che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Cutrufelli.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Cutrufelli, si alzino.

(*È presa in considerazione*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Alfredo Capece-Minutolo e Strigari a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Accordo italo-francese per la protezione dei giovani operai italiani in Francia e dei giovani operai francesi in Italia.

STRIGARI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni dei dazi doganali sui fucili e loro parti.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, ieri rimase sospesa l'approvazione dell'articolo 2 del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910 11. L'onorevole ministro del tesoro mi ha fatto sapere che l'articolo deve rimanere come è, in quanto precede un decreto speciale, e poi il bilancio di assestamento. Personalmente non sono convinto di questa formula.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Si è fatto sempre così, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. È questione di forma. Do lettura dunque dell'articolo 2:

«È convalidato il regio decreto 31 agosto 1910, n. 636, col quale venne disposta la prelevazione di lire 10,000 dal fondo di riserva per le spese impreviste e l'iscrizione della

somma stessa al nuovo capitolo n. 276-*quater*, istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-11 con la seguente denominazione: « Spese del Comitato incaricato, ai sensi della legge 10 luglio 1910, n. 417, di proporre l'esonero dal servizio di quei funzionari del Ministero della pubblica istruzione, l'opera de' quali non sia ritenuta giovevole all'amministrazione »; ed è autorizzato l'aumento al capitolo stesso della somma di lire 25,000 ».

Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito questo articolo 2.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà fra poco votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei disegni di legge:

Cessione allo Stato del Museo Ridola in Matera;

Sull'obbligo della laurea in medicina e chirurgia per l'esercizio della odontoiatria;

Concessione della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato ad ex deputati;

Modificazione dei ruoli organici del personale del Catasto, dei servizi tecnici di finanza e dei canali Cavour;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911.

Si faccia la chiama.

DE AMICIS, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne e procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna di Cesarò ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

COLONNA DI CESARÒ. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge per l'esclusione della zona del comune di Taormina dall'applicazione del regio decreto 18 aprile 1909.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal primo luglio 1910 al 30 giugno 1911.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 ».

La discussione generale è aperta. Il primo dei cinquantacinque oratori iscritti è l'onorevole Alfredo Baccelli. Ha facoltà di parlare.

BACCELLI ALFREDO. Onorevoli colleghi, da alcuni anni la pubblica opinione mostra d'interessarsi vivamente al problema della navigazione del Tevere e tutti mostrano di apprezzare l'alta importanza della soluzione del problema stesso nei riflessi economici per la città di Roma e per l'intera regione Laziale ed Umbra.

Già nel 1904 il Consiglio provinciale di Roma espresse il voto che la navigazione del Tevere fosse al più presto ripristinata, e a questo voto seguirono i comizi di Terni, di Orte e di Civita Castellana nei quali furono rappresentate le Deputazioni politiche e provinciali, i Comuni, ed intervennero cospicue personalità. In tutti questi comizi fu ribadita l'opportunità, anzi la necessità che si provvedesse efficacemente alla navigazione del Tevere.

Anche una riunione di deputati assai numerosa fu tenuta alcuni mesi or sono a questo fine. E la Deputazione del Lazio in una delle sue ultime sedute, prima delle vacanze parlamentari, mi dava incarico di esprimere alla Camera quali sono i voti, i desideri della regione, e di provocare dall'onorevole ministro delle assicuranti risposte.

Roma, onorevoli colleghi, sorse sulle acque e per le acque, come Venezia. La fondarono quei popoli che abitavano i colli rispecchiati dal Tevere, e tutti i traffici del Lazio cercarono di buon'ora in lei sul Tevere la via delle acque. Per questa Roma divenne presto prospera e popolosa, tanto che ancora bambina stringeva trattati di commercio e di navigazione con paesi lontani.

Dionigi d'Alicarnasso racconta come il Tevere fosse frequente di navi, come folte le grandi navi ancorassero nel porto di Ostia. Dinanzi al porto di Ostia splendeva un faro, che sosteneva il paragone col faro di Alessandria.

Ostia, abitata da una popolazione inter-

nazionale, levava lo splendore dei suoi marmi nei templi, nei teatri, nel fòro, nelle terme, ed anche oggi gli scavi che riconducono alla luce quelle pregevoli memorie, ci dimostrano quale e quanto fosse il suo commercio.

E quando interrito l'antico porto di Anco Marzio, Trajano, scavato il nuovo braccio del Tevere, costruì sullo specchio di acque profonde, circondato di magazzini, il porto ottagonale che ha il suo nome, dimostrò ancora una volta quale fosse l'importanza del problema della navigazione del Tevere per le sorti della capitale.

Livio ci racconta che nelle celebri carestie di Roma nel 262 e nel 344 le navi dall'Etruria portavano sul Tevere il grano alla città alleviandone le sofferenze.

E anche quando lo splendore di Roma si offuscò e si spense, quando venne il Governo teocratico, pure la navigazione del Tevere non fu abbandonata, perchè dalle bocche del Tevere sino al Ponte Felice si navigava fino al 1870, e quattro piroscafi correvano le acque, carichi di legnami, di vino, di olio; e sino ad Orte si navigò fino al 1805.

Anzi, nei brevi istanti in cui il genio di Napoleone I volse la sua attenzione alla città di Roma, comprese come le sorti della città fossero strettamente collegate con la coltura dell'Agro romano, colla navigabilità del Tevere e con il suo rinnovamento edilizio, e stabilì che 500 mila lire annue fossero iscritte nel bilancio del Ministero dell'interno e 500 mila lire nel bilancio del comune di Roma, perchè fosse ripristinata la navigabilità del Tevere.

Dunque voi vedete, onorevoli colleghi, come da tutti si sia riconosciuta l'alta importanza di questo problema, che è veramente degno dell'Italia nuova.

Quando, per moto politico e per sentimento patriottico, l'Italia aspirava a Roma capitale, si volsero anche, contro il Governo teocratico, argomenti per la sua inetta amministrazione e si lamentò che Roma fosse tenuta in uno stato di inciviltà, che fossero abbandonate le sue campagne, che fosse abbandonata la navigazione del Tevere, che fossero neglette le norme dell'igiene. Or bene, sventuratamente, i voti dei patriotti che allora così parlavano e che un'altra Roma sognavano, non furono esauditi. Roma è capitale d'Italia, ma ancora a queste grandi necessità della città non fu provveduto. L'Italia, è vero, premuta da problemi gravi ed urgenti ebbe molte

altre cose da fare; ma ora è tempo che anche a questi problemi si provveda.

Già la Commissione per la navigazione interna, composta di uomini autorevoli e di esperienza tecnica indiscussa, espresse il voto che al più presto la navigazione del Tevere fosse ripristinata; anzi non solo che si dovesse navigare fino a Ponte Felice ed a Orte, ma anche fino a Terni.

Oggi questa necessità è sempre più ribadita dai fatti che continuamente avvengono. Mentre noi stiamo qui discutendo la navigazione del Tevere è imbottigliata, perchè un galleggiante di 400 tonnellate di carbone è andato a picco alle bocche di Fiumicino e dal Tevere non si esce più al mare.

Questo fatto che oggi narro si è ripetuto con grande frequenza. Nel solo anno 1905, cinque naufragi furono segnalati. Vedete dunque, onorevoli colleghi, che vi è necessità ed urgenza di provvedere.

Quali sono i vantaggi che fornirà la navigazione del Tevere?

Sono numerosi ed indiscutibili. Anzitutto, quando dalle campagne potranno essere recati con minor costo di trasporto i prodotti agrari alla città, abbasserà qui il prezzo dei viveri che oggi è realmente divenuto intollerabile e che senza un provvedimento radicale (di questa natura, vano sarà, con altri avvedimenti, cercare che sia temperato. Si coltiveranno le plaghe che circondano la capitale e si coltiveranno soprattutto intensivamente le ripe del Tevere, perchè diventerà altissimo per l'agevolezza del trasporto il valore dei prodotti agrari di quelle zone, che saranno a disposizione di chi vorrà giovarsene. Infine si porranno in valore molte materie da industrie che oggi non hanno valore alcuno appunto per la difficoltà dei trasporti.

Io accenno alle argille plastiche di Civita Castellana; esse servirono a fabbricare i vasi etruschi, in cui splendette una delle prime manifestazioni dell'arte italica; accenno alle sabbie bianche di Sant'Oreste, ottime per le vetrerie, alle terre refrattarie che si trovano lungo l'una e l'altra ripa del Tevere; ai travertini di Orte ed ai prodotti delle industrie di Terni; al carburo, alla juta e alle ferrerie.

Oggi la juta e il carburo, pagano, per costo di trasporto, 17.50 per tonnellata. Invece se il Tevere fosse navigabile essi pagherebbero 5.70. Le ferrerie ed acciaierie, il ferro e la ghisa, come anche il carbone pagano oggi 7.90 alla tonnellata, mentre

pagherebbero, se la navigazione del Tevere fosse ripristinata, 3.50.

Basta enunciare queste cifre per conoscere di quale momento sia per l'avvenire industriale di Terni e di tutta la regione, la soluzione di questo problema, già importante solo per ciò che le acciaierie di Terni devono fornire all'erario, come elementi di cannoni, proiettili, corazze.

La diminuzione del costo di trasporto importerebbe un milione e mezzo all'anno di economia a vantaggio dell'erario. Voi vedete dunque, che se da un lato spendeste per ripristinare la navigazione del Tevere, in brevi anni, dall'altro, vi compensereste della spesa.

E le Acciaierie di Terni sarebbero condotte in condizione da poter tenere fronte nel mercato internazionale alla concorrenza straniera; potrebbero fornire cantonali d'acciaio, rotaie, lamiere all'industria privata e diminuirebbe così anche il prezzo di costo di fabbricazione delle armi di cui lo Stato ha bisogno, poichè aumenterebbe la forza e la prosperità dell'azienda.

Se la navigazione del Tevere fosse ripristinata si avrebbe subito un commercio di 500 mila tonnellate all'anno da Roma a Ponte Felice e di 300 mila in più quando fosse condotta la navigazione fino a Terni.

Ho così dimostrato quanti e quali sono i vantaggi della navigazione del Tevere. Mi resta a dire come a questa navigazione possa provvedersi, e qui mi soccorre l'autorità degli uomini tecnici, chè io tecnico in questo argomento non sono.

L'argomento fu a lungo studiato e progetti furono presentati da uomini di grande valore: lo stesso Genio civile ha già proposto il suo disegno. Anzi fin da più mesi fa gli fu commesso di preparare anche il progetto di esecuzione: mi auguro che ora sia compiuto.

Si tratterebbe di dividere il Tevere in tre sezioni, la prima da Roma a Ponte Felice, la seconda da Ponte Felice a Orte, la terza da Orte a Terni.

Nella prima basterebbe costruire piccoli argini a martello sommergibili, nei quali farebbero aderenza le terre e le sabbie che il Tevere trascina con sè scendendo dalle alte montagne. Esso ne conduce al mare per sei milioni di metri cubi all'anno ed è estrema necessità che queste terre e sabbie siano contenute negli argini a martello, in modo che in mezzo possa scorrere l'acqua abbondante e si possa avere un tirante di

metri 1.80 anche in tempi di magra. Quest'opera costerebbe nove milioni.

Nel secondo tratto sarebbero necessari tre sbarramenti, che costerebbero tre milioni e 440 mila lire; e finalmente nell'ultimo tratto occorrerebbe uno sbarramento, un piano inclinato di 500 metri, perchè là il fiume scorre fremendo tra due pareti di roccia con dislivello di 33 metri, poi un canale di sei chilometri e infine di là dal ponte di Augusto dovrebbero essere eseguiti altri cinque sbarramenti.

Il costo di questi lavori sarebbe di sette milioni e 500 mila lire; ed il costo complessivo di tutta l'opera si aggirerebbe sui venti milioni.

Non è una grande spesa, specialmente se si consideri che quando si apre al traffico un qualsiasi tronco ferroviario di qualche importanza si spende sempre una somma maggiore, mentre il traffico ferroviario è più limitato di quello che non sia il traffico per via di acqua.

Ed un'altra considerazione vi è da fare. La manutenzione del Tevere è per legge tra le opere idrauliche di prima categoria, e spetta al Governo provvedervi. Ma d'altra parte tale manutenzione è costosa perchè le ripe sono alte e scoscese e continuamente franabili ed i proprietari vedono ogni giorno mutare la figura della loro proprietà per le terre e le sabbie che il Tevere trascina; cosicchè se davvero il fiume si dovesse mantenere, come la legge fa obbligo, grave sarebbe la spesa. Questa spesa sarebbe invece evitata una volta per sempre, se si provvedesse a ristabilire la navigazione.

Infine sarà necessario pensare ad un porto, perchè nessun grande fiume navigabile può vivere senza un porto.

Il Reno ha Rotterdam, il Po ha Venezia, la Garonna ha Bordeaux, la Loira ha Nantes, la Schelda ha Anversa, la Senna ha l'Havre: tutti i grandi fiumi hanno un porto. Anche il Tevere deve avere il suo.

Ma la storia c'insegna e ci ha dimostrato che, nè il porto di Ostia, nè il porto di Traiano, nè il porto di Anzio, furono adatti al caso, perchè sottoposti a continui interimenti. Dal tempo di Anco Marzio ad oggi la terra ha progredito ad Ostia di 4 chilometri e 100 metri.

Ciò basta a dimostrare come sia inutile perdere denaro in porti costruiti in quei luoghi. Conviene dunque studiare il luogo dove si possa costruire il nuovo porto e costruirlo là convenientemente, su specchio

d'acque profonde al riparo degli interimenti.

Ma anche per questo sarà necessario che il ministro ordini gli opportuni studi.

Che cosa dunque chiediamo al Governo?

Comprendiamo che interessi regionali di alto ordine sono in concorrenza con l'interesse nostro e vogliamo che il nostro interesse sia conciliato con quello degli altri.

Vogliamo anche che tutti questi interessi siano conciliati con quello sommo dell'integrità del bilancio, che deve essere al di sopra di ogni desiderio e di ogni voto, perchè in questa consiste il più sincero e vero patriottismo. (*Approvazioni*).

Non facciamo quindi domande esagerate al Governo, ma ci conterremo in limiti equi e modesti. Diciamo al Governo: provvederete a questa grande opera, quando i mezzi saranno a disposizione dell'erario.

Ma frattanto assicurateci che intendete dar principio alla soluzione di questo problema e intendete di porvi sulla via delle opere.

Per concretare quindi le nostre domande in termini precisi, io dico innanzi tutto: converrà che il Tevere sia iscritto tra i fiumi di prima classe.

Secondo la legge che porta il nome dell'onorevole Bertolini e che è uno dei suoi maggiori titoli di onore, entro cinque anni si deve stabilire a quale classe ciascun fiume appartenga.

Il Tevere deve essere iscritto tra i fiumi di prima classe, perchè presenta evidentemente interesse militare. Il Tevere scende dalle alte montagne dell'Appennino, attraversa il cuore d'Italia, batte nell'una e nell'altra riva su Roma, che è la capitale, e giunge al mare.

Il Tevere serve a congiungere Torino, che fu posta al sicuro da un colpo di mano, che ha la fabbrica dei cannoni, delle corazze e dei proiettili, che ha perciò alta importanza militare, serve a congiungere Torino con Roma capitale e col mare.

Mi pare dunque evidente che l'interesse militare del Tevere non possa essere revocato in dubbio.

E se così è, tutti i lavori di ripristinamento dovranno far carico al Governo.

Nella legge sulla navigazione interna fu stabilito un fondo di dieci milioni per iniziare le opere, quelle opere che, per lunghi anni, furono, a torto, abbandonate e dalle quali tanta fortuna si attende il commercio del nostro paese. È un primo fondo iniziale, al quale altri fondi dovranno seguire.

Or bene, su questi dieci milioni, chiediamo che un quarto venga consacrato alla navigazione del Tevere. La metà vada pure alla pianura padana, di cui tutti riconosciamo l'altissima importanza: un quarto vada pure ai fiumi del Mezzogiorno, al Pescara, al Garigliano ed a quelli della Toscana, che non hanno grande importanza; ma un quarto vada a beneficio del Tevere.

Infine noi chiediamo al ministro che voglia ordinare gli studi e i progetti per il porto di Roma sul mare.

Queste sono le nostre domande. Quando con due milioni e mezzo si iniziasse il ripristinamento della navigazione del Tevere e, man mano che le condizioni dell'erario permettano, altri disegni di legge completassero la spesa necessaria; quando gli studi del porto siano iniziati, siamo sicuri che verrà tempo in cui alla navigazione si provvederà in modo definitivo, verrà tempo in cui il porto dovrà essere costruito, perchè questa grande necessità di Roma è sentita da tutti.

E con tali parole io termino il mio breve discorso tenendo fede alla parola data dapprima.

Onorevoli colleghi, voi ricorderete tutti con quale entusiasmo fu salutato il *Granatiere* quando arrivò nel porto di Roma a ricevere la sua bandiera di battaglia dalle mani delle dame romane. Parve che il forte combattente di ferro, risalendo le acque del glorioso fiume, rinnovasse la fede e le speranze nella nostra forza sul mare, e perciò il suo arrivo fu salutato dalla generale letizia.

Quelle speranze debbono essere confermate, non per conquiste che sono lontane dal sentimento della moderna civiltà, ma per decoro e per fervore di commerci e di traffici che sono in cima al pensiero di tutte le grandi nazioni civili d'Europa e che debbono essere in cima anche al nostro pensiero. Noi dobbiamo restituire al Tevere il decoro della sua navigazione. (*Bene!*)

Credetemi, onorevole ministro e onorevoli colleghi, il problema di Roma capitale non si risolve soltanto con temporanei o passeggeri provvedimenti per l'edilizia della città, per il bilancio del comune.

Se si vuol risolvere il grande problema di Roma, è necessario che si provveda alla navigazione del suo fiume, che si renda la coltura alle terre che la circondano, che eguale nella città e nelle campagne si diffonda la luce della istruzione e della educazione. (*Approvazioni*).

Senza di ciò il problema di Roma non si risolve.

Io, parlando di questo argomento, so di non parlare intorno a cose di meschino interesse regionale, perchè Roma è l'Italia, e l'Italia è Roma, e l'una e l'altra si fondono in una sola radiosa figura. Voi tutti, onorevoli colleghi, siete fiori della vostra capitale per la gloria che splende dalla sua fronte, per il blasone antico di nobiltà che essa imprime sul lavoro meraviglioso della Italia nuova.

Orbene, noi dobbiamo provvedere, dunque, alla navigazione del Tevere. Tutti si accendono qui quando si pronuncia il nome di Roma, perchè il nome di Roma significa il simbolo della patria e sintetizza l'avvenire d'Italia.

È dunque degno, opportuno, giusto, di provvedere alla navigazione del fiume glorioso, a Roma, la madre dei popoli. Roma deve, ricca di genti e fervida di traffici, protendere ancora le braccia sino al mare, e riconsacrare per la comunione con quel mare, nel cui palpito azzurro palpito per molti secoli tanta parte della vita nostra, e riconsacrare la fede e la speranza dell'Italia nuova nelle cose del mare. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ancona.

ANCONA. Onorevoli colleghi. Inscritto su questo bilancio per parlare di ferrovie, io mi sono posto il quesito se, data la presentazione della legge ferroviaria dell'onorevole Sacchi, fosse ancora opportuna in questo momento una discussione ferroviaria. A prima vista si direbbe: No, inutile parlare oggi di ferrovie dal momento che abbiamo una legge ferroviaria importantissima presentata alla Camera; parlerete allora. Se non che da un esame della questione, anche solo superficiale, risulta evidente non solo la opportunità, ma la necessità di alcune considerazioni ferroviarie d'indole generale, e soprattutto d'indole finanziaria in questo momento, perchè a me sembra che nulla è tanto necessario, quando si avvista ad un grande rimedio, che di conoscere, con sincerità, quale è lo stato reale del male. Ecco perchè la Camera vorrà consentirmi di esporre brevi considerazioni generali.

