

CCXLVI.

TORNATA DI SABATO 17 DICEMBRE 1910

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GIRARDI.

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Atti vari	Pag. 10980, 11024	Stazione ferroviaria di Lentini:	
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	10989	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	Pag. 10988
ASTENGO	11013	LIBERTINI PASQUALE	10988
CASOLINI	11017	Scuole elementari di Milano (orario unico):	
CAVAGNARI	11008	CHIESA EUGENIO	11023
CORNIANI	11022	TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11023
GOGLIO	11004	Osservazioni e proposte:	
MALCANGI	10989	Lavori parlamentari.	11022-23
QUAGLINO	10995	Relazioni (Presentazione):	
Disegni di legge (Presentazione):		Stazione astronomica a Carloforte (PAIS)	10995
Proroga delle funzioni del Consiglio della emigrazione (DI SAN GIULIANO)	10989	Conversione in legge del regio decreto relativo ai danneggiati dal terremoto (CAOPINNA)	10905
Proroga del termine concernente le ferrovie Calabro-Lucane (SACCHI)	11003	Concorso governativo a pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno e delle isole (Id.)	10995
Bacini montani (Id.)	11016	Proroga del corso legale di biglietti di banca e aumento dell'emissione dei biglietti di Stato (RUBINI)	11004
Guardie di finanza (FACTA)	11016	Provvedimenti a favore dell'industria del petrolio (CASCIANI)	11004
Provvedimenti per gli agrumi; Camera agrumaria (RAINERI)	11003	Sede della regia legazione a Pechino (EDUARDO GIOVANELLI)	10995
Proroga del termine per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue (<i>Approvazione</i>)	10989	Sede delle regie ambasciate a Pietroburgo e a Costantinopoli (Id.)	10995
Interrogazioni:		Infezione fillosserica (RAINERI)	11003
Immigrazione di zingari in Italia:		Conversione in legge del regio decreto 25 novembre 1909 che permette la costruzione e l'ampliamento di edifici destinati ai servizi della difesa marittima nelle aree demaniali della zona falcata del porto di Messina (DEL BALZO)	11003
BUCCELLI	10981	Ampliamento del silurificio di San Bartolomeo e impianto di una officina torpedinisti (Id.)	11003
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10980	Modificazioni all'organico del personale degli archivi di Stato (ABIGNENTE)	11004
Sofisticazione del vino:		Modificazioni ad alcuni ruoli organici del personale del Ministero del tesoro e di uffici e aziende dipendenti (Id.)	11004
BRIZZOLESI	10983	Modificazioni al ruolo organico ed all'ordinamento del personale dell'amministrazione del lotto, addetto ai servizi di verificaione, di magazzino e d'ordine (IDEM)	11004
LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i>	10981		
Monumento a Garibaldi in Ravanusa di Sicilia:			
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10983-85		
PODRECCA	10984		
Arresti arbitrari alla stazione internazionale di Luino:			
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10986		
LUCCHINI	10986		
Bonifica del lago di Lentini:			
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	10987		
LIBERTINI PASQUALE	10987		

- Proroga a tutto il mese di marzo 1911 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1910-11 che non fossero tradotti in legge entro il 31 dicembre 1910 (ABIGNENTE) *Pay.* 11004
- Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio del fondo per l'emigrazione per lo esercizio finanziario 1910-11 a tutto il mese di marzo 1911 (Ib.) 11004

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

CAMERINI, *segretario*, legge:

7059. Il Consiglio comunale di Giovinazzo fa voti che il Governo conceda l'esonero della imposta fondiaria per il 1911 sui terreni delle regioni pugliesi coltivati a olivi e a vigneti.

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pellegrino ha chiesto un congedo di giorni otto per ufficio pubblico.

(È concesso).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha trasmesso l'elenco delle registrazioni con riserva, eseguite nella prima quindicina del corrente mese.