Le ferrovie dello Stato attraversano una crisi acutissima; crisi finanziaria, amministrativa e morale. Le crisi, amministrativa e la morale, si vedono ad occhio nudo; la

crisi finanziaria invece, non è così evidente, perchè bisogna rintracciarla attraverso i bilanci ferroviari ufficiali, la cui qualità principale, mi sia permesso di dirlo assumendo tutta la responsabilità di queste parole, non è la semplicità, nè la sincerità industriale. (*Bravo!*)

Permettete, onorevoli colleghi, che io, con una rapidissima esposizione, vi dica quale è, a mio modo di vedere, la situazione finanziaria attuale.

Voi ricordate il 1905, quando lo Stato assunse le ferrovie e creò l'amministrazione autonoma. A questa amministrazione lo Stato disse: Tenete, vi consegno il mio patrimonio ferroviario che ascende a circa cinque miliardi. (Io qui parlo di cifre tonde). Sono cinque miliardi, dai quali io annualmente ho dai sessanta ai sessantacinque milioni di utile netto, di cui ho bisogno per il mio bilancio generale ordinario. Siccome poi voi avete molte necessità, avete le linee in cattivo stato, con deficienza di rotabili e di materiale, così io vi spalanco i cordoni della borsa e vi darò le centinaia di milioni necessari. Dal 1905 ad oggi sono ormai 1320 milioni autorizzati, 1100 milioni impegnati, 775 milioni pagati.

Convienne, se la Camera lo crede, di fare una piccola differenza tra il capitale primitivo e quello non segnato dopo. Quello primitivo, se si volesse fare un paragone, si potrebbe chiamare capitale azionario, perchè sarà remunerato come si potrà e non sarà ammortizzato; quello consegnato dopo si potrebbe chiamare capitale obbligazionario; poichè lo Stato, non avendolo e dovendolo prendere in prestito, disse alle ferrovie: voi mi pagherete l'interesse e l'ammortamento.

Su questa situazione, vediamo, onorevoli colleghi, assai brevemente, qual'è il fenomeno finanziario che si va svolgendo sotto i nostri occhi. Se voi considerate quale fu in questi primi cinque anni d'esercizio statale l'utile netto del bilancio ferroviario, voi avete a disposizione cinque consuntivi, dei quali bisogna considerarne soltanto quattro, perchè il primo si riferisce ad un anno nel quale il servizio ferroviario si è svolto in condizioni anormali. Negli ultimi quattro anni, invece, le condizioni furono normali e quindi i risultati sono attendibili.

Orbene, le cifre che rappresentano il versamento al tesoro, cioè l'utile netto ritratto dallo Stato dal capitale azionario di 5 miliardi, utile che andava prima dai 60 ai 65 milioni, sono queste: primo consuntivo, 43 milioni; secondo consuntivo, 37 milioni;

terzo consuntivo, 20 milioni; quarto ed ultimo consuntivo, 37 milioni. Questi sono gli utili netti arrotondati, senza tener conto del giuoco di prelevamento delle riserve dal quale bisogna astrarre. Si vede quindi che l'utile netto delle ferrovie ha una spiccata tendenza a diminuire. Soltanto quest'anno si direbbe che esso aumenta, poichè da 20 milioni si passa a 37.

Ed infatti quando le cifre dell'ultimo bilancio furono pubblicate s'è vista sui giornali come un'intonazione che alludesse ad un miglioramento finanziario dell'azienda ferroviaria. Ora questo è un equivoco che bisogna chiarire: perchè, tra il penultimo consuntivo che ha dato 20 milioni e l'ultimo che ne ha dati 37, c'è il fatto nuovo che è costituito dalla legge di sgravio, votata l'anno scorso e proposta dall'onorevole Bertolini.

Non sono qui affatto a discutere questa legge: s'intende; dico soltanto che bisogna tenerne conto, per confrontare i risultati dei due ultimi bilanci. Questa legge ha portato al bilancio lo sgravio di circa 24 milioni. Voi ricordate che il bilancio sopportava il 2 per cento sugli introiti lordi per migliorie patrimoniali locchè quest'anno avrebbe corrisposto a circa 10 milioni; e la legge gli ha detto: non fate più migliorie patrimoniali col bilancio! Il bilancio sopportava la spesa per le quote ai concessionari, per circa 12 milioni; e la legge di sgravio ha detto: non ve ne incaricate: pagherà il tesoro. La legge antica obbligava ad un accantonamento delle riserve, pel 2 per cento circa (il che, quest'anno, avrebbe dato 10 milioni d'accantonamento); e la legge nuova ha detto: limitate a 6 milioni l'accantonamento; cifra fissa. Sono circa 26 milioni, dai quali però bisogna detrarre 2 milioni che furono invece caricati all'esercizio colla spesa per noleggi alla quale prima si provvedeva col debito. Ne viene che, se vogliamo confrontare il bilancio penultimo coll'ultimo, dobbiamo togliere dall'utile netto dell'ultimo circa 24 milioni; ed allora le cifre confrontabili diventano queste: primo esercizio, milioni 43; secondo 37; terzo, 20; quarto, 13.

Ed allora vedete che il fenomeno finanziario della diminuzione dell'utile netto si manifesta a piena luce, non ostante (notatelo bene) che, in tutti questi anni, vi sia stato un incremento notevolissimo nel traffico. Soltanto in quest'ultimo esercizio, si sono avuti trenta milioni di prodotto del traffico.

Tutti sanno, del resto, che le ferrovie

nostre hanno uno sviluppo di traffico veramente notevole.

Ma c'è di peggio: perchè il confronto esatto dei due ultimi bilanci coi due primi deve essere fatto, tenendo conto d'un altro sgravio al bilancio, che ha avuto la sua azione non nell'ultimo esercizio, ma sin dal penultimo: lo sgravio delle quote destinate al rinnovamento del materiale, che non ostante l'insorgere del mio maestro, l'onorevole Rubini, fu ridotto dal 4 per cento al 2.50 per cento.

Se voi tenete conto di questo sgravio, che si riferisce a quelle *conerentole* del bilancio ferroviario, che sono le spese complementari, dovete togliere dall'utile netto di quest'anno, che ho già ridotto a 13 milioni, all'incirca altri 8 o 10 milioni; per cui non rimangono, forse, che 4 o 5 milioni al massimo.

Ne viene che, se i due ultimi bilanci fossero stati fatti con le stesse norme dei due primi, oggi si potrebbe dire al paese che il capitale azionario delle ferrovie, di circa 5 miliardi, non rende più nulla o quasi nulla.

Ora una comunicazione di questo genere ha senza dubbio un'importanza politica notevole. Io non faccio della politica; sono un modesto tecnico: la Camera lo sa; ma è certo che una comunicazione simile avrebbe una influenza, anche morale, su tutte queste domande di aumento, delle quali parlerò dopo. Molte sono giuste; ma è certo che, fra le molte domande giuste, ve ne sono di quelle eccessive; e quando si dicesse al paese: badate che oggi siamo già a questo punto: che il capitale azionario di 5 miliardi non rende più nulla; questa comunicazione avrebbe senza dubbio una certa influenza! Io dunque credo di poter concludere che, con la sistemazione finanziaria delle nostre ferrovie di Stato, noi abbiamo un peggioramento, che io chiamerò il peggioramento ordinario del bilancio. Stabilire quant'è questo peggioramento ordinario è assai difficile. Se si dovesse considerare che i 60 o 65 milioni di utili netti sono spariti in quattro o cinque anni, bisognerebbe dire che questo peggioramento ordinario, è all'incirca di dieci o dodici milioni all'anno: ma credo che questa cifra sia eccessiva.

Nei primi anni noi abbiamo avuto delle circostanze speciali sfavorevoli al bilancio: io credo che il peggioramento ordinario sia minore e da alcuni calcoli che io ho fatto, e che naturalmente non posso citare qui alla Camera, io riterrei che il peggioramento

finanziario ordinario del bilancio, data la nostra situazione finanziaria, sia all'incirca da 5 a 7 milioni all'anno.

Allora vediamo, onorevoli colleghi, di fare un piccolo passo avanti, vediamo quale sarà in questa condizione la situazione probabile dell'esercizio in corso e di quello futuro. Non parliamo di previsioni, secondo la tariffa normale, dirò così; voi conoscete qual'è l'odissea delle previsioni del bilancio 1909-10. La prima previsione era: utili netti 55 milioni; la seconda (bilancio d'assestamento) utili netti 50 milioni, già cinque milioni di meno; la terza previsione dal compianto onorevole Fasce nel luglio scorso, comunicata alla Camera dei deputati, milioni 45, altri cinque milioni di meno; infine la realtà, cioè il consuntivo, 37 milioni.

Voi vedete che strada facendo si sono perduti 19 milioni su 56. Questa è la via normale delle previsioni, ed a me non sembra la via giusta. Del resto questa odissea è già cominciata per il bilancio del 1911-12 il quale, nella prima previsione dell'onorevole Alessio, darebbe un utile netto di 59 milioni: nella previsione assestata a tutto oggi, secondo la relazione del direttore generale e la relazione dell'onorevole Tedesco sull'esposizione finanziaria, dà un utile netto di 40 milioni; ce ne sono già nove di meno e siamo ancora tanto lontani dal consuntivo!

A me sembra che per fare delle previsioni sul bilancio in corso e su quello futuro, sia più semplice, e forse più sicuro, tener conto del peggioramento ordinario che ho determinato dianzi, e che senza dubbio continuerà, perchè, badate bene, che questo peggioramento ordinario si è verificato anche quest'anno 1909-10 che è pur stato un anno buono, sia per grande aumento del traffico, sia perchè disgrazie notevoli non ce ne sono state e per il nostro paese è questa una cosa abbastanza strana; un anno in cui tutto ha proceduto regolarmente in quanto non si è neppure aumentato il personale, e, non ostante tutto ciò, ripeto, il peggioramento finanziario è continuato.

Ciò posto cosa possiamo prevedere nel bilancio in corso?

Partiamo dai 37 milioni di quest'anno e per l'anno venturo avremo anzitutto il peggioramento ordinario da cinque a sette milioni.

C'è qualche peggioramento straordinario, c'è un fatto nuovo? Sì. E quale? la navigazione di Stato.

La navigazione di Stato, la quale va a colpire per la prima volta questo bilancio 1910-11, e che darà un aggravio straordinario e non indifferente. È difficile ora calcolare con esattezza quale sarà questo aggravio, ma è certo che la sovvenzione di 27 milioni, come è preventivata, non è sufficiente, ne è ben lungi.

Da un mio calcolo modesto che è stato pubblicato da un diffusissimo giornale milanese e poi riportato da altri, l'aggravio speciale sarebbe di circa quattro milioni, oltre la sovvenzione.

Ora io credo che la cifra sarà all'incirca questa: tuttavia debbo dire che, dopo il mio calcolo preventivo, è succeduta una piccola crisi nella navigazione di Stato: la direzione è stata tutta cambiata, ed ho sentito, con grande piacere, che si sono stretti un po' i freni, che si sono ridotte un po' le spese, e che si pensa di non comprare più il decimo battello; ed allora forse questo *deficit*, che io calcolavo all'incirca in 4 milioni, potrà esser ridotto di qualche cosa, ma non di molto! Non illudiamoci, perchè quest'anno bisogna aggiungere anche un mezzo milione circa di noleggi speciali, pagati per battelli presi a nolo perchè quelli di Stato non erano pronti, e non è facile che lo Stato riesca a farsi rimborsare questi noleggi.

Ad ogni modo, calcolando all'incirca 3 milioni e mezzo questo peggioramento straordinario, noi avremo, per il bilancio in corso, un peggioramento ordinario da 5 a 7 milioni e un peggioramento straordinario di 3 milioni o 3 milioni e mezzo per la navigazione di Stato. In tutto, in cifra tonda, diciamo 10 milioni circa di peggioramento totale. Quindi un utile netto di 27 milioni soltanto, ben inteso per il bilancio sulle nuove basi, perchè, se il bilancio si dovesse fare sulle antiche basi, allora non si parlerebbe più certamente di utile netto, ma si sarebbe già in un grosso *deficit*. E il bilancio venturo? Il bilancio venturo 1911-12 partirà da 27, ma da questi 27 milioni bisognerà togliere il peggioramento ordinario di almeno 5 e 7 milioni che continuerà, se noi non cambiamo lo stato delle cose; e di questo parlerò dopo.

Ci sarà un fatto nuovo nel bilancio venturo 1911-12? Sì: il fatto nuovo della legge Sacchi, dell'aumento di stipendio al personale; un aggravio nuovo di 21 milioni all'incirca. Quindi voi vedete che nel bilancio 1911-12 l'utile netto dei 21 milioni va completamente, o quasi completamente, a li-

quidarsi fra peggioramento ordinario e peggioramento straordinario.

Ne viene che, se le ferrovie continuano su questo passo, questo grande moribondo dell'utile netto, che ora sarebbe già pressochè morto, morirà fra due anni.

La legge di sgravio è stata una specie di iniezione di caffeina, dirò così, che ha tenuto in vita questo moribondo utile netto per due anni ancora, ma, tra due anni, sarà scomparso e dell'utile del capitale azionario non si parlerà più, o pressochè più.

Ben inteso son cifre di previsione e quindi non possono essere matematicamente esatte ma è certo che esse indicano un andamento sicuro.

L'onorevole ministro del tesoro, onorevole Tedesco, che mi dispiace non vedere al banco del Governo, ora che devo parlare di lui, nella sua franca e bella esposizione finanziaria ha fatto delle previsioni un poco diverse dalle mie.

Egli ha previsto 40 milioni di utile per quest'anno e 40 milioni di utile per l'anno venturo. Come mai c'è una tale differenza fra le previsioni del ministro del tesoro, ed i miei modesti calcoli? La differenza proviene da questo fatto: che l'onorevole Tedesco (almeno così suppongo) ha tenuto conto contemporaneamente non solo dei nuovi oneri del bilancio, ed in questo io l'ho seguito, ma altresì delle nuove economie di circa 15 milioni, che si presumono colla legge Sacchi. Ora a me è parso di dover calcolare, dirò così, per divisione, e cioè di dover tener conto prima di quello che è certo, di quello che è sicuro, ossia dell'aumento della spesa: ma non delle economie che non sono per ora che una vaga — ahimè quanto vaga — speranza, e che non potrebbero avverarsi che a lunga scadenza e non certo nel prossimo bilancio!

Quando si prevedono delle spese, in realtà esse sono sempre superiori al vero: quando invece si prevedono delle economie, in realtà riescono sempre minori delle previste. Io quindi credo di spiegarmi questa differenza nei risultati soprattutto in questo modo: perchè io non ho tenuto conto nei miei calcoli che di quello che è sicuro, di quello che è certo, e cioè del peggioramento finanziario, mettendo per un momento in quarantena i quindici o sedici milioni di risparmio dell'amministrazione per parlarne dopo. Dico però, sin da questo momento, che se in realtà si potrà ottenere questo dubbioso risparmio che il Governo con lodevole proposito si propone di conseguire sem-

plificando l'amministrazione, la situazione finanziaria verrà notevolmente migliorata.

Certamente, e posto di fronte ad un simile andamento di cose, vien fatto di porsi una domanda molto semplice:

E poi, che cosa succederà se l'andamento finanziario continuerà sulle attuali basi? Che cosa succederà fra due anni quando l'utile netto dei cinque miliardi non sarà più che un ricordo del passato? Allora evidentemente verrà in giuoco un altro pericolo, il pericolo che non ci sia più l'interesse e l'ammortamento per le obbligazioni. E una Società industriale, se mi permettete il paragone, che non solo non ha più niente da dare agli azionisti, ma non può più pagare completamente le sue obbligazioni. Se si trattasse di una Società privata, questo pericolo si potrebbe chiamare pericolo di fallimento senz'altro: per le ferrovie italiane non si può parlare di fallimento, perchè lo Stato italiano non fallisce. È certo però che questo pericolo esiste. Non solo continuando così le ferrovie non daranno più un centesimo al capitale azionario, ma non potranno più pagare neanche gli interessi e l'ammortamento del capitale che io ho chiamato obbligazionario e che è quello fornito dal tesoro.

Io debbo dire, onorevoli colleghi, che questa triste idea non è mia. Essa mi è balenata leggendo un periodo dell'ultimo rapporto della Direzione generale delle ferrovie. Sentite questo periodo. Si parla della costruzione dei secondi binari, una costruzione che, secondo la nostra legge, va fatta coi denari forniti dal Tesoro, e su questi denari l'Amministrazione ferroviaria deve per legge pagare interesse ed ammortamento. Qui si dice questo:

« Se però la costruzione dei secondi binari si considerasse in gran parte come completamente attinente al primo impianto delle linee e per il rimanente come un provvedimento dipendente dall'incremento del traffico, o, in altri termini, se in pratica si abbandonasse il concetto di regola finora seguito, di far dipendere la spesa per i raddoppiamenti di binario esclusivamente dagli aumenti di prodotto, allora i relativi lavori potrebbero affrettarsi e un men lontano miglioramento verrebbe a realizzare per quanto riguarda il pubblico servizio.

« E in base a tale ordine d'idee soddisfacente soluzione avrebbe il problema quando all'occorrenza spesa si provvedesse coi fondi appositamente assegnati, come per la costruzione di nuove ferrovie.

« Ove al suddetto scopo si stanziassero per un decennio circa 30 milioni di lire all'anno senza aggravio d'interessi e di ammortamento sulla parte ordinaria del bilancio, l'Amministrazione con le quote che può impegnare sulle somme già autorizzate potrebbe disporre di circa 45 milioni annui per la costruzione dei doppi binari ».

Avete capito, onorevoli colleghi? Si domanderebbero 300 milioni a fondo perduto senza interesse e senza ammortamento!

Ecco come a me è balenata questa triste idea, che nelle sfere ferroviarie si sia già adombrato questo concetto, per me molto triste, lo devo dire, che l'azienda ferroviaria non solo non possa dare nessun utile al capitale azionario, ma non possa nemmeno pagare interessi ed ammortamenti.

Questo è, secondo il mio modestissimo avviso, lo stato finanziario delle cose a tutto oggi, tenuto conto, ripeto, degli aggravii che sono oramai sicuri, e senza tener conto degli sgravi e delle economie che per ora rappresentano per me una serie di punti interrogativi.

E sarò molto lieto di sentire dal ministro dei lavori pubblici e dal valentissimo relatore, onorevole Pozzi, che è tanto competente nella materia, se essi si associano a queste cifre che mi risultano dallo studio più diligente e più obiettivo che mi è stato possibile di fare.

Veduto così quale è il male, che è gravissimo, bisogna vedere quale è il rimedio; ma prima desidero fare una domanda pregiudiziale.

C'è una colpa in questo male? C'è un colpevole?

A mio modo di vedere le cause del male sono tre; due ineluttabili, e cioè senza colpa di alcuno. L'altra colposa. La prima sta nell'aumento di prezzo di tutto il materiale dei rotabili, della mano d'opera, di tutto ciò di cui le ferrovie si servono senza aumento contemporaneo della tonnellata-chilometro o del viaggiatore-chilometro, perchè voi sapete benissimo che quando nel 1905 abbiamo assunte le ferrovie nello stato in cui si trovavano, abbiamo lasciate le tariffe al livello di prima e molte anzi ne abbiamo diminuite, col sistema delle tariffe differenziali.

La seconda sta nella necessità di sopprimere alle deficienze del passato, poichè al riscatto le ferrovie erano in uno stato cattivissimo e mancavano di materiali e di impianti.

Di due cause, ripeto, nessuno è colpevole. Ma la colpa viene dopo.

La causa colposa sta nell'amministrazione farragginosa e dispendiosa, la quale non ha saputo sfruttare le forze che aveva a sua disposizione e nella quale c'è un deplorabile disperdimento di energie, di tempo e di danaro. Di ciò la Direzione generale è colpevole.

Dire quanta parte del peggioramento dipenda dalle cause plausibili e quanta dalla colposa è assolutamente impossibile, ma è certo che le tre grandi cause sono queste.

E qui si presenta un'altra domanda: quale è il rimedio?

A mio modesto avviso il rimedio, cioè il nuovo edificio ferroviario che si dovrebbe costruire sopra questa platea di fondazione, dovrebbe essere costituito da due ordini di provvedimenti, e da due leggi, una che rappresenti lo sforzo minimo e che si riferisca al miglioramento economico del personale esecutivo, l'altra che si riferisca all'ordinamento completo dell'azienda ferroviaria ed al miglioramento economico del personale dirigente.

Questo miglioramento si deve mettere d'accordo col riordinamento dell'organismo amministrativo, perchè i dirigenti non sono che l'anima dell'amministrazione e non si può mettere allo stesso livello il personale esecutivo e il personale dirigente.

Per il personale esecutivo si tratta essenzialmente di aumento di stipendio; i macchinisti, i frenatori, i guarda-treni faranno dopo egualmente quello che fanno adesso, mentre per il personale dirigente si tratta di una variazione delle sue funzioni, che sono intimamente collegate alla nuova struttura amministrativa.

Dunque, secondo me, il personale dirigente deve essere migliorato con la stessa legge che provvederà a cambiare la struttura dell'azienda ferroviaria.

Se in uno stabilimento industriale si volessero aumentare le paghe degli operai e i cottimi, tutto questo non avrebbe nulla a che vedere con l'aumento degli stipendi degli ingegneri, quando si dovesse variare la direzione industriale e tecnica affidata a questi ingegneri.

Ed ora la Camera mi permetta alcune considerazioni di ordine generale e storico sopra la questione più grave, che per me non è quella del personale, e tanto meno quella del personale esecutivo, perchè, salvo alcuni particolari, approvo l'ordine di idee in cui si è messo l'onorevole Sacchi, il quale

con concetto giusto e democratico, ha scaglionato l'aumento degli stipendi concedendo un aumento maggiore agli stipendi infimi.

Permettetemi, onorevoli colleghi, di esporre alcune idee sulla riforma amministrativa, che per me — giova ripeterlo — costituisce il gravissimo problema.

Riforma amministrativa! Come si presenta? Voi ricordate, onorevoli colleghi, l'inverno dell'anno 1905. L'Italia ferroviaria era questa: un nucleo ferroviario sul Tirreno in alto con direzione d'esercizio Torino; un nucleo sul Tirreno in basso con direzione ed esercizio Napoli; direzione generale Milano; ecco la Mediterranea. Dall'altra parte un grande nucleo ferroviario, non con direzione ed esercizio, ma con servizi centrali, uno a Bologna, direzione e movimento, uno in Ancona, servizi centrali; ecco l'Adriatica. Erano due organismi logici e fiorenti, checchè se ne dica, i quali senza dubbio avevano dato notevoli risultati; e dove mancarono questi organismi non è detto se la colpa fosse loro, o dello Stato, il quale sapete benissimo che, mentre dopo il 1905 aprì la borsa e diede centinaia di milioni, prima non aveva voluto dare un centesimo, nonostante le esortazioni dell'onorevole Ferraris, e lo dico perchè lo vedo davanti a me, il quale era uno di coloro, che spingevano affinché lo Stato anche prima desse dei milioni. Il primo luglio 1905 viene lo Stato. Si distrugge tutto; una vera distruzione; Attila piomba sulle ferrovie! Che Dio lo perdoni allo Stato italiano e che perdoni il danno, che è venuto ai commerci ed alle industrie da questa distruzione repentina! Appena distrutto si comincia a ricostruire, e si ricostruisce a poco a poco l'edificio attuale, questo edificio farraginoso, complicato, sezioni, divisioni, compartimenti, servizio centrale, ecc.

A chi, come l'umile sottoscritto, diceva: ma, badate, tutto questo è complicato, tutto questo è eccessivo; tutto questo è troppo dispendioso, si rispondeva: abbiate pazienza, ci vuol del tempo, questi sono gli ordini amministrativi ferroviari buoni; ci vorranno degli anni per sistemarli, ma daranno ottimi risultati. Eccoli al 1908. Si stringono i freni; quel poco di decentramento esistente sparisce, e si accentra tutto a Roma e allora cresce a dismisura la mastodontica testa della amministrazione ferroviaria...

BERTOLINI. Chiedo di parlare.

ANCONA. ... che è ridotta ad un agglomeramento enorme.

Ed eccoci al 1910! Ministero Sacchi! Viene il Ministero Sacchi e col disegno di legge presentato ci dice: avevate ragione. Gli ordinamenti ferroviari, che abbiamo avuto fin qui, non sono buoni. Tutto da capo; dobbiamo distruggere tutto; poichè quando si parla della completa riforma dei tre servizi attivi delle ferrovie, movimento, mantenimento e trazione, ciò significa distruggere tutto, perchè è in essi che consiste l'esercizio ferroviario.

Dunque, nel 1910 si dice: tutto è sbagliato, distruggiamo e torniamo... al 1905. Ora, onorevoli colleghi, io sono persuaso che una riforma radicale dell'amministrazione sia necessaria, ma io mi permetto di far osservare questo punto, come questa politica di variazioni continue sia la più dannosa, che si possa immaginare. Questo variare continuo di ordini amministrativi, porta non solo un discredito morale, ma porta un vero danno finanziario e materiale all'industrie ed ai commerci, un danno indiretto, che non si può calcolare in cifre. Nessuno potrà mai calcolare con cifre il danno del commercio e dell'industrie per queste variazioni continue degli ordini amministrativi ferroviari.

Io prego proprio la Camera di pensare che se si considerano le amministrazioni ferroviarie che fioriscono, quelle che hanno dei coefficienti di esercizio molto bassi, si trova che la loro politica, la loro religione, è questa: non cambia mai niente. Scegliere dei buoni ordini amministrativi, e poi per anni ed anni di seguito lasciare che si affinino, si perfezionino, si limino da soli, ed è così che a poco a poco questi ordini amministrativi diventano efficaci ed economici.

E per dare un'idea del punto fino a cui si arriva in queste cose, vi prego di permettermi di aprire una parentesi e di raccontarvi un aneddoto che mi è capitato ultimamente, e che mi ha fatto pensare a questa religione del mantenimento degli ordini amministrativi. È un eccesso, un assurdo, ma spiega l'indirizzo.

Mi trovavo poco tempo fa a Parigi per uno studio speciale. Si trattava di uno studio sul consumo di carbone di certe locomotive nuove a vapore surriscaldato, come quelle che abbiamo noi sulle ferrovie dello Stato, che, fra parentesi, sono bellissime e fanno onore ai nostri ingegneri ferroviari.

Per studiare questo consumo io ricevevo

da un'amministrazione ferroviaria una quantità di bollettini sui quali era registrato giornalmente questo consumo di carbone, ed io, spogliando questi bollettini, spogliandone qualche centinaio, mi accorsi che una colonna del bollettino era sempre vuota, non si riempiva mai. Letta la intestazione di questa colonna vidi che c'era un motivo. Era un dato tecnico del quale non vi era più bisogno, dato il tipo nuovo di locomotiva. Quella finca era perfettamente inutile sul modulo e rimaneva sempre vuota.

Trovatomi poi per combinazione col presidente del Consiglio di amministrazione di una grande ferrovia, un'altissima personalità francese, che conosce molto bene l'Italia, e che mi onora della sua benevolenza, gli dissi: Quale economia! Non cambiano neanche i moduli del consumo del carbone! Egli sorrise, e sapete che mi rispose? Voi nelle ferrovie italiane cambiate tutto troppo spesso e noi cambiamo il meno possibile anche nei dettagli!

Evidentemente, cambiare quel modulo non avrebbe avuto nessuna importanza, assolutamente nessuna. Anzi il mantenerlo rappresenta l'assurdo, ma ciò indica che l'indirizzo fondamentale di una amministrazione simile era quello di cambiare il meno possibile, e spiega come gli ordini costituiti di quella Società avessero potuto affinarsi lungamente attraverso molti anni, nei quali si era cambiato il meno possibile. (*Commenti animali*).

Ora, di fronte a questo stato di cose, io vi dico: dal momento che noi siamo dinanzi alla necessità di un cambiamento notevole, a me sembra proprio che questo cambiamento debba essere definitivo, cioè a dire che dopo questo ultimo cambiamento non dobbiamo farne altri; che debba essere davvero l'ultimo e che debba a poco a poco affinarsi attraverso un lungo periodo di tempo.

FRADELETTO. Magari!

ANCONA. Magari, dice l'onorevole Fradeletto e credo sia una speranza comune; ma, perchè così sia, a me sembra necessario che questa nuova sistemazione ferroviaria sia studiata anche dal Parlamento, ed è per ciò che io ritengo che si debba presentare una legge speciale per questa delicatissima materia, perchè se fosse conglobata in una legge d'indole generale credo che andremmo incontro al pericolo di non vederla realmente sistemata.

Qui si farà una osservazione e si dirà: il Parlamento non è un consesso tecnico,

il Parlamento non discute i dettagli di queste leggi. Giustissimo, onorevoli colleghi, ma io ricordo che la legge ferroviaria del 1907 porta delle disposizioni tassative sulla struttura organica dell'azienda ferroviaria, porta delle disposizioni tassative su altre questioni che sono di competenza del Parlamento e che a me sembra dovrebbero essere risolte anch'esse per non tornarvi più sopra.

Questioni che sono rimaste punti interrogativi. Alludo, per esempio, alla Commissione parlamentare di vigilanza della quale ha parlato, mi pare, l'onorevole Cavagnari in un suo ultimo discorso, Commissione parlamentare di vigilanza, che non ha mai funzionato. È stata eletta, ma in realtà non ha mai funzionato. Alludo alla questione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie, e ricordo che l'onorevole Rubini, alla cui competenza ferroviaria io credo tutta la Camera si inchini, nei pochi mesi o nei pochi giorni... non ricordo quanti fossero...

Voci. Centouno!

ANCONA. Bene... nei pochi giorni in cui restò al Governo aveva espresso il concetto che si dovesse variare la costituzione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie.

Ora, onorevoli colleghi, a me sembra che tutto questo sia una materia che dovrebbe dar luogo a una discussione qui dentro, senza entrare nei dettagli, poichè io sono il primo a riconoscere che alla Camera non si possono discutere dei dettagli tecnici. Questi sono materia da ingegneri. E poi vi è un altro motivo, onorevoli colleghi, per il quale a me sembra che questa nuova struttura dovrebbe essere fissata in una legge: qualunque essa sia (e adesso io non la discuto) essa non potrà essere applicata che in un certo periodo di anni. Nessuno pensa di mettere la rivoluzione amministrativa nelle ferrovie, perchè si sa che ci vogliono degli anni per applicare le riforme. Ora, se questa riforma è fissata per legge, i ministri dei lavori pubblici che succederanno all'onorevole Sacchi, poichè non so se l'onorevole Sacchi resterà molto tempo ancora ministro...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non me lo auguro...

ANCONA. ...In ogni modo poichè nel periodo di parecchi anni si usa in Italia di cambiare i ministri, così i ministri che succederanno all'onorevole Sacchi se non troveranno una legge organica, una legge costitutiva, avranno evidentemente la possibilità di

variazioni continue nel passaggio dell'amministrazione dall'uno all'altro; e allora, francamente, piuttosto che entrare in una trasformazione di questo genere che non abbia niente di sicuro, che non abbia niente di definitivo, che non ci assicuri che sarà l'ultima volta che noi cambieremo gli ordini costituiti ferroviari, allora io preferirei per ora di non farne nulla, di limitarmi all'aumento degli stipendi e di andare avanti col sistema attuale affinandolo più che si può.

Onorevoli colleghi, io concludo; e concludo ripetendo l'osservazione che ho fatto al principio.

Come la Camera vede, io non sono entrato affatto nella legge Sacchi: io non ho affatto discusso questa legge.

Io ho esposto alcune considerazioni di indole generale che mi sembra però che possano dare occasione a una discussione preventiva in questo momento, perchè, lo ripeto, mi pare che noi dobbiamo metterci d'accordo sullo stato reale delle cose, perchè allora soltanto noi potremo con sicurezza di causa e coscienza deliberare sui provvedimenti opportuni.

Per me, gli sforzi necessari sono due: uno è uno sforzo piccolo, che noi faremo senza dubbio: l'altro è uno sforzo grande, del quale io non sono sicuro.

Lo sforzo piccolo, che noi faremo certamente, è l'aumento di stipendio agli impiegati. Questa è una cosa sicura: mi sembra che non vi possa esser dubbio perchè è umana, perchè è doverosa. A me sembra anzi che sia oramai una cosa già fatta. Lo sforzo maggiore, sul quale io sono molto dubbioso, è invece questo grande riordino dell'amministrazione ferroviaria che io non ho ancora ben compreso in che cosa debba consistere.

Io, persuaso come sono che si debba riformare, non l'ho ancora ben compreso. Lo sforzo grande deve essere questo, e deve essere a risoluzione di un'altra questione gravissima, che io credo indispensabile, quella del riordinamento della tariffa ferroviaria.

L'onorevole Sacchi, credo, nel suo disegno di legge, ha presentato alcuni ritocchi di tariffe. Io ne accetto parecchi, altri invece mi sembrano inaccettabili. Ne discuteremo a suo tempo, ma ripeto che, se non si procede al riordinamento completo delle nostre tariffe, non si avrà una economia completa nell'azienda ferroviaria.

È inutile illudersi, chi crede che le tariffe ferroviarie italiane possano essere semplici, credo che nutra un'illusione.

Le tariffe ferroviarie italiane saranno sempre un organismo complicato, molto complicato.

È impossibile in un paese come il nostro avere tariffe semplici, ma tra la complicazione necessaria delle tariffe e lo stato presente delle cose, nel quale nessuno capisce niente, si può dire, delle tariffe ferroviarie, e spesso non le capiscono neppure coloro che le debbono applicare, mi pare che ci sia una certa differenza, un certo campo di semplificazione. So che è stata nominata una Commissione per questo studio, e preghi vivamente l'onorevole Sacchi di accelerare questo studio, convinto come sono che bisogna entrare in questo concetto del riordinamento delle tariffe.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ho già fatto.

ANCONA. Onorevoli colleghi, io spero che la Camera ed il Paese faranno questo enorme sforzo di sistemare definitivamente le ferrovie. Lo spero e me lo auguro, perchè a me sembra che la questione ferroviaria assurga ormai ad una importanza, non soltanto finanziaria ed amministrativa, ma addirittura politica, addirittura nazionale.

Noi abbiamo il pieno diritto di credere, di supporre di essere una grande nazione. Mi si permetta di chiudere questo brevissimo discorso, affermando un concetto, e cioè che per essere una grande nazione non basta costruire grandi navi, non basta lavorare sobriamente, come lavorano gli italiani, non basta avere prodotto quel tipo meraviglioso di contribuente italiano che paga sempre e non sciopera mai, non basta avere aumentate le spese pubbliche da 1,600 a 2,200 milioni anche avendo contemporaneamente pagato 800 milioni di debiti al tesoro.

Tutte queste sono bellissime cose, ma non bastano. No, non bastano, ci vuole qualcosa di più. Bisogna mostrare che sappiamo organizzare e dirigere con sentimento del dovere e soprattutto con disciplina e con autorità la più grande delle nostre aziende dello Stato, che è l'azienda ferroviaria.

La disciplina curate soprattutto, senza disciplina non si fa nulla.

Onorevole Sacchi, vi auguro di tutto cuore che voi possiate raggiungere questo grande intento nell'interesse del paese e per la maggior fortuna della nostra amata patria! (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Squitti.

SQUITTI. Onorevoli colleghi! L'illustre nostro Presidente più volte ci ha amorevolmente invitati ad usare una certa brevità nelle discussioni dei bilanci, in specie quando, come in questo periodo, l'urgenza è maggiore e l'importanza minore, essendo ormai decorso mezzo esercizio finanziario. Ed io accolgo il suo invito, non solo pel dovere, che sento, di obbedirlo, ma anche pel concetto mio intorno alla natura dell'esame dei bilanci da parte della Camera.

Non escludo che tale esame fornisca spesso l'unico modo di manifestare le proprie aspirazioni circa l'indirizzo dei pubblici servizi; ma di questa occasione bisogna avvalersi sobriamente, evitando facili digressioni accademiche, che possono piacere a chi le ascolta, e più a chi le svolge: ma non hanno uno scopo politicamente od amministrativamente preciso e concreto. Fondarsi sulle considerazioni del relatore, esaminarle nel loro insieme o nelle singole parti, esprimere il proprio parere su di esse parmi invece il lavoro più serio e conducente allo scopo, in particolar modo quando la relazione è così analiticamente completa e sinteticamente ordinata, come quella, che abbiamo dinanzi, dell'onorevole Domenico Pozzi, il quale ormai è divenuto maestro nella multiforme materia dei lavori pubblici.

Nè, a dire il vero, avrei il coraggio di manifestare aspirazioni nuove, servendomi, come negli anni passati si usava in questa Camera, di paragoni fra le spese per le opere pubbliche in Italia e negli altri grandi Stati, e della parte proporzionale che nel bilancio complessivo del nostro Stato rappresenta quello in discussione.

Questi paragoni spesso sembrano esattissimi, ed invece tali non sono, tranne che non si facciano per lunghi periodi di tempo e fra Stati che si svolgano in condizioni storiche pressochè identiche: altrimenti si rischia di confrontare risultati di premesse diverse, tutt'altro che uguali od analoghe. In Italia, per esempio, non bisogna dimenticare che, cinquant'anni or sono, vi era tutto da fare, e che grande parte di questo tutto bene o male si fece. Ciò valga a far comprendere e compatire i continui sperperi che, in nessun'altra Amministrazione del nostro Regno, come in quella dei lavori pubblici, divorarono sempre, e qualche volta devastarono, il bilancio dello Stato.

Oggi, adunque, prima di dirigere lo sguardo a nuove opere, bisogna con coscienza esaminare ciò che sia strettamente

necessario; e non guardare oltre, ricordando che ad altri pubblici servizi occorre più convenientemente provvedere, e che non deve mai perdersi di mira la giusta ed imprescindibile proporzione fra l'attività economica del paese e le sue opere pubbliche.

Dopo questa dichiarazione così rassegnata di fronte a possibili nuovi orizzonti, mi sia permesso, onorevoli colleghi, di mostrarmi poco indulgente su di un altro argomento, che è fonte perenne di continue e giustificate lagnanze da parte dei cittadini, e che quindi non può nè deve passare inosservato qui dentro.

Intendo, cioè, di richiamare l'attenzione della Camera sulla deplorabile inesecuzione delle leggi concernenti i lavori pubblici.

Senza dubbio essa non può dipendere dalla negligenza dei governanti, che, nel passato, come nel presente, hanno cercato di porre tutto il loro zelo nell'adempimento del loro dovere; il che dico non per semplice atto di cortesia, ma per intima e profonda convinzione.

Pur nondimeno è innegabile come presso tutti i rami dell'Amministrazione dei lavori pubblici vi è tale una lentezza, da sconfortare anche i più benevoli e tolleranti fra noi, che pure abbiamo, fra i nostri doveri, quello di controllare l'andamento dei servizi dello Stato.

In questa disamina mi varrà di norma la divisione delle materie, come è fatta dal nostro onorevole relatore, fermandomi fuggacemente soltanto su tre punti della sua relazione: personale del Genio civile, residui, ed opere in Calabria.