Sarà stampato, distribuito e inviato alla Commissione permanente.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Buccelli al ministro dell'interno, « per sapere, in qual modo intenda disciplinare la continua immigrazione di zingari in Italia, quali provvedimenti intenda adottare perchè essi

siano sottoposti alle norme del dovere civile sia circa il loro stato come per l'igiene e se non ritenga conveniente seguire l'esempio di altri Stati nell'impedire al confine l'entrata delle carovane nello Stato, per le quali si hanno a deplorare continui reati contro la proprietà, contro la libertà individuale e l'inosservanza assoluta di ogni norma igienica. »

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'interrogazione dell'onorevole Buccelli non poteva essere più opportuna quando fu presentata; ma sono certo che l'onorevole Buccelli, prima che dalla mia risposta, ha atteso dai fatti la soddisfazione cui egli tendeva, perchè posso assicurarlo, e tutta la Camera ne è informata, che negli ultimi mesi rigorosissimi provvedimenti furono adottati, non solo per impedire che nuove carovane di zingari entrassero in Italia, ma anche per ottenere che quelle carovane che già vi erano abusivamente entrate, fossero ricondotte ai loro paesi. Pur troppe le indagini non sono sempre facili, e qualche volta se da un lato stanno le ragioni della tutela, della pubblica sicurezza e della pubblica salute, dall'altra stanno ragioni di grande pietà, perchè in queste carovane si trovano anche persone delle quali è persino ignota la nazionalità, ragazzi, fanciulle, che noi dovremmo più che altro pensare a tutelare anzichè allontanare dal nostro Stato. Io lo ripeto: l'azione del Governo può essere forse tacciata di eccessivo rigore...

Voci. Non è mai troppo!

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. ...in questi ultimi mesi, non certo di indulgenza. Fu un rigore giusto ed opportuno, anche date le condizioni dolorosissime di molte provincie del Regno, a causa della diffusione del morbo.

Quanto a quella parte dell'interrogazione che si riferisce alle intenzioni del Governo circa nuovi provvedimenti legislativi, ritenga l'onorevole Buccelli che l'articolo 91 della pubblica sicurezza, se sapientemente e rigorosamente osservato, è più che sufficiente per ottenere gli intenti che si prefigge.

Per quanto poi riguarda la nostra azione, posso assicurare l'onorevole interrogante che in questa rigorosa interpretazione ed applicazione della legge si manterrà il Governo, appunto perchè si preoccupa di quelle ragioni di tutela della pubblica sicurezza e della pubblica igiene che hanno mosso l'o-

norevole interrogante a presentare la sua domanda.

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

BUCCELLI. L'onorevole sottosegretario di Stato ha perfettamente ragione dicendo che ormai la mia interrogazione è un po' vecchia; non mi dolgo però di averla presentata perchè ciò mi dà occasione per dichiararmi soddisfatto pienamente delle dichiarazioni che con essa ho provocato dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, e dei provvedimenti presi.

Mi permetto poi di aggiungere le mie parole di encomio a quelle di coloro che già ebbero ad elogiare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'opera da lui prestata, allorchando una grave calamità colpì il nostro paese; e poichè a lui è venuto generale il plauso d'Italia, venga anche da qui il plauso mio e dei miei colleghi. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Musatti al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, se intenda sia reintegrato nelle sue funzioni, quale membro della Commissione consultiva compartimentale di Venezia il conduttore ferroviario Fascetti Alpinolo traslocato nell'agosto 1910 da Verona a Sulmona e contemporaneamente dichiarato dalla Direzione generale delle ferrovie, decaduto dal mandato di membro della Commissione suddetta con evidente offesa ai diritti del personale ferroviario, garantiti dal regio decreto 10 maggio 1908, n. 233 ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Brizzolesi al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se, a far cessare la lamentata sofisticazione del vino il Governo intenda nominare ispettori speciali per la sorveglianza e per la severa applicazione della legge 11 luglio 1904, ed introdurre modificazioni per precisare meglio il carattere contravvenzionale stabilito nella legge stessa, e proibire che le vinacce sieno conservate oltre il periodo della vinificazione ».