Egli in linea preliminare ricorda che « la Giunta generale del bilancio si mantiene sempre più nella opinione ripetutamente manifestata, favorevole ed incoraggiatrice di ogni proposta che rappresenti proposito di esplicazione di azione energica e sollecita per parte dell'Amministrazione, così nella effettuazione delle nuove opere deliberate, come, e tanto più, di quelle opere già deliberate da tempo, e la di cui esecuzione da troppo lunga pezza si rimane indugiata e circondata, con pregiudizio grave per le opere stesse, e con delusione delle popolazioni che le aspettano, non inneggianti certamente alla solerzia provvida dello Stato ».

Parole queste veramente d'oro, che il relatore riassume invocando i mezzi necessari, cioè il personale sufficiente per numero ed illuminato per mente, ed augurandosi il raggiungimento del fine ultimo, cioè l'esecuzione più possibilmente pronta delle opere

da eseguire per leggi recenti ed antiche, col graduale progressivo smaltimento dei residui.

Quanto al personale è innegabile che, mentre, vent'anni or sono, i giovani ingegneri consideravano come posti ambitissimi quelli del Genio civile, ed i concorsi per reclutamento rigurgitavano di valorosi, che aspiravano ad entrare in quella nobilissima carriera, da un decennio in qua, per molte ragioni, fra cui precipua lo sviluppo delle industrie, specialmente elettriche, i migliori fra i laureati dei nostri Politecnici han trovato assai più remunerative occupazioni in Italia ed all'estero, sicchè i concorsi man mano diventarono quasi deserti, e fu necessario migliorare notevolmente la condizione dell'entrata nel corpo del Genio civile elevandone gli stipendi senza punto poter pretendere una superiore capacità ed esperienza. Così si è riusciti, in parte, a provvedere, i vari uffici, del personale strettamente necessario, creando anche uffici nuovi nei posti in cui i disastri tellurici ne richiedevano l'impianto. E furono pure aumentati gli aiuti e gli assistenti, e si ricorse, del pari, ad ingegneri provvisori. Ad onta di tutto ciò, il ristagno nei lavori da eseguirsi è enorme, come avrò agio di dimostrare di qui a poco, e la mia impressione si è che tutto ciò dipenda meno dalla imperizia o dall'inerzia dei tecnici, che dalle pastoie burocratiche, in cui essi sono continuamente impigliati, e che li distraggono dallo studio dei progetti da compiere e dall'esecuzione dei progetti già allestiti. Ho appreso spesso ciò da molti, cui esprimevo la mia meraviglia per la lentezza dell'opera loro, lamentata dai cittadini, giustamente impazienti delle interminabili attese.

A questo inconveniente occorrerebbe provvedere, rendendosi più svelta e più libera l'opera degli ingegneri, mettendoli, collesonerarli dalle mansioni burocratiche, nell'impossibilità di giustificare i ritardi, che sembrano ora inevitabili.

Con la speranza, adunque, che, aumentato e migliorato il personale tecnico, e resa più celere e secura di pastoie la sua attività, possa prepararsi un migliore avvenire, oggi, intanto, allo stato presente delle cose, ad onta di un certo impulso dato alle nuove costruzioni, il cumulo dei residui, quantunque accenni a progressivamente smaltirsi, è ancora tale che il relatore, pur incoraggiando la novella tendenza, non può non impensierirsi della *prova provata di una gestione eccessivamente im-*

pacciata e pesante, la quale paralizza i sacrifici imposti ai contribuenti per sopperire a pubbliche necessità, lasciando poi queste insodisfatte e peggio, con danno grave materiale e politico.

Del resto, se vi è da compiacersi del graduale e progressivo smaltimento dei residui in genere, tale smaltimento è tutt'altro che proporzionale, anzi ad esso corrisponde, invece, un notevolissimo ristagno precisamente là dove gli animi depressi di regioni sventurate invano attendono l'esecuzione di quelle opere, che provvide leggi, votate con slancio insuperabile di sentimento patriottico, hanno loro concesso.

Di fatti i residui che al 30 giugno 1908 ammontavano per le opere in Calabria ad 11 milioni e mezzo, son cresciuti al 30 giugno 1909 a circa 16 milioni!

Comprendo bene che in questa somma si compenetrano elementi nuovi, che non possono essere considerati alla stregua normale degli altri residui; ma ad ogni modo la sproporzione, anche tenuto conto di ciò, resta sempre enorme ed impressionante.

E qui cade opportuno esaminare, analiticamente, il modo in cui la legge fondamentale sulle opere pubbliche della regione calabrese, la legge cioè del 25 giugno 1906, sia stata applicata da quell'epoca fino all'attuale bilancio.

Guardiamo i singoli gruppi di opere:

1° Sistemazione e miglioramento, e costruzione di strade provinciali e nazionali. Nei cinque bilanci da quello del 1906-907 all'attuale, gli stanziamenti ammontano in cifra tonda a 6,300,000, gli impegni a circa cinque milioni, e i pagamenti a 2,750,000, cioè a molto meno della metà degli stanziamenti.

Ora poichè, secondo le risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici alla Giunta generale del bilancio, l'ammontare dei pagamenti non si discosta di molto da quello dei lavori eseguiti, consistendo la differenza nelle trattative contrattuali a garanzia della regolarità delle esecuzioni, e nel lieve importo dei lavori non contabilizzati, così si è nel vero affermando che furono eseguiti meno della metà dei lavori, pei quali erano stanziati in bilancio i fondi relativi.

Questa però è la parte rosea nella presente analisi. Difatti passando alle strade comunali obbligatorie già iniziate e da ultimare, troviamo che, mentre le somme complessivamente stanziare nei suddetti cinque bilanci ammontano sempre in cifra

tonda a 3,300,000, e gli impegni a 2,270,000, i pagamenti figurano per 840,050, e quindi i lavori corrispondono su per giù al quarto degli stanziamenti ed a poco più del terzo degli impegni.

Per le strade di allacciamento gli stanziamenti di 600,000 trovano riscontro in impegni per 63,000 e pagamenti in 56,900, di guisa che i lavori presumibilmente eseguiti non figurano nemmeno per la decima parte delle somme stanziare. E così per le strade di accesso alle stazioni agli stanziamenti di 830,000 corrispondono impegni di 520,000 e pagamenti di 100,900, donde risulta che i lavori eseguiti rappresentano appena un ottavo delle somme stanziare.

2° Sistemazione idraulica. — Mentre gli stanziamenti figurano per 1,900,000, e gli impegni per 900,000, i pagamenti vi figurano per 340,000, sicchè i lavori ammontano a pressochè un quinto degli stanziamenti.

3° Bonifiche. — Gli stanziamenti ammontano a cinque milioni, gl'impegni a 4,700,000 ed i pagamenti ad un milione e mezzo, cioè i lavori eseguiti corrispondono a men di un terzo degli stanziamenti.

4° Opere marittime. — Gli stanziamenti ascendono a 3 milioni, gl'impegni a 750,000 ed i pagamenti a 220,000, cioè i lavori eseguiti rappresentano circa un tredicesimo dei relativi stanziamenti.

5° Consolidamento di frane. — Gli stanziamenti ammontano ad oltre un milione, gl'impegni a 900,000 ed i pagamenti a 260,000, cioè i lavori eseguiti corrispondono a quasi un quarto degli stanziamenti.

6° Sussidi per acqua potabile. — Gli stanziamenti ascendono ad 1,300,000 ed i pagamenti a 640,000, e quindi i lavori eseguiti rappresentano circa la metà degli stanziamenti.

7° Riparazione di chiese e locali pubblici. — Gli stanziamenti ammontano a 2,500,000, gl'impegni ad 1,200,000 ed i pagamenti a 260,000, cioè i lavori rappresentano circa un decimo degli stanziamenti.

È questa la parte che più fa strepitare le popolazioni, perchè mentre la lentezza è maggiore, ad eccezione delle opere marittime, che in qualsiasi altro ramo di opere pubbliche, è, nel tempo stesso, la meno giustificata, non essendovi nessuno degli inevitabili ostacoli, che talvolta sorgono nei lavori di bonifiche o stradali. Qui la responsabilità dell'Amministrazione può trovare unica scusa e solo conforto nella negligenza della Commissione centrale consultiva.

Riassumendo, adunque, complessivamente

te gli stanziamenti per le varie accennate categorie di opere pubbliche in Calabria ascendono ad oltre 26 milioni, gl'impegni a 21 milioni e mezzo ed i pagamenti a 7 milioni, cioè i lavori presumibilmente eseguiti rappresentano poco più di un quarto degli stanziamenti per essi già posti in bilancio, ed appena un terzo degli impegni.

Chiedo scusa alla Camera, se mi sono permesso di annoiarla con la citazione di parecchi aridi numeri; ma indarno si può sperare da qualsiasi ragionamento tanta efficacia, quanta se ne può ricavare dalla cosiddetta eloquenza delle cifre. Del resto, questo abbandono effettivo, così stridente con le melate e rassicuranti parole dei ministri dei lavori pubblici, che si sono succeduti per lungo periodo di tempo, non è nuovo nè sorprendente. Ricordo, per esempio, che, proprio diciotto anni or sono, nella seduta appunto del 16 dicembre 1892, in questa Camera, il compianto Genala ad una mia interrogazione sul ritardo dei lavori del porto di Santa Venere, l'unico rifugio ai naviganti nella lunga traversata da Salerno a Messina, così rispondeva:

« Con una disposizione di legge, che risale oltre il 1889, fu stabilito di fare un prolungamento del molo; ma gli stanziamenti furono diluiti in 12 o 13 esercizi, e dovrebbero cominciare mi pare nel 1895-96. Il progetto per questo prolungamento non è stato fin qui nemmeno studiato. Quindi noi ci troviamo con una disposizione di legge che provvede a un prolungamento, che non è stato fin qui nemmeno progettato. Io prendo impegno di farlo studiare e poi, occorrendo, di presentare alla Camera il disegno di legge relativo all'anticipazione degli stanziamenti, e basterà per questo, credo, la legge del bilancio ».

Il ministro, adunque, opinava che sarebbe stato lungo l'attendere fino al 1895, e prometteva di anticipare per legge gli stanziamenti. Ed io, allora molto giovane e facile ad illudermi, aspettavo con ansia di rendere quel pubblico servizio alla mia regione. Ma con melanconica sorpresa vidi scorrere gli anni ed i lustri, aumentarsi i fondi, che costituiscono la dotazione per i lavori di quel porto, e nessun accenno ad un principio di esecuzione dei lavori medesimi. Di tratto in tratto ripetevi in quest'Aula, e sempre invano, le mie querimonie.

Non è immaginabile nemmeno che ancora tutto sia rimasto allo *statu quo!* Pure vi è ancor di peggio e di più sbalorditoio. Nientemeno che il Ministero, richiesto ora

delle ragioni per cui i lavori di quel porto continuino ad essere completamente negletti, con facile disinvoltura ha il coraggio di asserire che nè ritardi o trascuranza vi sieno mai stati; ma necessaria e previdente coordinazione di provvedimenti tecnici, cioè la sistemazione montana (assai di là da venire) dei torrenti che sboccano in quelle spiagge.

Così si mettono le mani avanti per rimandare l'esecuzione anche dei lavori attualmente possibili, dalle ferie latine alle calde greche.

Altri esempi potrei addurre per dimostrare l'oblio delle leggi per la Calabria; ma preferisco di trarre qualche conseguenza d'indole generale.

Quelle popolazioni, che giustamente crederanno di ricavare dalle leggi speciali, votate in favore loro, la propria rigenerazione economica, ora, con l'animo pieno di disinganno, perdono, di giorno in giorno, la fede nelle classi dirigenti, e finiscono col credere le leggi una menzogna, ed il loro rappresentante poco zelante del bene che spetta ai propri rappresentati. Ecco perchè noi, onorevoli colleghi calabresi, abbiamo il diritto e il dovere di reclamare con sempre maggiore insistenza l'esecuzione delle leggi che riguardano la nostra amata regione, per declinare qualsiasi nostra responsabilità, e non abusare della longanimità dei nostri concittadini. Ed il Governo nostri una buona volta che i provvedimenti legislativi non sono stati fatti soltanto per aumentare l'enorme mole degli atti ufficiali; ma per effettivo vantaggio di chi ne attende i benefici. Allora, soltanto allora, si calmerà quello stato di tensione nervosa, che ha invaso ed agita la Calabria intera.

A nessuno, meglio che a voi, onorevole Sacchi, il compito è meno difficile; poichè la rispettabilità e la simpatia della vostra persona, sono oggi l'unico freno all'esplosione di molti animi indignati. Siate voi il benemerito con cui si chiuda il periodo anticipato delle promesse, e si apra quello ansiosamente atteso dei fatti.

Comprendo bene l'ardua condizione in cui versate: certo la vostra via non è copiosa di rose; ma appunto per questo è degno di voi il percorrerla coraggiosamente.

I problemi che vi si parano innanzi non sono pochi nè poco gravi: sciogliete almeno questo doveroso della rapida esecuzione delle leggi, specialmente della ferroviaria, la cui attuazione voi diceste che vi preoccupa tanto e più di quanto preoccupi noi

stessi, che abbiamo l'onore di rappresentare quelle regioni le quali sono liete d'intravedere che, mercè vostra, l'anno volgente al suo termine, non si chiuderà con una amara delusione.

E pongo fine al mio dire, credendo di aver fatto il dover mio col richiamare la vostra attenzione sul bisogno di costringere ad un'attività più alacre e più fattiva i vostri dipendenti, che dovrebbero anch'essi ambire le benedizioni del popolo, il quale tanto attende da loro, guidati da voi, che del pubblico bene siete stato sempre promotore costante ed amorevole.

Sia la vostra audacia e fermezza nell'operare pari alla rettitudine della vostra coscienza ed alla sincerità delle vostre intenzioni, ed allora, siate ben certo, trionferete di tutti gli ostacoli, e renderete al nostro paese incomparabili servizi. (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bignami.

BIGNAMI. Onorevoli colleghi! Vogliate consentirmi di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e vostra su un problema d'importanza grandissima, tanto vitale quanto trascurato: sul problema stradale. Esso si connette strettamente col bilancio, perchè assorbe una parte notevole di esso per la manutenzione delle strade nazionali, per le spese straordinarie e per sussidi alle costruzioni di strade provinciali e comunali.

Ora molti, di me assai più autorevoli, si sono occupati in questa Camera dell'importante questione. Ma siccome credo di potervi portare una nota personale di modestissima competenza per cariche che ho coperte e ho in parte copre tuttora, così credo non inutile di prendere la parola sopra un argomento come questo.

Anzitutto affermo che occorre riordinare la nostra legislazione in materia che si riporta ancora alla legge del 1865, legge indubbiamente organica, per l'epoca nella quale essa venne fatta, ma che ha un difetto di origine: di aver voluto raggruppare in un testo unico argomenti tra loro disparati. Essa, infatti, tratta di strade, di acque, di porti, di ferrovie, di norme amministrative e dell'ordinamento del Genio civile.

Ora, dall'unicità di questa legge originano molti inconvenienti nel funzionamento del Ministero dei lavori pubblici, per il fatto che, trovandosi insieme raggruppate materie così disparate, le quali per i progressi

della tecnica e della vita moderna devono di continuo modificarsi, succede che nella legislazione dei lavori pubblici non c'è quell'adattabilità alle nuove esigenze, che si raggiungerebbe con testi unici che regolassero le singole materie.

Non solo, ma anche per quanto si riferisce al Genio civile è avvenuto che noi abbiamo un corpo tecnico, composto certamente di distintissimi funzionari, ma dai quali si richiede una enciclopedia di cognizioni scientifiche e tecniche, la quale è difficile pretendere oggi che tutto si specializza. Occorre quindi che noi cominciamo a scindere da quella legge alcune delle parti di cui essa è composta. Già abbiamo fatto qualche cosa al riguardo. Per esempio, per la navigazione interna abbiamo votato di recente una nuova legge. Abbiamo fatto altrettanto per le ferrovie. Così pure occorre per la viabilità ordinaria che sia compilato un codice stradale che riproduca quelle disposizioni della legge del 1865 che ancora soddisfano alle esigenze moderne, e che si abbiano ad introdurre, oltre alle modificazioni accettabili delle leggi successive anche quei nuovi concetti che la tecnica e le esigenze del traffico attuale hanno dimostrato necessari o utili.

Che vi sia motivo d'avere un codice stradale a parte, risulta dall'importanza stessa dell'argomento vastissimo: i fatti lo sviluppo delle strade è sempre stato ed è tuttavia un indice di civiltà dei diversi popoli; più le strade sono sviluppate, e in genere più civili sono i popoli.

E noi abbiamo ragioni speciali per tener bene le nostre strade: prima fra esse, perchè il nostro paese è ambientemente agricolo, e quindi dobbiamo cercar di diminuirne più che possiamo il costo dei mezzi di trasporto, sia per le merci che vengono portate sui mercati, sia anche per i concimi e per le macchine agrarie in genere, che dai diversi centri di produzione vengono portate nei punti in cui sono utilizzati. Senza buone strade, non è possibile svolgere una vera industria agraria.

V'è anche un'altra questione che si riferisce all'agricoltura, in genere, e che si connette specialmente con le strade. È una questione, direi, d'attualità. Noi deploriamo l'assoluta mancanza della carne da macello, e sappiamo quali gravi inconvenienti da tale mancanza derivino. Ora, se favoriamo la manutenzione delle strade, favoriamo la maggiore utilizzazione del bestiame: poichè meno c'è bisogno di bestiame da soma e

più ci possiamo servire dei foraggi per il bestiame che ci dà carne o prodotti diversi.

Vi è inoltre un'altra importantissima ragione di avere strade sviluppate e ben tenute ed è che possiamo favorire il movimento dei forestieri. Tutti noi conosciamo il contributo notevolissimo di parecchie centinaia di milioni che i forestieri danno al nostro paese, e come quanto essi portano ci serva in grandissima parte per colmare quello sbilancio commerciale che esiste fra le nostre importazioni e le esportazioni. Facciamo che le strade, come diceva il ministro francese dei lavori pubblici nel Congresso internazionale del 1908 per la strada a Parigi, diventino i viali della bellezza del nostro paese, ed avremo favorito in modo notevole il movimento dei forestieri.

La questione delle strade è poi di capitale importanza per quanto riguarda la difesa nazionale; perchè, senza strade tenute bene, non è possibile di mobilitare in fretta l'esercito, come può essere necessario.

Al giorno d'oggi le strade non si possono più tenere come una volta, per il fatto che offrono un uso e, quindi, un consumo maggiore. Si tratta d'adattare le strade ai nuovi mezzi di locomozione, e tutti sappiamo come le automobili, ad esempio, abbiano tale velocità e tal peso da disgregare in breve volger di tempo, qualunque massicciata stradale che non sia tenuta in perfetto ordine.

Pertanto abbiamo bisogno d'introdurre progressi nei modi di costruzione e manutenzione delle strade; non basta più l'impiego di una volta. Presentemente, ad esempio, si sostituisce ai soliti spandimenti di ghiaia, del più basso spaccato con cura e scelto bene, da leggersi che devono avere anche condizioni tecniche e scientifiche e, tra queste, precisi e cogitazioni di geologia. Si usano macchine perfezionate, come sono i compressori, i *conceisseurs*, le spazzatrici, ecc.: si lotta con mezzi meccanici contro la polvere e il fango.

Quindi, abbiamo bisogno d'un insieme di norme che valgano a garantire una buona costruzione e manutenzione delle nostre strade in conformità ai concetti moderni.

Recentemente è avvenuta una specie di riabilitazione della strada in esposizioni e congressi. Così nel congresso internazionale della strada, che fu tenuto a Parigi nel 1907, erano rappresentate ventisette nazioni; e nel congresso tenuto quest'anno a Bruxelles, erano rappresentate pure in grande numero le nazioni civili.

Però, nè nell'uno, nè nell'altro congresso era rappresentata ufficialmente l'Italia!

Permettetemi di deplorare questa assenza. So la ragione per la quale l'Italia non credette di farsi rappresentare; fu precisamente il fatto che non vi venne riconosciuta in modo ufficiale la lingua italiana.

Ma poichè altre nazionalità, di un numero maggiore di abitanti, pur non avevano ottenuto che la loro lingua fosse dichiarata ufficiale, mi pare naturale, che anche la nostra non ne potesse avere il diritto e, fra le due forme di patriottismo, che nel caso concreto potevano consistere, o nella astensione dal Congresso perchè la nostra lingua non era stata riconosciuta come lingua ufficiale, o l'altra forma di andare ad imparare delle cognizioni utili per introdurre dei miglioramenti in patria, permettetemi che io preferisca la seconda forma. E poichè parlo di patriottismo mi sia pure permesso di fare uno speciale elogio all'opera del Touring, veramente benemerito del risveglio nella cura degli enti pubblici per le strade ordinarie.

Ad attestare l'importanza del problema stradale stimo utile citarvi alcune poche cifre, perchè credo che le cifre sieno sempre gli elementi migliori per delineare i problemi nelle loro vere proporzioni.

Il patrimonio totale delle nostre strade ha un valore che vi ne valutato a circa tre miliardi ed il costo di manutenzione, come risulta dalla relazione del Ministero dei lavori pubblici del 1904, era allora già di 42 milioni e 300 mila lire; di questi, 15 milioni erano spesi dallo Stato, 21 dalle provincie e quasi 16, cifra molto piccola, dai comuni. Cifra piccola, quando si consideri il grande sviluppo delle strade comunali in rapporto alle altre categorie di strade.

La lunghezza totale di tutta la nostra rete stradale è di circa 138 mila chilometri. Noi abbiamo dalla costituzione del Regno realizzati dei notevoli progressi: dal 1863, in cui le strade provinciali e nazionali avevano una lunghezza complessiva di 22 mila chilometri, siamo passati ad una lunghezza complessiva di 50 mila chilometri, ossia, venne più che raddoppiata la cifra. Però bisogna tener conto che questo aumento è dovuto in parte al cambiamento di classifica per cui molte strade comunali sono passate fra le strade provinciali e nazionali. Ad ogni modo detto aumento rappresenta un passo notevole sulla via del progresso, in quanto che le nuove classifiche furono sem-

pre accompagnate da opere costosissime di sistemazione.

Per le strade comunali, noi ne abbiamo costruite per circa 22 mila chilometri; e che lo Stato abbia un interesse diretto a che queste strade abbiano ad essere mantenute bene, lo dimostra il fatto che lo Stato è intervenuto nella costruzione di queste strade comunali per la cifra rilevante di circa 86 milioni e che noi ci prepariamo a spenderne molti altri per strade che collegano molti comuni con porti e con stazioni ferroviarie e per strade che servono a collegare dei comuni isolati.

È necessario quindi che noi abbiamo a preoccuparci di una buona manutenzione, tanto più che le strade in Italia, per le stesse difficoltà naturali che si incontrano nelle costruzioni, sono delle strade in genere costosissime. Noto, direi quasi fra parentesi, che pur troppo una delle difficoltà maggiori per il nostro paese a raggiungere ottimi mezzi di comunicazione sono i molti ostacoli naturali delle condizioni fisiche del nostro suolo.

Per le spese di manutenzione, che poco fa dissi essere state nel 1904 complessivamente di quarantadue milioni e trecento mila lire, bisogna notare che la cifra ammonta ad una media chilometrica di trecentosette lire. Se noi confrontiamo nello stesso anno quanto ha speso la Francia, che è una nazione la quale ha delle strade molto ed uno sviluppo stradale di circa cinquecentomila chilometri, vale a dire circa il quadruplo dello sviluppo stradale del nostro paese, noi troviamo che essa ha una media di spesa chilometrica di trecento settantatre lire; ne risulta che, se è vero che noi molte volte spendiamo a sufficienza per le strade, la distanza tra quello che spende la Francia e quello che spendiamo noi non è notevole; quindi noi dobbiamo arrivare a questa conclusione, che forse più e prima ancora che aumentare i fondi stanziati è necessario d'introdurre sistemi tecnici amministrativi i quali abbiano a poterci garantire una buona manutenzione delle strade.

Inoltre è risaputo, da tutti quelli che si occupano di costruzione e di manutenzione di strade, che non solo la manutenzione dipende dalla quantità del materiale di inghiainamento, ma anche e più specialmente dalla scelta di esso e dal saperlo adoperare a tempo, ne risulta pure che noi abbiamo innanzi tutto la necessità di migliorare i nostri sistemi tecnici di manutenzione.

Purtroppo siamo una nazione povera e quindi abbiamo pochi mezzi a disposizione, cerchiamo almeno di avere da essi il maggior rendimento possibile!

Primo criterio dev'essere quello di poter raggiungere colle nostre leggi una certa uniformità nella manutenzione, di maniera che non vi sia una grande disparità nel modo con cui lo Stato mantiene le strade nazionali, le provincie mantengono le strade provinciali, i comuni le comunali; poichè per tutti i mezzi di comunicazione è bene avere una specie di equilibrio fra le condizioni delle diverse ramificazioni del sistema stesso, onde ottenere la migliore possibile utilizzazione della spesa.

La nostra legge del 1865 parte da un presupposto, in materia di strade, che si è dimostrato assolutamente erroneo. Si credeva allora che le ferrovie dovessero assorbire tutti i traffici che c'erano sulle strade ordinarie. Fu questa una previsione sbagliata, perchè invece è avvenuto precisamente il contrario: è aumentato il traffico sulle strade ferrate, ma d'altra parte non è vero che questo risultasse da un assorbimento di quello che c'era sulle strade ordinarie, perchè anche su queste si è notato un incremento notevolissimo del carreggio. Quindi il presupposto della legge del '65 è assolutamente erroneo, e fu male che essa fosse completamente informata a tale principio, che ridusse le strade ad una condizione di assoluta inferiorità, per rapporto agli altri mezzi di comunicazione, e soprattutto per rapporto alle ferrovie.

Così, per esempio, per i passaggi a livello, non vi fu quasi preoccupazione per ridurli al minimo possibile, eppure noi sappiamo quanto siano nocivi al traffico.

Per le ferrovie, in rapporto tanto alle strade ordinarie, quanto alle vie navigabili, è avvenuto il fatto che i mezzi più perfezionati di trasporto non hanno per niente eliminato gli altri più antiquati.

Noi abbiamo quindi bisogno di modificare la nostra legislazione ormai invecchiata, e di restituire alle strade tutta l'importanza che esse hanno.

Se consideriamo il cammino legislativo che abbiamo fatto da quando abbiamo votato quella legge ad oggi, noi dobbiamo notare una tal quale incertezza nella nostra legislazione in materia di strade, perchè vediamo che mentre si era cominciato a declassificare molte strade nazionali, man mano che gli estremi venivano serviti da linee ferroviarie, invece, ad un certo punto, nel 1906, in luogo di continuare su tale via,

perchè improvvisamente ce ne siamo allontanati, abbiamo aumentato di più di mille chilometri la rete nazionale, dichiarando nazionali delle strade che prima non lo erano. E così pure, mentre nel 1868 venne stabilita la obbligatorietà della costruzione di strade da parte dei comuni, essa venne cancellata colla legge del 1894, perchè preoccupazioni finanziarie fecero arrestare completamente lo sviluppo delle reti comunali.

Di più nelle nostre leggi è anche il concetto, non giusto in genere, che basti la costruzione di una strada perchè gli enti interessati abbiano a mantenerla bene; e questo in pratica non si è verificato assolutamente.

Anzi abbiamo avuto numerosissimi esempi di strade costruite e poi andate in completa rovina. Così è avvenuto, per esempio, nella provincia di Girgenti ed altrettanto è avvenuto nella provincia di Sassari, dove si erano costituiti dei Consorzi con grande entusiasmo per la costruzione di strade vicinali, che poi sono state lasciate andare in completa rovina. Però qui ha potuto rimediare in parte lo Stato, che, a mezzo del prefetto, ha poi fatto funzionare tali Consorzi, che obbligò a curare la manutenzione delle strade costruite. Ed è importante di conservare una strada in buono stato anche per il fatto che, se una spesa relativamente piccola può bastare per tenere una strada in buone condizioni di manutenzione, quando essa viene a deteriorarsi, è necessario un sacrificio spesse volte enorme per poterla restituire nelle pristine condizioni.

Noi abbiamo dei documenti ufficiali che stabiliscono in modo preciso lo stato della viabilità in Italia. Ora sarebbe perfettamente inutile che noi continuassimo ad ordinare queste relazioni a corpi competenti, e poi in qualche modo non ne traessimo delle conclusioni pratiche e la forza per porre rimedio a condizioni di cose che assolutamente non possono essere tollerate.

Nella relazione sulla viabilità ordinaria, da me poc'anzi citata, del 1904, a proposito delle strade comunali è detto quanto segue: « Nella massima parte del Regno le strade comunali o si mantengono male o non si mantengono affatto, e sebbene le amministrazioni comunali iscrivano per tale scopo nel loro bilancio apposito fondo — ciò che è reso obbligatorio dalla legge comunale e provinciale — pure in moltissimi casi il fondo o è speso solo in parte, o è interamente distratto per altre spese ».

Come si vede sono parole severe che sono state pubblicate sei anni fa. Ma senza effetti sulla legislazione nostra! Così pure in una relazione recente della Commissione d'inchiesta sulle condizioni dei contadini nel Mezzogiorno e nella Sicilia viene riconosciuto che uno dei primi bisogni della Sicilia stessa è quello di poter avere delle strade, e delle strade in buone condizioni.

Si tratta quindi di un bisogno assolutamente urgente. Ora è interesse dello Stato di occuparsi anche delle strade comunali e provinciali ed è anche un interesse diretto, perchè aumentando il valore della proprietà fondiaria aumentano naturalmente molti cespiti d'entrata dello Stato, e specialmente le tasse di successione e di trapasso. Lo Stato quindi non può disinteressarsi da tutto il complesso problema stradale, non soltanto per ciò che si riferisce alle strade nazionali e provinciali, ma anche per le strade comunali e vicinali.

Per le strade nazionali mi sia concesso di fare una osservazione che risulta dai fatti. Se noi consideriamo la rete delle nostre strade nazionali, vediamo che si tratta di una rete inorganica. Ciò proviene dall'articolo 11 della legge del 1865, per il fatto che man mano che gli estremi di una strada nazionale sono collegati da una linea ferroviaria, la strada da nazionale diventa provinciale. Quindi noi siamo andati per così dire sforbiciando nell'antica rete di continuo delle maglie, ed ora abbiamo una rete a maglie lacere. Spesso succede che sulla stessa linea stradale vediamo che un tronco è mantenuto dalla provincia, poi un altro tronco dallo Stato e un altro tronco ancora da un'altra provincia. Abbiamo quindi province nel nostro Regno senza neanche un metro di strada nazionale! Non solo questa rete è inorganica per la stessa sua forma, ma è anche mantenuta in un modo affatto inorganico, per il fatto che la manutenzione dipende dagli ingegneri del Genio civile, che, a seconda delle province, procedono con criteri diversi e che hanno molte volte da occuparsi di altri problemi importantissimi, sicchè spesso trascurano la viabilità delle strade. Risulta la necessità quindi che noi modifichiamo lo stato di cose per quel che riguarda le strade nazionali.

Ora due soluzioni mi sembrano possibili. Nel 1899 l'onorevole ministro Lacava fece una circolare a tutti i prefetti e presidenti delle deputazioni provinciali, domandando ad essi se era o meno conveniente che le strade nazionali, mediante un congruo con-

tributo da parte dello Stato, avessero a passare in manutenzione alle provincie. Vista la risposta affermativa della grande generalità dei diversi enti interpellati, nel 1902 l'onorevole Daneo presentò una proposta d'iniziativa parlamentare tentando di attuare il concetto che le strade nazionali dovessero passare in manutenzione alle singole provincie, applicando un principio di decentramento amministrativo.

Ora questa è una soluzione. Ma vi può essere anche l'altra soluzione, che invece le provincie abbiano a restituire, opportunamente contribuendo per molti anni nella spesa, alcune delle strade già nazionali allo Stato in modo che questo possa costituire una rete stradale che si adagi su tutta la nostra penisola e abbia ad essere una rete organica secondo i concetti dell'articolo 10 della legge del 1865, vale a dire una rete la quale abbia a comprendere tutte le linee stradali che collegano le principali città del Regno o vadano ai porti o siano di valico per gli Appennini e le Alpi o che abbiano una importanza eminentemente militare.

In questo secondo caso però, se si dovesse estendere la nostra rete a strade che sono provinciali, occorrerebbe riorganizzare il Corpo del Genio civile in modo che le mansioni relative alle strade venissero date ad ingegneri che si occupassero soltanto del problema della manutenzione stradale e fossero quindi specializzati in tale materia.

Questa soluzione rispecchia quanto la Francia ha già posto in attuazione; essa ha 38 mila chilometri di strade nazionali, mentre noi ne abbiamo soltanto 7,800.

Per parte mia se non respingo l'idea di alcuni di dare alle provincie la manutenzione delle strade nazionali, però preferisco venga assegnata allo Stato, mediante contributo da parte delle provincie, la manutenzione di tutte quelle strade che possano servire a formare una rete nazionale organica e completa.

Per quanto riguarda le strade provinciali è innegabile che l'organismo della provincia si presta in modo speciale alla manutenzione stradale; ed infatti le migliori strade in genere sono quelle mantenute dalle provincie o almeno da alcune di esse, perchè le provincie hanno un interesse particolare a mantenere buona la propria rete stradale anche per il fatto che aumenta il reddito dei terreni e fabbricati, dai quali esse traggono le loro imposte.

Oltre a ciò molte provincie hanno degli uffici tecnici che sono composti di ingegneri

specializzati nella manutenzione stradale, alla quale quindi possono soprintendere con esito soddisfacentissimo.

Anzi, a mio parere, bisognerebbe estendere la rete delle strade provinciali molto più di quanto attualmente stabilisce la legge, perchè ove l'azione delle provincie avesse ad arrivare a tutte le strade intercomunali più importanti e a tutte quelle che collegano comuni isolati colla rete provinciale, ne deriverebbe una innegabile utilità generale. Un movimento in questo senso si va già delineando in Italia; Torino ha già applicato questo concetto, e Milano lo sta attuando, col richiedere dai comuni un contributo a seconda dell'importanza di ciascuna strada; la provincia di Campobasso lo ha pure attuato e ne ha ritratti dei vantaggi notevolissimi sotto il punto di vista della viabilità.

Se si considera infatti che nei comuni mancano veri e propri uffici tecnici che possano soprintendere alla manutenzione stradale e se si considera quanti abusi si commettono da parte dei proprietari frontisti delle strade, che sono molte volte degli assessori comunali, si comprende subito come sia necessario togliere ai comuni le comunicazioni intercomunali più importanti.

Una volta che si avesse la rete provinciale stradale in buono stato di manutenzione fino ai singoli comuni, verrebbe ad essere facilitato di molto il trasporto dei materiali per la manutenzione delle altre strade dei comuni, non solo, ma si otterrebbe di potersi recare in ogni capoluogo di comune percorrendo strade tenute bene.

Del resto l'esempio stesso del buono stato di manutenzione delle strade da parte delle provincie introdurrebbe certamente modificazioni in meglio nella manutenzione delle altre strade comunali.

È questo un fatto, che si è verificato nella provincia di Torino. È bastato che questa provincia avocasse a sè la manutenzione delle strade intercomunali più importanti, perchè nei singoli comuni si curasse meglio la manutenzione delle altre strade comunali e cioè le strade interne di ogni singolo comune e quelle che hanno soltanto una importanza di collegamento del territorio comunale con i centri abitati dei comuni stessi.

Vi è pure un'altra questione importantissima, in materia di strade, specialmente dal punto di vista agricolo e si riferisce alla viabilità delle strade vicinali, che in genere sono completamente trascurate.

La nostra legge non sancisce la obbligatorietà dei consorzi degli utenti e stabi-

lisce consorzi volontari, che in genere non si fanno.

In merito a queste strade vicinali, fu presentata una proposta di legge dall'onorevole Scorciarini-Coppola, ed io desidererei che molti dei concetti, che in essa si trovano, arrivassero nella nostra legislazione in modo da dare ai comuni una speciale sorveglianza sulle strade vicinali e nello stesso tempo da far entrare nell'amministrazione di esse le rappresentanze dei relativi utenti, vale a dire degli interessati direttamente alla viabilità di tali strade, che sono i vasi capillari della circolazione ordinaria.

Concludendo, a mio modo di vedere, noi dovremmo aumentare la ingerenza dello Stato per quanto riguarda le strade nazionali in modo da poter avere una rete organica ed organicamente tenuta; dovremmo aumentare l'azione delle provincie per quanto riguarda le strade comunali e modificare un poco la ingerenza dei comuni per quanto riguarda la viabilità comunale, cercando di aver l'efficacia del controllo da parte del comune per le strade vicinali.

Credo che se questi concetti saranno introdotti nella legislazione se ne avranno notevolissimi vantaggi.

Poichè ho trattato l'argomento delle strade, mi sia concesso di trattare altri argomenti che ad esse si riferiscono. Il primo è quello dei servizi automobilistici, che costituiscono un'utile grande per le popolazioni e per lo Stato, perchè tendono ad aumentare il movimento e, per conseguenza, gli introiti delle ferrovie. Essi hanno il vantaggio di richiedere una limitata spesa d'impianto e di poter superare le forti pendenze delle nostre strade di montagna.

Come l'attuale ministro disse in un suo discorso, noi arriveremo presto ai sei mila chilometri di strade servite da automobili, e, se pensiamo che molte volte questi servizi precedono le tramvie, che trasportano anche le merci, dobbiamo concludere che ne risulterà un notevolissimo vantaggio nei mezzi di comunicazione del nostro paese.

Io però credo che sia giunto il momento, per quanto riguarda questo servizio, di introdurre alcune modificazioni nelle norme di concessione dei sussidi. Ora avviene questo fatto, che lo Stato, per dare un determinato sussidio, stabilisce quale è la differenza fra l'entrata, che si suppone possa farsi sopra una determinata linea, e la spesa.

Per la spesa si hanno dati precisi, ma per l'entrata si hanno dati molto incerti, perchè si fanno dei preventivi, che non sempre si verificano rispondenti alla realtà.

Ora che cosa succede? Succede che lo Stato dà un sussidio integrativo tra l'entrata e la spesa, in modo da colmare la presunta differenza passiva, e tiene conto dei sussidi da parte degli enti locali, come di una entrata.

Succede quindi che gli enti locali, che fanno un sacrificio, dando sussidi alle linee automobilistiche, in conclusione non fanno che il vantaggio dello Stato. Per esempio, la provincia di Parma dà 200 lire per chilometro, quella di Potenza mi pare che ne dia 60, notevolissimi sussidi dà quella di Milano, ma qualunque sia questo sussidio in conclusione a detrimento del concorso dello Stato. A me parrebbe che anche per le linee automobilistiche si potrebbe adottare un concetto che permettesse alle iniziative locali di fare maggiori sforzi, sforzi dai quali lo Stato ritrarrebbe un grandissimo vantaggio esso stesso, in quanto potrebbe subsidiare un maggior numero di linee. Si potrebbe, ad esempio, fare quello che si fa per le bonifiche, che sono classificate in categorie diverse, ed a seconda della categoria si richiedono agli enti locali proporzionati sacrifici, concorrendo per il rimanente lo Stato in maniera da rendere possibile l'esecuzione di determinate opere di bonifica. Introducendo nella nostra legislazione per le linee automobilistiche questo concetto, si terrebbe conto in modo logico e razionale dei sacrifici fatti dai singoli enti locali.