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

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. L'interrogazione dell'onorevole Brizzolesi, tocca un argomento della più alta importanza per

l'economia nazionale; se quindi la Camera mi consentirà di diffondermi alquanto nella risposta, ciò mi permetterà di essere assai più breve quando verranno in discussione altre interrogazioni che si riferiscono allo stesso oggetto.

La legge dell'11 luglio 1904 per la repressione delle sofisticazioni nella produzione e nel commercio dei vini ha avuto sempre quell'applicazione che era consentito dalle difficoltà della materia e dalla limitazione dei mezzi a disposizione del Governo.

Tuttavia è confortante il poter constatare che un'applicazione abbastanza larga ed energica non è mancata. Lo diranno queste tre cifre: nell'ultimo esercizio 1909-10 sono stati prelevati 4723 campioni, dei quali si è proceduto sempre all'analisi. Sono state rilevate sofisticazioni in 375 casi, e in 158 casi alla constatazione della sofisticazione ha tenuto dietro la condanna.

Ho accennato alle difficoltà della materia. Le difficoltà sono principalmente due: la prima riguarda la ripugnanza che hanno i funzionari tecnici addetti agli istituti; autorizzati alle analisi, a procedere alla operazione di prelevamento dei campioni, operazione odiosa e in alcuni luoghi non scevra di pericoli, in quanto che i venditori, i commercianti di vino, ritengono che costituisca un discredito già il semplice fatto che l'autorità mandi a prelevare i campioni nei loro spacci. I tecnici devono, per ragioni inerenti alle loro funzioni di analizzatori e di insegnanti, tenersi in buoni rapporti coi produttori e coi commercianti: essi quindi mal volentieri si adattano ad operazioni ispirate a diffidenza verso i medesimi.

D'altronde, si è tentato anche di addossare queste funzioni alle guardie di città, agli agenti della forza pubblica; ma la Camera sa che le guardie di città e gli agenti della forza pubblica sono in numero assai scarso, anzi assolutamente insufficiente per la repressione dei reati comuni, che quotidianamente restano, pur troppo, in gran numero impuniti, e non è possibile assolutamente che si assumano anche la vigilanza sugli innumerevoli spacci di vino.

Alcuni, molti anzi, hanno fatto la proposta di costituire un corpo d'ispettori i quali dovrebbero incaricarsi di questo; ma, onorevole Brizzolesi, io la prego di considerare anzitutto che non so quanto convenga di aumentare ancora la falange dei nostri impiegati, sia pure per uno scopo così importante come questo (*Approvazioni*)

ma poi, quando avremo nominato gli ispettori, è ella sicuro, che, per la natura del loro ufficio e per il titolo che avranno, si presteranno a quell'umile e odiosa funzione che è il prelevamento dei campioni? Io quindi ritengo che molto facilmente anche questo espediente non raggiungerà l'intento. A ogni modo debbo dichiarare all'onorevole Brizzolesi che, se altra via non ci sarà per raggiungere lo scopo, si ricorrerà anche alla nomina degli ispettori, reclutandoli in modo che non vengano meno allo scopo della loro istituzione.

L'altra difficoltà alla quale io mi riferivo consiste nella resistenza che ha opposto sin qui il Ministero delle finanze ad applicare letteralmente le disposizioni dell'articolo 15 della legge 11 luglio 1904 per la repressione delle frodi.

Questo articolo dispone che una metà del prodotto delle multe e delle ammende riscosse, deve essere diviso tra i funzionari e gli agenti che hanno il compito di accertare le contravvenzioni.

Il Ministero delle finanze dice che questa disposizione non è applicabile quando i funzionari che hanno proceduto alle contravvenzioni siano precisamente quelli incaricati dell'accertamento delle contravvenzioni alla legge sulle frodi nel commercio dei vini, e invoca, per confortare la sua tesi, la disposizione dell'articolo 3 della legge del 26 gennaio 1865 la quale dice: « sono però esclusi dal partecipare al prodotto delle multe gli agenti governativi direttamente incaricati dell'applicazione della legge cui fosse contravvenuto e alla relativa sorveglianza, sempre quando non siano agenti della pubblica forza o di basso servizio ».