E poichè ho facoltà di parlare, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla questione gravissima dei passaggi a livello. Recentemente il Consiglio Provinciale di Milano ha votato un ordine del giorno che sarà presentato all'onorevole ministro e che io raccomando vivamente alla sua attenzione.

Ormai molte strade sono completamente sacrificate dai passaggi a livello. Vicino a Milano ne abbiamo molte in pessime condizioni e credo che lo stesso avvenga in vicinanza delle altre più importanti città del Regno. Un passaggio a livello su di una strada di notevole traffico, fa sì che il transito dei veicoli su di essa venga ad essere arrestato per lunghe ore. Ad esempio, il passaggio a livello di Rogoredo ha un tempo di chiusura complessivo di quindici ore al giorno, in modo che la potenzialità di traffico della strada viene ad essere ridotta in modo notevolissimo.

I passaggi a livello non sono più compatibili colle esigenze del traffico sulle nostre vie ordinarie, e, per farsi un'idea di

ciò che fanno le altre nazioni basterà citare l'esempio della Svizzera che ha stanziato 60 milioni per sopprimerli; basterà citare ciò che fanno l'Inghilterra ed il Belgio, che nelle nuove costruzioni di linee ferroviarie non ammettono più che vi abbiano ad essere passaggi a livello.

A me parrebbe giusto che venisse sancito il concetto che qualche volta in Italia venne attuato, cioè che le ferrovie avessero ad entrare nella spesa totale occorrente per togliere i passaggi a livello precisamente per ciò che occorre per poter fare il sotto o il sopra passaggio per la parte che sta direttamente sotto o sopra la sede ferroviaria.

Ancora, in materia di strade, raccomando vivamente all'onorevole ministro di voler dare norme speciali per le segnalazioni sulle strade, in modo da rendere uniformi le indicazioni in tutto il Regno.

In molti paesi vi sono segnalazioni per i punti più pericolosi e per quelli più notevoli, con grande comodità dei forestieri, insomma indicazioni disciplinate con regole tali per cui chi si trova sulla strada abbia a poter facilmente orientarsi.

Di più è necessario, che in Italia si pensi a dar norme generali per tutte le provincie per poter fare delle statistiche del carreggio in modo uniforme, con dati confrontabili, come si fa in Francia. Ora per esempio, vi è un disordine completo per quanto riguarda l'unità veicolo, e non è comodo confrontare dati di tale fatta, mentre se noi che in tante altre, e forse troppe cose, abbiamo l'abitudine di far eccessivi regolamenti, dessimo istruzioni tali a tutte le provincie da avere statistiche del carreggio basate su concetti unici, si potrebbero avere elementi di fatto perfettamente confrontabili e che potrebbero riuscire utilissimi anche a proporzionare le spese di manutenzione alle esigenze del traffico realmente esistente su ogni strada.

Chiudo raccomandando ancora una volta vivamente all'onorevole ministro, che ha dimostrato coi fatti di voler attuare una politica fattiva, il problema stradale, dalla cui soluzione dipende in tanta parte la rigenerazione civile ed economica del nostro Paese! (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

Chiusura della votazione segreta.

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

(*Gli onorevoli segretari procedono alla numerazione dei voti.*)

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Montù, il quale svolgerà anche i seguenti due ordini del giorno da lui presentati insieme con altri deputati:

« La Camera, convinta che alla buona manutenzione della viabilità in Italia concorra essenzialmente l'opera assidua, attenta e diligente dei cantonieri nazionali, invita il Governo a migliorarne le condizioni economiche onde assicurarne il massimo buon rendimento, vigilando ed esigendo che eguale trattamento sia fatto dagli enti competenti in riguardo dei cantonieri comunali e provinciali.

« Montù, Ancona, Gallina, Cerimenati, Coris ».

« La Camera, convinta della urgente necessità che alle provincie ed ai comuni sieno dati mezzi adeguati per il miglioramento della manutenzione delle strade ordinarie, invita intanto il Governo a perfezionare il servizio per il trasporto ferroviario dei materiali di inghiaimento allo scopo di poter concedere speciali agevolazioni alle amministrazioni cui la manutenzione incombe.

« Montù, Ancona, Gallina, Cerimenati, Coris, Montemartini ».

L'onorevole Montù ha facoltà di parlare.

MONTÙ. Onorevoli colleghi! Consentitemi che con quella forma alla buona che mi ha procurato già altre volte la vostra lusinghiera benevolenza, abbandonando per un momento il volante della fuggente automobile, scendendo dalla sbuffante e potente locomotiva ferroviaria e lasciando le superne aeree sfere dei velivoli, io vi trattenga brevemente e pedestremente sopra questioni di viabilità ordinaria, sull'argomento delle strade carraie che costituiscono pur sempre, nonostante i più moderni e perfezionati mezzi di comunicazione, le fondamentali e più importanti arterie dell'industria e del commercio.

Partroppo in Italia al primo e più indispensabile mezzo di comunicazione, la strada, non molti si interessano o quanto meno se pure mercè l'opera benemerita del *Touring Club Italiano* la questione fu agitata, ed ora enti pubblici e privati, ricchi e poveri, tecnici e profani riconoscono la necessità di occuparsene e di provvedervi, viceversa però il problema è ben lungi dalla sua soluzione pratica e generale.

La Sicilia, la Sardegna e parecchie altre plaghe centrali e meridionali della nostra penisola continuano ad agitarsi per conseguire quei mezzi di comunicazione indispensabili che tuttora mancano; ed ove poi la mancanza di strade è meno sentita, non meno viva ed acerba si fa sentire la deficienza della loro manutenzione, specialmente per quanto riguarda le strade comunali.

Generalmente tali strade sono in condizioni pessime ed ora poi anche le strade maggiori, ove la manutenzione era passabile, aggravate dalla circolazione meccanica, si trovano impotenti a resistere contro questo nuovo e così grave elemento di deterioramento. Non credo proprio necessario di istituire confronti coll'estero: tutti sanno le condizioni di assoluta inferiorità in cui si trova il nostro paese di fronte ai paesi stranieri, inferiorità che preme in modo doloroso ed esiziale su tutto il funzionamento economico nazionale: sono milioni e milioni di prodotti che non si possono esitare e che non possono sopportare la concorrenza estera per difetto assoluto di strade; sono milioni e milioni di entrate che non si possono realizzare impedendo, per le pessime condizioni in cui si trovano le nostre strade ordinarie, che ricchi forestieri vengano in Italia a visitare le bellezze artistiche e naturali tanto abbondanti e numerose nel nostro paese e non apprezzabili dalla fugace vaporiera.

Non credo perciò superfluo mandare di qui un vero voto di plauso al *Touring Club* ed all'ingegnere Massimo Tedeschi che colla loro azione perseverante tengono desta l'attenzione pubblica sull'importante problema, reclamando, istigando e cercando che alla questione stradale sia provveduto urgentemente col concorso di tutti quanti possono influire per aiutarne la soluzione con azione energica, e per portarci sulla via di risultati pratici e concludenti.

Il Governo ha emanato leggi provvide per completare la viabilità provinciale e comunale, per creare comunicazioni ove non esistono, per favorire i comuni isolati, per facilitare gli accessi alle stazioni ferroviarie od agli approdi di vie acquedotti; ma se per le prime leggi si diede vigoroso impulso con sufficienti stanziamenti, per le recenti invece i fondi stabiliti sono talmente scarsi e diluiti in un lasso così lungo di tempo sicchè tutto il beneficio della legge si perde in questa sua esecuzione così debole, lenta e frammentaria. Le strade comunali tendono in genere ad una rovina definitiva;

le provincie d'altra parte si dibattono nelle strettoie della scarsità dei mezzi finanziari e lo Stato mentre deve provvedervi non può per proprio conto continuare sugli antichi sistemi, epperò deve portare il servizio stradale di tutta la nazione in armonia coi nuovi bisogni, applicando i mezzi moderni ed idonei di manutenzione affrontando la questione con quell'ardimento pienamente giustificato dall'immensa utilità che ne conseguirebbe il pubblico. Su questo problema io mi permetto di richiamare oggi qui formalmente tutta la più illuminata e saggia attenzione del Governo invitandolo formalmente a destinarvi tutti quei mezzi che valgono a far cessare una condizione di cose che già troppo si è aggravata. A questo invito fatto in forma modesta quanto precisa io prego di volermi dare risposta altrettanto autorevole e categorica giacchè proprio non io ma tutta la Camera non si acqueterebbe di fronte a vaghe e generiche affermazioni del Governo. Giustamente si sono dati e si dovranno dare mezzi per migliorare i vari servizi delle comunicazioni epperò si ritenga che mezzi adeguati non possono negarsi per le strade tanto utili e indispensabili a tutto il paese, a tutte indistintamente le classi di cittadini, per le strade che nel caso delle comunicazioni sono l'indispensabile pane dell'alimentazione.

Il Congresso internazionale della strada del 1908 in cui erano rappresentate ventisette nazioni e quello più recente di Bruxelles ove ne figuravano ben trenta tutte con delegati ufficiali e circa 1.200 intervenuti da ogni parte del mondo, hanno dimostrato in quale altissimo conto sia tenuta tale questione presso tutte le nazioni del mondo civile. Nei soli quattordici Stati dell'Europa vi sono oltre un milione 600,000 chilometri di strade che rappresentano un patrimonio di 25 miliardi e che importano una spesa annua di manutenzione di oltre 800 milioni e la Francia per bocca del suo ministro ammoniva: « noi abbiamo una rete stradale che rappresenta un capitale di sei miliardi, accumulati con lunghi e pazienti sforzi; non basta mantenerlo, bisogna accrescerlo! »

Per il mutato transito di circolazione sulle strade, per lo sviluppo già preso e per quello prevedibile del ciclismo, automobilismo, trazione a vapore ed elettrica che si esercitano ora con intensità ognora crescente, si rendono del tutto insufficienti i mezzi tecnici di manutenzione e le provvidenze finanziarie.

Urge adattare la legislazione ai mezzi

moderni; è necessario stralciare dalla legge organica dei lavori pubblici la parte inerente alle strade e creare un Codice stradale che disciplini la viabilità a partire dalle strade di grande comunicazione fino al più umile sentiero di campagna così come la Francia ce ne dà mirabile esempio.

In tale Codice dovranno disciplinarsi i rapporti tra le linee tramviarie e le strade, sicchè esse fra di loro utilmente si integrino e non continui lo sfruttamento della tramvia a tutto danno della strada ordinaria e con peggioramento delle condizioni della circolazione.

Devono studiarsi le questioni degli attraversamenti con ferrovie, ora fatti a danno delle strade, delle traverse, dei rapporti tra i vari mezzi di trasporto, dei rinforzi delle opere d'arte ecc. ecc. Gli studi ed il materiale non mancano per una tale riforma ed un buon codice stradale farebbe compiere un notevole passo nella soluzione della questione.

Da noi in Italia manca il concetto della buona strada; tutti ci adattiamo alle cattive strade come ad un male inevitabile ed anche quelli che vorrebbero ovviarvi non possono farlo per ineluttabili ragioni finanziarie. E pensare che se si tenesse conto della differenza della spesa di costo di trasporto del quintale-chilometro con strade buone in confronto di quello richiesto per le strade cattive in rapporto al traffico di una determinata regione, si giungerebbe a cifre veramente sbalorditive: cifre rappresentanti lo spreco di denaro che annualmente si deve fare in causa delle cattive strade.

Il risparmio che ridonderebbe alla pubblica economia colle buone strade compenserebbe parecchie e parecchie volte la maggior spesa necessaria per una buona manutenzione.

Do lode sentita al ministro dei lavori pubblici per avere recentemente nominata una commissione che studia l'applicazione della compressione meccanica dei materiali d'inghiaimento per le strade nazionali; mi consenta però, onorevole ministro, che io rilevi che all'estero da oltre mezzo secolo un tale sistema è in vigore e dà i migliori e più proficui risultati. Le nostre strade sono così malandate che le massicciate sono disfatte e per applicarvi la cilindratura bisogna rifarle; ma questa è ricostruzione e non manutenzione! Qualunque strada all'estero è tenuta in condizioni perfette quali possono addirsi ad uno specchio e tutta la più

progredita meccanica si chiama a contributo per avere le migliori spazzatrici, inaffiatrici, rompipietra ecc. ecc. Lo Stato deve essere di esempio per le provincie ed i comuni; le provincie ed i comuni debbono avere per provvidenze legali i mezzi necessari al buon mantenimento delle loro strade e la nuova legge stradale dovrà favorire i consorzi dei comuni affinché colla collettività delle spese per questo riguardo abbiano a realizzarsi economie che permettano l'uso dei più moderni sistemi della tecnica stradale.

E svolgerò ora l'ordine del giorno firmata anche dagli onorevoli Ancona, Gallina, Cerimenati ed altri. Prescindendo anche per momento dalla riforma dei tributi locali, provincie e comuni saranno facilitati nella possibilità di una buona manutenzione stradale qualora possano procurarsi con spesa non eccessiva un ben adatto materiale d'inghiaimento.

Per i 140.000 chilometri complessivi di strade in Italia vengono erogati oltre trenta milioni all'anno per il solo acquisto dei materiali da massicciate: se a questi si aggiungono gli aumenti che man mano si producono per un maggior costo di preparazione e di trasporto si comprenderà come non dappertutto si adoperi il materiale più opportuno soprattutto poi come ovunque si cerchi di metterne la minor quantità possibile.

Le tariffe ferroviarie italiane sono per ciò che riguarda il trasporto della ghiaia e del pietrisco notevolmente più alte di quelle in uso presso le nazioni commercialmente ed industrialmente più progredite e anche dove le ferrovie non sono esercitate dallo Stato: in Italia automaticamente il Governo arrecherà un notevole beneficio alle provincie ed ai comuni se disporrà che la tariffa ferroviaria locale numero 237 piccola velocità venga estesa al trasporto dei materiali d'inghiaimento (ghiaia e pietrisco) necessari alla manutenzione delle strade ordinarie appartenenti a tutte le Amministrazioni pubbliche italiane, estendendola per qualunque distanza di percorso.

Le nostre provincie difficilmente, dato ormai il prossimo esaurimento delle cave di pietrisco e di ghiaia, possono provvedersi sul sito, ma devono e dovranno ricorrere a materiali da massicciata estratti da cave situate a distanze superiori ai 150 od ai 200 chilometri dalle loro strade.

Evidentemente le migliori cave di tali materiali si trovano nelle valli alpine e siccome è logico dover ammettere che dalle

alpi e verso le alpi un non difficile studio di statistica nella Direzione dei trasporti farebbe rilevare che soprattutto in determinate epoche dell'anno non poco materiale ferroviario si interna carico nelle vallate per ritornare vuoto, così io reputo che a facilitare a tutte le provincie una distribuzione larga e sufficiente di materiale di inghiaimento sia opportuno studiare delle agevolazioni per cui, mentre si utilizzerà proficuamente e meglio di ora il materiale ferroviario nell'andata e nel ritorno, si potrà contemporaneamente adottare per tutte le provincie la tariffa di favore che ora si concede ad una soltanto e per cui è fissato un prezzo di trasporto di lire 0,0257 per tonnellata-chilometro, estendendola però per distanze superiori ai dieci chilometri: la riduzione ad un tale costo di trasporto solo quando i percorsi superino i 300 chilometri non riuscirebbe assolutamente di alcun vantaggio agli enti interessati.

Non sarà inopportuno che io rilevi qui gli immediati benefizi che automaticamente ne ridonderebbero per questo fatto ad alcune delle nostre provincie. La provincia di Milano potrebbe estendere l'impiego degli ottimi materiali ricavabili dal Ticino fra Tornavento e Vigevano, dall'Adda, dal Po alla confluenza della Trebbia, ricorrendo vantaggiosamente ai porfidi granitoidi delle cave di Cuasso al monte, ai graniti di San Fedelino, ai serpentini della Valtellina.

La provincia di Torino e quella di Novara potrebbero utilmente impiegare gli ottimi materiali delle cave di Montaldo Dora, di Ivrea, di Baldissero, delle Valli di Lanzo, delle Valli di Susa e del Lago Maggiore. Analogamente avverrebbe per la provincia di Pavia.

La provincia di Padova potrebbe impiegare con rilevanti vantaggi tecnici ed economici sulla strada trevisana, su quella tirolese, su quella di Campo S. Piero, di Zocco, di Boara, di Bevilaqua, di Pressana, di Este, la ghiaia ottima per massicciate ricavabile dal Brenta; favorita sarebbe pure la fornitura della ghiaia alla provincia di Rovigo dall'Adige e dal Brenta e dalla cava di Rivalta.

La provincia di Ferrara potrebbe economicamente avere maggiore materiale di inghiaimento da Mantova ed il pietrisco dal Reno e dall'Idice; la provincia di Firenze potrebbe estendere con certo vantaggio l'impiego dei suoi migliori calcari cocenici, alberesi e colombini ed sperimentare quello

di calcari più antichi provenienti dalle provincie limitrofe quale il calcare grigio cupo dei monti pisani.

La provincia di Modena potrebbe convenientemente formare del pietrisco coi ciottoli del Mantovano; così grande economia risentirebbe la provincia di Forlì mentre quella di Parma potrebbe adottare materiali assai migliori.

La provincia di Pisa potrebbe trasportare sulle sue strade della pianura il calcare alberese che abbonda nelle colline da Rosignano a Montenero e nella valle dell'Ardenza.

Per la provincia di Ravenna poi, poichè il problema dell'approvvigionamento trova la impossibilità della sua soluzione nella provincia stessa perchè ivi non esiste alcuna cava di materiali da massiciata, così dovendosi ricorrere alle cave delle provincie vicine di Bologna, Forlì e Pesaro è evidente quanto grande sarebbe il vantaggio che ne risulterebbe da benintese agevolazioni di trasporto e di tariffe ferroviarie.

In alcune provincie del Napoletano vige ancora il sistema di mantenimento delle strade a corpo ed *a forfait* per cui la massiciata deve essere tenuta ad una determinata altezza e costituita con un determinato materiale di inghiaiamiento.

Lasciando invariati gli obblighi dell'imprenditore, una agevolazione di trasporto e di tariffa potrebbe permettere la diminuzione del canone di manutenzione ricorrendo alle stesse cave di prelevamento, oppure potrebbero prescrivere migliori cave o maggiori altezze di massiciata, o l'una e l'altra cosa insieme: in ogni caso ne deriverebbe sempre una economia per le amministrazioni appaltanti ed un miglioramento del loro patrimonio stradale.

Le provincie di Reggio Emilia, Arezzo, Grosseto, Massa-Carrara, Macerata, Roma, Palermo, Campobasso, Salerno, Trapani potrebbero impiegare materiali migliori degli attuali e tutto questo e ovunque con un immediato e notevolissimo beneficio dell'interesse generale.

Onorevole ministro! Tutte le sessantanove provincie del Regno ricorrono a voi per un affidamento al riguardo, e per esse ve lo chiedono i colleghi nostri appartenenti a Consigli provinciali ed io cito gli onorevoli Rizzetti, Goglio, Falcioni, Di Cambiano, Pistoia, ecc. ecc.

E l'Istituto che alla risoluzione di questo vitale problema ha rivolto le migliori e più fattive sue energie vi dice pure, o ministro

dei lavori pubblici, come a quest'opera di risanamento voi possiate provvedere gratuitamente in dipendenza della assillante questione finanziaria: ogni amministrazione deve preparare un piano completo di riassetto stradale eseguibile in non troppo lungo periodo di tempo e voi, a partire dal futuro esercizio, dovete aumentare gli stanziamenti attuali del bilancio per la manutenzione delle strade nazionali; uno stanziamento speciale dovete fare per la sistemazione e rifacimento graduale delle massicciate che più ne abbisognano cercando con ogni cura di affrettare le costruzioni stradali già previste con precedenti leggi. E non solo non dissento ma reputo opportuno che contemporaneamente vogliate studiare l'istituzione di qualche tassa speciale per venire in aiuto alle strade, analoga a quella così detta industriale che già altrove ha dato buoni frutti.

E parlando di strade e della necessità della loro buona manutenzione mi consenta la Camera che io, anche per economia di tempo, svolga qui l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare suffragato dall'amico onorevole Ancona e da altri per richiamare tutta la benevolenza del Governo sulle condizioni invero penose dei cantonieri delle strade nazionali, provinciali e comunali.

Non entrerò in dettagli e non vi dirò quali cose essi chiedano e perchè molteplici ragioni ci abbiano sollecitati a presentare questo ordine del giorno. Rileverò piuttosto che qualunque spesa sarebbe vana, qualunque sistema ultra moderno di manutenzione riuscirebbe improduttivo se il cantoniere, l'organo animato e cosciente della invocata trasformazione di miglioramento non operasse con tutta quella diligenza, con tutta quella interessata attenzione che da lui si richiedono per la polizia stradale, per l'impiego di meccanismi talvolta richiedenti istruzione e cure speciali: il cantoniere stradale qualunque strada debba vigilare e mantenere è ad un tempo pubblico agente dell'ordine e lavoratore di fiducia: egli deve quindi essere un pubblico ufficiale e le sue condizioni morali e materiali debbono permettergli di poter coprire degnamente la sua carica stimolandone in ogni istante i sentimenti della più zelante abnegazione.

I cantonieri nazionali e quelli provinciali e comunali hanno da tempo formulato memoriali e richieste e dei loro desiderata che voi conoscete noi ci facciamo patroni chiedendovi una parola di benevolenza

affidamento la quale ci assicuri che mentre sarà provveduto a che l'opera dei cantonieri tutti sia frequentemente controllata nel supremo interesse della strada, le condizioni loro economiche e morali saranno migliorate sicchè alla strada essi diano le migliori delle loro energie.

Da poco tempo fu emanato il regolamento unico che disciplina la larghezza dei cerchioni in rapporto al carico ed io chiedo che per l'esecuzione integrale e scrupolosa di questo regolamento sia provveduto nel modo più efficace: vi faccio rilevare tutti i dannosi inconvenienti che derivano soprattutto per il piccolo commercio agricolo e per i trasporti dei prodotti del suolo dai numerosi passaggi a livello ove le barriere rimangono talvolta chiuse per delle ore consecutive e per parecchie ore nel giorno e vi chiedo che nel bilancio venga stanziata una somma adeguata per la graduale soppressione dei passaggi a livello esistenti, a cominciare da quelli che maggiormente intralciano il traffico delle strade ordinarie.

Soprattutto io credo che il Ministero dei lavori pubblici, raccogliendo ed integrando autorevolmente l'iniziativa del Touring Club e l'opera egregia del commendatore Luigi Vittorio Bertarelli, debba soprattutto cominciare colla più proficua delle propagande, col suo esempio.

Nella mia Torino nel venturo anno io vorrei poter fare qui oggi l'augurio che tutti gli italiani da qualunque regione d'Italia potessero convenire per ammirare la Mostra internazionale della strada che segnerà certamente una completa riuscita, ma che a Torino tutte le regioni d'Italia potessero contendere il primato nella manutenzione stradale a quelle amministrazioni e provinciali e comunali che per questo titolo già ripetutamente furono ammirate all'estero: purtroppo questo non potrà avvenire epperò io chiedo che il Ministero indipendentemente dalla partecipazione alla Mostra generale dei lavori pubblici abbia a partecipare in modo particolare e degno nella Mostra internazionale della strada.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, non vi stupisca che vi abbia così a lungo intrattenuti su questo pedestre argomento: mentre purtroppo si parla di inasprimento di tariffe ferroviarie, anche l'uomo più moderno deve pensare a mettere in valore gli antichi sistemi; deve tornare alla strada che purtroppo in Italia è sempre o fangosa o polverosa, deve ricordare che all'estero vi è ovunque, anche in Giappone, tutta una rete

ben organizzata di canali e vie d'acqua e per queste dolorose constatazioni, poichè in Italia nulla o ben poco abbiamo, io mi permetto ancora di chiedervi, onorevole ministro, se non crediate urgente ed opportuno di applicare la legge Bertolini dell'anno scorso sulla navigazione interna e se oltre all'aver nominato una Commissione per la compilazione del regolamento conseguente, non crediate urgente ed indilazionabile far procedere alla classifica dei corsi d'acqua ed a quelle opere che la legge vi autorizza di far eseguire per rimettere in valore al più presto possibile quello che già abbiamo e che per troppo tempo il Governo ha dimenticato di possedere.

E contemporaneamente e per il nesso strettissimo che questo ha colla navigazione interna, consentitemi, onorevole ministro, che io vi chieda che cosa sia avvenuto del disegno di legge presentato dai ministri delle finanze e dei lavori pubblici « sulle derivazioni ed usi di acque pubbliche » il 15 dicembre 1908 al Senato del Regno.

Voi certo non avete dimenticato come quì il disegno di legge fosse stato salutato con vero compiacimento e per la sobrietà della relazione ministeriale e per la moderazione dello spirito informatore della legge: con esso non si abbandonava nella sua sostanza la legge esistente per introdurre una pericolosa rivoluzione, ma si temperava con quelle disposizioni da lungo reclamate dalle nuove applicazioni industriali e dalle nuove esigenze dei tempi.

Due anni fa, perchè tanto è oramai il tempo trascorso dacchè il Senato esaminò questa legge, non si era ancora tanto evoluti che, anche prima che una legge fosse stampata e distribuita ai deputati, sorgessero ovunque agitazioni e proteste. Anzi, se pure si rilevarono difetti da correggere, unanime fu l'augurio che il disegno diventasse al più presto legge dello Stato. E così niuno ne sa più nulla e chissà quanto tempo ancora dovrà passare per dare finalmente un assetto stabile all'industria della utilizzazione delle nostre forze idrauliche. Con tutto il doveroso riguardo per l'Alta Corte vitalizia io prego il Governo di voler sollecitare la discussione di questa legge di sì vitale importanza per l'industria del carbone bianco, industria per tante ragioni benemerita dell'economia nazionale e che ha bisogno, per meglio affermarsi e svilupparsi nello interesse del paese, di uscire dallo stato di incertezza entro cui si è dibattuta nell'ultimo decennio, fra le alterne vicende

delle perpetrate circolari ministeriali e delle minacciate nuove leggi.

Sopra un ultimo argomento consentitemi, onorevoli colleghi, che io richiami l'autorevole esame del ministro e la benevola attenzione vostra: accennerò brevemente alle disposizioni legislative e regolamentari per la circolazione degli automobili che con quelle imposte dal regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, costituiscono un tutto vessatorio e fiscale per cui già altissime furono non soltanto le querimonie degli automobilisti, ma sono tuttora fondate le lagnanze dell'industria automobilistica che in Italia si dovrebbe invece con ogni mezzo cercare di aiutare e far progredire, accordandole il maggior favore di espansione.

Ricordo per sommi capi che l'articolo 4 ammette la contravvenzione senza l'avvertimento con che esplicitamente si dica che si vuol punire, ma non si vuole ovviare al male degli automobilisti che pazzamente e con pericolo dei terzi spingono le macchine a velocità eccessive. Con questo metodo le contravvenzioni arrivano dopo giorni, settimane e talvolta anche mesi, quando cioè l'automobilista assolutamente non ricorda più nè luoghi, nè fatti, nè può precizarli e soprattutto non può procurarsi testimoni a sua difesa, sicchè deve ineluttabilmente pagare.

Il regolamento del 1909 pretende che le targhe sieno sempre pulite, e questa pretesa è teoricamente commendevole, ma praticamente irraggiungibile, perchè se è giusto che le targhe non rimangano imbrattate, viceversa esigere che quella posteriore posta a 40 centimetri dal suolo sia sempre leggibile, è addirittura chiedere l'impossibile col polverone e col fango che abbonda sistematicamente sulle nostre strade; anche se vi fossero automobilisti scrupolosi e osservanti della legge, che ad ogni fermata scendessero per pulire la targa, lo stato delle nostre strade è tale per cui dopo pochi passi le indicazioni delle targhe posteriori tornerebbero a diventare illeggibili.

I miei cari ed onorevoli colleghi sanno come io prediliga i salariati degli enti locali e specialmente i corpi armati e quelli investiti di qualifica di pubblico ufficiale per i quali già ho ripetutamente parlato in questa Camera persuadendo il Governo della urgente necessità di concedere loro i miglioramenti modesti e giusti che essi vanno da tempo reclamando: ebbene, malgrado tutto questo, io debbo affermare che l'inte-

ressenza che questo regolamento sugli automobili assegna alle guardie è così elevata che in determinate regioni non è assolutamente più possibile circolare cogli automobili perchè si è sicuri che dopo un certo tempo vi colpisce la contravvenzione, contravvenzione che la povera guardia è spinta ad elevare e per una troppo scrupolosa osservanza di elastici regolamenti, e per una inesatta valutazione della velocità e finalmente perchè il suo insufficiente stipendio acuisce in lui l'odio improvviso e generale che sorge nel camminatore contro colui che veloce lo sorpassa in automobile e deve ineluttabilmente accecarlo di polvere od imbrattarlo di fango.

Le guardie hanno diritto ad un quarto ed anche ad una metà sulle 50 e 100 lire della prima contravvenzione nonchè sulle 300 e 500 delle recidive. Ora è evidente che gente mal pagata, come lo sono in genere le guardie dei paesi rurali, sieno istintivamente indotte a non rinunciare ad elevare contravvenzione per il passaggio di ogni singolo automobile, ben sapendo che l'automobilista allorchè sarà contravvenuto non può difendersi anche se la contravvenzione gli è appioppata a torto! Ne consegue quindi una moderna forma di obbrobrioso ed elevato pedaggio che in certe regioni gli automobilisti possono preventivare con sicurezza di dover pagare in qualche centinaia di lire.

Come questi che ho qui ricordati, altri parecchi inconvenienti potrei qui citare per giustificare le vivissime e non infondate lagnanze sorte da ogni parte del Regno fin dal luglio 1909 onde ottenere l'abrogazione o quanto meno la modificazione dell'articolo 3 della legge 15 luglio 1909: le gravezze insopportabili e deleterie non soltanto per gli automobilisti, ma per l'industria ed il commercio degli automobili con tutte le industrie affini e conseguenti, emergono dal predetto articolo e dalle disposizioni contenute nei regolamenti 29 luglio e 16 novembre 1909 sui veicoli a trazione meccanica.

Siamo giunti ad un punto per cui non pochi proprietari di automobili lasciano la macchina inattiva nel proprio garage per evitare essenzialmente le seccature e la troppo facile probabilità di vedersi trascinati in giudizi penali senza averne assolutamente colpa.

Il Governo dando prova di praticità e di benintesa larghezza, riconoscendo la sussistenza di inconvenienti ed oscurità nel citato regolamento emanò una provvida cir-

colare; ma le istruzioni saggiamente impartite al riguardo non valsero, nè lo potevano, a dirimerli e chiarirle sicchè io faccio formale richiesta che con nuovi provvedimenti di legge e con nuove disposizioni regolamentari il Governo voglia attuare una riforma completa e razionale dell'intero regolamento per cui sia tenuto in giusto conto quanto l'automobile Club d'Italia è andato chiedendo e si ottenga per le nuove disposizioni un opportuno coordinamento cogli impegni internazionali assunti al riguardo.

Onorevoli colleghi, ho finito e mi illudo che la modesta mia parola, integrando l'argomento già brillantemente svolto dall'onorevole Bignami, sia riuscita a richiamare tutta la vostra autorevole attenzione su questo problema di primissima importanza nazionale, e inducea l'onorevole ministro dei lavori pubblici a darmi dei precisi affidamenti che a tutte queste vitali questioni egli intende provvedere con quella sagace attività che lo distingue.

La strada, della quale potè dirsi che ha creato il tipo sociale e sulla quale corse da questa Roma con le aquile vittoriose la civiltà latina, la strada che tutti i popoli che si fecero grandi, dalla Francia col Primo Napoleone all'Austria che per essa ebbe espansione e dominio, intesero ed intendono come uno degli elementi più efficaci e fecondi di progresso, deve gustamente attrarre la più vigile attenzione di tutti coloro che non dimenticano l'esperienza e le glorie del passato e guardano forti ai doveri del presente ed alle speranze dell'avvenire. (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cutrufelli.

CUTRUFELLI. Stante l'ora tarda, chiederò di rimettere il mio discorso a domani.

PRESIDENTE. Ma allora, quando finiremo?

CUTRUFELLI. Credo che i colleghi siano stanchi.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Mi pare che almeno fino alle sette e mezzo si potrebbe continuare!... Se non parlerà lei, parlerà un altro. (*Si ride*) Parli dunque.

CUTRUFELLI. Onorevole signor Presidente, volevo richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole signor ministro in merito alle strade, sia dal punto di vista della costruzione, che da quello della manutenzione; ma, stante l'ora tarda, e dopo quanto ho detto stamane svolgendo la mia

proposta di legge sulla manutenzione delle strade; dopo quanto hanno detto il collega onorevole Bignami e l'onorevole Montù, rinunzio a svolgere la seconda parte del mio discorso, e mi limiterò a ciò che concerne la costruzione delle strade.

Non convengo nell'opinione di altri colleghi per ciò che si riferisce alla costruzione delle strade ordinarie. E' vero che in materia di manutenzione, abbiamo da guardar molto all'estero; ma, in materia di costruzioni stradali, non è la stessa cosa. Se rileviamo che la Francia ha una rete stradale cinque volte superiore alla nostra; dobbiamo anche constatare che, per costruire un chilometro di strada in Italia, attese le nostre condizioni topografiche, s'incontrano maggiori difficoltà e maggiori spese che per costruire cinque chilometri di strada in Francia. In ordine alle strade provinciali e nazionali, nel 1863, avevamo una rete di 23 mila chilometri; nel 1904, era giunta a più di 50 mila chilometri. Dunque, in un periodo di tempo relativamente breve, abbiamo più che raddoppiato lo sviluppo della nostra rete. Il di più che resta a farsi, e convengo che non è poco, non deve impedirci di andare orgogliosi di quel che sinora abbiamo fatto.

Le costruzioni stradali di maggiore importanza noi le abbiamo fatte in applicazione alle leggi del 1869, 1875 e 1881.

Per quanto si riferisce alle strade provinciali, fra Stato e provincie, si sono spesi 283 milioni; 192 dallo Stato e 91 dalle provincie.

Ma non è delle costruzioni e delle spese fatte che io voglio occuparmi; io voglio occuparmi invece delle spese e delle costruzioni, che, sempre in adempimento delle ricordate leggi, si debbono fare.

Le strade provinciali che si debbono ancora costruire sono circa cinque mila chilometri e per esse vi è un impegno di 182 milioni dei quali 94 dovrà spenderli lo Stato e 88 l. provincie.

Sulla spesa di questi milioni, io richiamo l'attenzione del Governo: io penso che sia necessario, nel completamento della nostra rete stradale, avere un programma basato su criteri di giustizia, programma che fino a questo momento è mancato. Si è mancato, onorevole ministro, perchè altrimenti non si sarebbe verificato quanto sto per rilevare.

Esaminando l'ultima relazione della Direzione generale di ponti e strade, io ho potuto constatare che la estensione delle strade in Italia varia troppo da regione a

regione; io ho potuto vedere che lo sviluppo delle strade costruite nelle diverse regioni, in rapporto alla superficie, presenta differenze enormi.

Occupa il primo posto la Lombardia, vengono dopo il Veneto e l'Emilia; seguono le Marche, il Piemonte, la Toscana, la Campania, l'Umbria, la Liguria, l'Abruzzo e il Molise; restano in ultimo le Puglie, il Lazio, le Calabrie, la Sicilia, la Basilicata e la Sardegna.

Prescindendo dalla superficie delle diverse regioni e considerando la popolazione, troviamo al primo posto l'Umbria, al secondo l'Emilia, al terzo il Veneto; seguono le Marche, l'Umbria, la Toscana, il Piemonte, la Basilicata, la Lombardia, l'Abruzzo e Molise, l'Emilia; ed in ultimo il Lazio, la Calabria, le Puglie, la Campania, la Sicilia e la Liguria. Conglobando poi i rapporti in ordine alla superficie ed alla popolazione, e dando maggiore importanza alla superficie che è un elemento fisso, abbiamo una terza classificazione. Occupa il primo posto il Veneto; seguono l'Emilia, le Marche, l'Umbria, la Lombardia, il Piemonte, la Toscana, l'Abruzzo e Molise, le Puglie, la Campania, la Sardegna; vengono in ultimo la Liguria, il Lazio, la Basilicata, le Puglie, la Calabria e, ultima fra le ultime, la Sicilia.

Io non faccio qui, onorevoli colleghi, — perchè la Sicilia è l'ultima classificata, — una questione regionale. Io espongo fatti, e vorrei, che con la ulteriore spesa di 182 milioni si cominciasse a fornire di strade quelle regioni che maggiormente ne difettano.

In merito, onorevole signor ministro, desidererei una assicurazione categorica. E per le strade nazionali e provinciali non ho altro da dire.

Qualche cosa debbo aggiungere relativamente alla costruzione delle strade comunali. Noi tutti sappiamo che il programma di costruzione delle strade comunali era basato sulla legge del 30 agosto 1868. Per effetto di questa legge si sono costruiti in Italia 22 mila chilometri di strade, con la spesa di circa 368 milioni. La costruzione delle strade comunali proseguì regolarmente fino a quando la legge del 1894, ricordata dall'onorevole Bignami, sospese quella del 1868.

D'allora, per molti anni, non si fece più nulla. E solo assai più tardi, quando fu ministro dei lavori pubblici l'onorevole Tedesco, si poté riprendere un po' di attività con la benefica legge dell'8 luglio 1903.

Questa legge provvedeva alla costru-

zione delle strade dei comuni isolati e vi provvedeva in una maniera veramente buona, perchè lo Stato contribuiva con la metà della spesa e la provincia con un quarto. Molto i comuni avrebbero fatto con l'applicazione di essa; ma subito corse la voce di una legge migliore, e la loro opera si arrestò.

Il provvedimento atteso venne; venne la legge del 15 luglio 1906; una legge che costituì una vera e propria disillusione per i piccoli comuni bisognosi.

La legge del 1906 aumentava il sussidio dello Stato a quattro sestimi, riduceva ad un sesto quello della provincia, e limitava quindi ad un sesto soltanto il contributo del comune.

Ma, onorevoli colleghi, la legge del 1906 aveva una clausola che la rendeva assolutamente inapplicabile, ed era che l'iniziativa della costruzione veniva lasciata allo Stato.

I comuni, quando seppero, capirono che lo Stato non avrebbe costruito; e successivamente un fenomeno molto strano. I comuni della Sicilia, del Piemonte e di altre regioni d'Italia, avendo maggior bisogno di strade, rinunziarono ai vantaggi della legge del 1906 e preferirono la maggiore spesa allo accordare fiducia all'azione di Stato. È brutto a dirsi, ma è così.

Più tardi, ad iniziativa dell'onorevole ministro Bertolini, si ebbe una modificazione — così la chiamarono — della legge del 1906.

La chiamarono una modificazione, ma le modificazioni alla legge del 1906 erano così gravi che io non comprendevo perchè si volesse insistere a chiamarla modificazione.

Più tardi lo compresi però.

La nuova legge, che ha la data del 2 gennaio 1910, faceva questo: in primo luogo, impegnava 39 milioni e mezzo, e quindi dava i soldi che la legge del 1906 non dava; inoltre dava ai comuni la facoltà di iniziare essi la costruzione delle strade.

Di fronte a questi fatti nuovi, i comuni trovarono da una parte la legge del 1903, che diceva: costruite le vostre strade, pagando un quarto; e dall'altra la legge del 1910, che diceva: costruite le vostre strade, pagando un sesto.

E allora, onorevoli colleghi, la scelta non poteva dare più luogo a dubbi: i comuni dovevano richiedere l'applicazione della legge del 1910.

Senonchè questo non l'ha permesso il Governo. Il Governo ha detto: voi avete rinun-

ziato alla legge del 1906, implicitamente avete rinunciato alla legge del 1910, alla legge che ancora non era fatta, quando avete optato per quella del 1903.

Onorevole signor ministro, ciò è abbastanza strano, per non dire altro; e non deve avvenire. Non deve avvenire che i comuni, che hanno maggior bisogno, i comuni che furono più diligenti, debbano essere così crudelmente colpiti. Io domando a voi un affidamento perchè sia tolta la clausola odiosa della esclusione; io vi domando, onorevole ministro, che in un nuovo elenco siano compresi tutti i comuni che hanno diritto alla applicazione della legge del 2 gennaio 1910.

Io ciò vi domando, come doveroso atto di giustizia, e ve lo domando anche per raggiungere un'alta finalità: per dimostrare coi fatti ai piccoli comuni abbandonati fra i burroni della Sicilia o tra le gioaie delle Alpi e degli Appennini, che l'unità d'Italia ha giovato per tutti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni e proposte di legge:

Concessione della carta di libera circolazione sulle Ferrovie dello Stato ad ex deputati:

Presenti e votanti . . .	362
Maggioranza	182
Voti favorevoli	256
Voti contrari	106

(*La Camera approva*).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911:

Presenti e votanti . . .	363
Maggioranza	182
Voti favorevoli	278
Voti contrari	85

(*La Camera approva*).

Modificazione dei ruoli organici del personale del catasto, dei servizi tecnici di finanza e dei Canali Cavour:

Presenti e votanti	362
Maggioranza	182
Voti favorevoli	310
Voti contrari	52

(*La Camera approva*).

Sull'obbligo della laurea in medicina e chirurgia per l'esercizio della odontoiatria:

Presenti e votanti . . .	362
Maggioranza	182
Voti favorevoli	314
Voti contrari	48

(*La Camera approva*).

Cessione allo Stato del Museo Ridola in Matera:

Presenti e votanti . . .	363
Maggioranza	182
Voti favorevoli	327
Voti contrari	36

(*Commenti*).

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnini — Aguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Angiolini — Angiulli — Aprile — Are — Arlotta — Arrivabene — Artom — Astengo — Aubry — Auteri-Berretta.

Baccelli Alfredo — Bacchelli — Balsamo — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Battelli — Benaglio — Berenga — Berenini — Bergamasco — Bertarelli — Bertesi — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Emilio — Bianchini — Bignami — Bizzozero — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivano — Bonopera — Boselli — Brandolin — Brizolesi — Brunialti — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Caccialanza — Cacciapuoti — Caetani — Calda — Calissano — Calisse — Callaini — Calvi — Camera — Camerini — Campi — Canepa — Canevari — Cannavina — Capina — Capece-Minutolo Gerardo — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carcassi — Carmine — Cartia — Carugati — Casciani — Cascino — Casolini Antonio — Cassuto — Cavagnari — Cavina — Celesia — Centurione — Cermenati — Cerulli — Chiesa Eugenio — Chimienti — Chimirri — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Cicchetti — Cimorelli — Cipriani Gustavo — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colonna Di Cesaro — Colosimo — Comandini — Conflenti — Congiu — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Curreno — Cutruelli.

Da Como — Dagosto — D'Alì — Dal Verme — Danieli — Dari — De Amicis —

De Benedietis — De Cesare — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — De Nicola — De Novellis — Dentice — De Seta — Di Bagnò — Di Cambiano — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Trabia.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Faustini — Fazi — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiore — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Fraccacreta — Fradeletto — Francia-Nava — Frugoni — Fulci — Fumarola — Furnari — Fusco Ludovico — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gargiulo — Gaudenzi — Gerini — Ginori-Conti — Giolitti — Giovannelli Alberto — Giovannelli Edoardo — Girardi — Girardini — Giuliani — Giulietti — Giusso — Goglio — Grippo — Guarracino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Lacava — Landucci — Larizza — La Via — Leali — Leonardini — Leone — Libertini Pasquale — Lacro — Longinotti — Longo — Lucchini — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Magni — Maleangi — Mancini Camillo — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Mauna — Maraini — Marangoni — Margaria — Martini — Masciantonio — Masi — Masoni — Matera — Maury — Meda — Mendaia — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Miari — Milana — Mileto — Mirabelli — Modica — Molina — Montagna — Montemartini — Montù — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri

Nava Cesare — Nava Ottorino — Negri De Salvi — Negrotto — Niccolini — Nunziante.

Odorico — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Paparo — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Pellegrino — Pellerano — Perron — Pietravalle — Pinchia — Pini — Pipitone — Pistoja — Podrecca — Pozzato — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prampolini.

Quaglino.

Raineri — Rampoldi — Rasponi — Rastelli — Rava — Ravenna — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizzetti — Rocco — Romanin-Jacur — Romeo — Ronchetti — Rondani — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Roth — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanarelli — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Saporito — Scalini — Scalori — Scano — Scellingo — Schanzer — Scoria-rini-Coppola — Semmola — Sighieri — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Speranza — Squitti — Staglianò — Stoppato — Strigari — Suardi.

Talamo — Tedesco — Teso — Testasecca — Torlonia — Torre — Toscanelli — Toscano — Trapanese — Turati — Turco.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venditti — Ventura — Venzi — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

Zaccagnino — Zerboglio.

Sono in congedo:

Bonomi Paolo.

Capaldo.

Rizza.

Sono ammalati:

Camagna — Cesaroni.

De Tilla.

Gartorno.

Matteucci.

Richard.

Teodori.

Assenti per ufficio pubblico:

Cameroni — Cimati.

Dauo.

Proposte di legge.

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

Interrogazioni, interpellanze e mozioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e delle mozioni presentate oggi.

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti per conoscere quali criterii si adottano nell'or-

dinare ispezioni o inchieste, quale quella per l'archivio notarile di Bergamo, che dura da quasi quattro mesi e continua.

« Attilio Rota ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per conoscere, se e quali provvedimenti intenda adottare verso il maresciallo dei reali carabinieri di Corinaldo, il quale senza alcuna ragione procedette pazzescamente, il 14 corrente, all'arresto d'un onesto cittadino, suscitando l'indignazione di tutta la cittadinanza e provocando dimostrazioni che avrebbero compromesso l'ordine pubblico se non fossero prontamente intervenute l'autorità comunale e l'autorità giudiziaria.

« Bonopera ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se non reputi necessario dare un nuovo ordinamento alla cattedra ambulante di agricoltura di Roma e ciò allo scopo di sottrarre l'azione del direttore della stessa alle influenze interessate a lasciare inapplicata la legge di bonifica dell'Agro romano.

« Pozzato, Samoggia, Barzilai, Celli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni per le quali ad alcuni guidatori dirigenti delle linee elettriche varesine che hanno conseguita tale qualifica a norma del regio decreto 14 settembre 1904, n. 539, e che hanno prestato lodevole servizio per otto anni, si sia imposto successivamente l'obbligo di conseguire la nuova qualifica di macchinisti mediante un esame di meccanica, e siansi poi mutate le mansioni con violazione dei diritti acquisiti, e senza che ciò fosse giustificato da mutate condizioni di servizio.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e culti, per sapere se non creda dovere di equità estendere al personale delle tramvie urbane il beneficio concesso al personale delle ferrovie e delle tramvie a trazione meccanica dall'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni che lo inducono a non annuire alle ripetute domande dei comuni limitrofi alla ferrovia Verona-Ala, che reclamano un miglioramento nel servizio viaggiatori.

« Montresor ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della grazia e giustizia, per sapere quando intenda inviare un cancelliere nella regia pretura di Calizzano, che da più di un anno ne è priva; irregolarità questa che menoma il prestigio della giustizia locale, essendo il pretore costretto a disimpegnare mansioni faticose che non gli spettano, e che non sono all'altezza del grado che copre.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere quando promuoverà il concorso per 40 posti, fra gli insegnanti di educazione fisica attualmente in servizio, che secondo la legge 26 dicembre 1909, n. 5, (andata in vigore il 1º ottobre 1909 per la parte inerente il coordinamento degli orari con gli stipendii) deve essere bandito entro un anno dalla promulgazione della legge stessa; anno già trascorso da parecchio tempo inutilmente.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, sulla urgente necessità di affrettare le poche opere complementari occorrenti a Milano per attivare la nuova stazione della grande velocità a Porta Vittoria, dove l'edificio e l'armamento delle linee sono pronti dal 1909.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere quando intenda provvedere alla promessa nazionalizzazione delle strade che da Belluno e da Sedico conducono ai confini austriaci, vivamente reclamata, oltretutto da un'alta opportunità nazionale, dai bisogni urgenti delle popolazioni dell'Agordino scontentate dall'abbandono in cui le lascia il Governo anche per il confronto stridente col mirabile sistema stradale dell'altro versante.

« Magni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che intenda adottare per assicurare

alle popolazioni dell'Alpago la bonifica di Santa Croce, per la quale il Governo stanziò da molti anni i fondi per il progetto di massima.

« Magni ».

« I sottoscritti interpellano i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere se e quando le spese di patente indole statale, relative alle scuole normali di Capua e Caserta, al liceo di Arpino ed all'istituto tecnico di Caserta, saranno avocate allo Stato.

Ciocchi, Cantarano, Visocchi, Santamaria, Simoncelli, Mazitelli, Della Pietra, Morelli, Montagna, Capece-Minutolo, Buonanno, Lucernari, Scociarini-Coppola.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica sulla reintegra di tutte le facoltà nella università di Messina urgente per le provincie della Calabria e di Messina e sulle ragioni per le quali non sieno ancora iniziati i corsi della facoltà di lettere e filosofia per la quale fu aperta la iscrizione.

« Fulci, Furnari, Antonio Casolini, Turco, Giovanni Alessio, Larizza ».

« La Camera, invita il Governo a presentare un progetto di legge che renda possibile la revisione del processo penale che si chiuse con la condanna del tenente Ignazio Pasquini.

« Cottafavi, Buccelli, Carlo Gallini, Falcioni, Longinotti, Coris, Giacinto Gallina, Cesare Nava, Cabrini, Battaglieri, Frugoni, Dal Verme, Dentice, Di Frasso, Bolognese, Meda, Domenico Pozzi, Falletti, Centurione, Leonardini, Buonavino, Rizzetti, Celesia, Modica, Ciruolo, Ciartoso, Di Robilant, Paniè, Agnesi, Carboni Boj, De Cesare, Marco Pozzo, Maggiorino Ferraris, Pellegrino, Gangitano, Longo, Nunziante, Squitti, Pasquale Libertini, Cassuto, Chimienti, Cotugno, Attilio Rota, Padulli, Montù, Da Como, Angiolini, Trapanese, Lacava, Camerini, Vaccaro, Pistoja, Battelli, D'Oria, Berenga, Negrotto, Costazenoglio, Gaspare Ciacci, Materi, Canevari, Morelli-Gualtierotti, Callaini, Abbiate, Grippo, Brizzolesi, De Nicola, Caputi, Cirmeni, Di Palma, Molina, Dagosto, Incontri, Valenzani, Girardini, Dell'Acqua, De Benedictis, Eu-

genio Chiesa, Are, De Novellis, Romanin-Jacur, De Amicis, Santamaria, Sanarelli, Pasqualino-Vassallo, Mendaja, Cacciapuoti, Zerboglio, Ravenna, Scano, Arlotta, Quaglino, Cascino, Bizzozero, Congiu, Casciani, Venditti, Benaglio, Ginori-Conti, De Nava, Francesco Rota, Niccolini, Curreno, Della Pietra, Gallenga, Leali, Cardani, Giuseppe Manfredi, Margaria, Cannavina, Patrizi, Corniani, Lucchini, Strigari, Camillo Mancini, Rava, Bereniini, Negri de Salvi, Balsano, Scalini, De Micheli-Ferrantelli, Comandini, Rastelli, Scociarini-Coppola, Furnari, Ancona, Pastore, Emilio Bianchi, Sighieri, Renzi, Astengo, Ottorino Nava, Staglianò, Valvassori-Peroni, Speranza, Murri, Malcangi, Merlani, Auteri-Berretta, Fulci, Montresor, Faelli, Scalori, Cutrufelli, Loero, Fazi, Bacchelli, Pansini, Ellero, Fraccacreta, Venzi, Pinchia, Pini, Gerardo Capece-Minutolo, Ottavi, Carugati, Arrivabene, Suardi, Gustavo Cipriani, Viazzi, Caccialanza, Pais, Samoggia, Morando, Colonna di Cesarò, Odorico, Di Bagno, Goglio ».

« La Camera, convinta della necessità di esercitare con maggiore decoro ed efficacia un'azione diplomatica e consolare, invita il Governo a presentare un disegno di legge inteso a migliorare lo stato economico e morale dei funzionari dipendenti dal Ministero degli affari esteri e a provvedere a un più proficuo incremento del servizio consolare.

« Martini, Chimirri, Finocchiaro-Aprile, Vittorio Emanuele Orlando, De Marinis, Bertolo, Pantano, Barzilai, Chimienti, Schanzer, Alfredo Capece-Minutolo, Leonardini, Cabrini, Biscolati, Gustavo Cipriani, Scalori, Sighieri, Fraccacreta, Callaini, Giovanni Amici, Faranda, Colonna di Cesarò ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze quando nel termine regolamentare i ministri interessati non vi si oppongano.

Circa le interrogazioni, avverto che non si farà iscrizione di una di esse, di intonazione ironica, finchè non sia stata più convenientemente redatta, e messa in armonia con l'articolo 113 del regolamento.

In quanto alle due mozioni, gli onorevoli proponenti naturalmente potranno a suo tempo accordarsi col Governo sul giorno in cui dovranno essere discusse.

COTTAFI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTAFI. Rispetto alla mozione relativa al tenente Pasquini siamo rimasti d'accordo coll'onorevole ministro di grazia e giustizia che si potrà svolgere in una delle prime sedute, dopo la ripresa dei lavori parlamentari.

Faccio viva istanza alla Camera perchè questa proposta venga accolta; si tratta di un vecchio ottantenne che da quarantasette anni attende la sua riabilitazione.

E poichè la Camera in questa occasione ha dimostrato tanto entusiasmo che oltre centocinquanta deputati hanno firmata la mozione senza far loro nessuna insistenza (e ci siamo arrestati per non coprire di troppe firme la mozione stessa) mi pare che questa sia la prova del desiderio della Camera stessa che questa mozione sia discussa appunto nell'epoca giubilare del 1911. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Resta dunque inteso che, alla ripresa dei lavori parlamentari, dopo le vacanze natalizie, si stabilirà il giorno per la discussione di questa mozione.

Per l'altra mozione, non essendo presente alcuno dei firmatari, s'intende che provvederemo per essa pure dopo le vacanze parlamentari.

Sull'ordine del giorno.

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e per i culti. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e per i culti. Prego l'onorevole Presidente e la Camera di permettere che, in principio della seduta di domani, dopo le interrogazioni, sia iscritta nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 427 (serie 3ª), per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue ».

Ciò è indispensabile perchè i termini vengono a scadere col 31 corrente.

PRESIDENTE. Rimane così stabilito; perchè si tratta di uno di quei disegni di legge che è necessario siano votati prima della fine dell'anno.

Domani alle 10 Comitato segreto per la discussione del bilancio interno della Camera: consuntivo 1908-909 e preventivo 1910-11.

Alle 14 seduta pubblica.

La seduta termina alle 19.20.

Ordine del giorno per le sedute di domani:

Alle ore 10.

Comitato segreto per la discussione del bilancio interno della Camera dei deputati, consuntivo per l'esercizio 1909-10 e preventivo 1910-11.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

Discussione del disegno di legge:

2. Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 427 (serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue (686).

3. Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (289, 289-bis e ter).

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911. (282, 282 bis).

5. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

6. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

7. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

8. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

9. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaglia per contravvenzione (139).

10. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

11. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).
12. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).
13. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Casalegno, per ingiurie e minacce continuate e per oltraggio a pubblico ufficiale (229).
14. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).
15. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).
16. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).
17. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicità di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).
18. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).
19. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).
20. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).
21. Costituzione in comune della frazione Bompensiere (Montedoro) (156).
22. Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).
23. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).
24. Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).
25. Tombola a favore del Laboratorio romano della Società nazionale « Margherita » di patronato per i ciechi (430).
26. Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. Marcello Pistoiese (432).
27. Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).
28. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).
29. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).
30. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).
31. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).
32. Tombola a beneficio dell'Ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa (436).
33. Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).
34. Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari (354).
35. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose (162).
36. Costituzione in comune autonomo della frazione di Chiuppano (163).
37. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Rimini e di Montiano (Rimini) e del ricovero di mendicità pei vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).
38. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).
39. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per diffamazione continuata (448).
40. Approvazione del trattato di commercio e navigazione concluso fra l'Italia ed il Cile il 12 luglio 1898 (361).
41. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Brindisi e di Gallipoli (565).
42. Divisione in due del comune di Arizzano (534).
43. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per reato di cui all'articolo 105 della legge elettorale politica (486).
44. Assegnazione straordinaria per l'impianto della illuminazione elettrica nella sede del Ministero della pubblica istruzione (270).
45. Modificazione di alcune disposizioni delle leggi relative alle tasse di registro, di bollo e per le concessioni governative (492).
46. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova in rimborso delle somme pagate dallo Stato per ospedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

47. Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1904, n. 57, relativamente ai diritti di stabilità e al licenziamento dei veterinari municipali (526).

48. Interpretazione autentica dell'articolo 16 della legge 2 luglio 1903, n. 359, concernente le promozioni dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (537).

49. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

50. Modificazione alla legge 7 luglio 1907, n. 533, sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione (59).

51. Relazione della Commissione per lo esame dei decreti registrati con riserva della Corte dei conti. (Doc. II. n. 1; n. 3; n. 4; n. 6; n. 7).

Sospesa la discussione:

52. Modificazione all'articolo 88 dalla legge elettorale politica (387).

53. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati (Doc. VIII-bis).

Discussione dei disegni di legge:

54. Lotteria a favore dell'Ospizio marino e ospedale dei bambini « Enrico Albanese » e della Associazione contro la tubercolosi di Palermo (364).

55. Modificazioni alla legge elettorale politica (96 e 96-bis).

56. Maggiore assegnazione di lire 2,400,000 per la costruzione dell'edificio per le Casse postali di risparmio in Roma (571).

57. Vendita a trattativa privata di alcuni terreni presso Gaeta (586).

58. Erogazione sul bilancio del Ministero d'agricoltura, industria e commercio; per l'esercizio finanziario 1910-11 della somma di lire un milione concessa dalla legge 2 giugno 1910, n. 277, per il servizio forestale (646).

59. Impianto di una rete radio-telegrafica interna (647).

60. Spesa per la sistemazione delle sedi delle Regie Ambasciate a Londra e a Madrid e della Regia Legazione a Sofia (665).

61. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi (591).

62. Convalidazione del regio decreto 9 agosto 1910, n. 594, che ammette al dazio di lire 4 il quintale l'olio di arachide destinato alla fabbricazione del sapone e modifica una nota del repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali (669).

63. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Targioni, per appropriazioni indebite (685).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 - Tip. della Camera dei Deputati.