È attivissima la corrispondenza tra i due Ministeri, per venire ad un accordo, e si è pure interrogato in proposito il Ministero della grazia e giustizia perchè dica la sua parola nell'interpretazione delle due disposizioni. Le pratiche continuano, ma nel frattempo è stato fatto il quesito al Consiglio di Stato perchè voglia esprimere il suo avviso.

Se il Consiglio di Stato, come mi auguro, darà avviso favorevole alla piena applicazione dell'articolo 11 della legge, allora allo stimolo che sorge dalla coscienza e dalla responsabilità del proprio dovere, si aggiungerà uno stimolo di più, perchè i funzionari che ne sono incaricati, vogliano intensificare la loro opera di vigilanza.

Debbo infine rispondere all'ultima parte dell'interrogazione dell'onorevole Brizzolesi, che riguarda il commercio dei vinelli.

Effettivamente la preparazione ed il commercio dei vinelli, in quest'anno specialmente, nel quale il prezzo dei vini ha raggiunto un'altezza tale da acuire l'ingegno dei falsificatori, è uno dei mezzi più frequenti coi quali si reca danno al commercio dei vini genuini.

Ora, onorevole Brizzolesi, credo che nel formulare la sua interrogazione ella non abbia tenuto conto del fatto che nella nostra legislazione esiste una disposizione, che pone tali limiti alla fabbricazione dei vinelli, quando siano fabbricati allo scopo di farne commercio, che basta per sè stessa, secondo l'opinione del Ministero, a raggiungere l'intento.

Infatti l'articolo 7 del regolamento emanato per la esecuzione della legge dell'11 luglio 1904 dispone:

« Chiunque a scopo di commercio fabbrichi vinelli con vinaccie di uva fresca è obbligato a farne denuncia al sindaco del comune ».

L'osservanza di quest'articolo è stata più volte raccomandata. Se tutti i commercianti che fabbricano vinello saranno costretti a farne denuncia, le autorità saranno messe in condizione di vigilare poi circa l'uso che si fa del vinello fabbricato. Si potrà inoltre estendere la sorveglianza sopra un artificio ben più grave, perchè, quest'anno specialmente, non si fabbrica vinello con vinaccie soltanto; quest'anno si adoperano vinaccie già esauste, delle quali si attiva la fermentazione coll'aggiunta d'acqua e di un po' di zucchero, e il liquido che se ne ottiene, si vende come vino.

La disposizione citata è già per sè sufficiente perchè la salute pubblica possa essere premunita anche contro questa specie di frode, e il Ministero ha preparato una circolare della quale potrà anche dare comunicazione all'onorevole Brizzolesi o a quelli fra i colleghi che s'interessano all'argomento, e per effetto della quale credo potremo direttamente ed efficacemente invigilare anche i fabbricanti dei così detti vinelli, che sono piuttosto secondi vini sofisticati.

Io non so se ho avuto la fortuna di soddisfare l'onorevole interrogante, e non so neanche se le disposizioni legislative vigenti bastino a raggiungere l'intento, che è desiderato da tutti coloro che si occupano dell'argomento.

Probabilmente l'Italia dovrà fare anche essa quello che hanno fatto gli altri paesi, dovrà seguire l'esempio che è stato dato

dal Belgio, e poi anche dall'Inghilterra, dalla Francia e da alcuni Stati della Confederazione americana del Nord e da alcuni Stati della Germania.

La legge contro le sofisticazioni e le frodi dei generi alimentari nel Belgio è una sola; la legge non fa che dare le direttive da seguire per reprimere le frodi e le sofisticazioni.

Si rimette poi al potere esecutivo di raggiungere questo intento, di tradurlo in atto mediante una serie di decreti reali, che si pubblicano rapidamente, a mano a mano che se ne manifesta il bisogno.

Gli onorevoli colleghi intendono che in alcuni casi, quando lo stimolo del guadagno è grandissimo, l'ingegno umano è facile sia alle buone che alle cattive invenzioni.

S'inventano rapidamente dei mezzi atti a trarre in inganno la pubblica fede. E allora accade che, prima ancora che si sia potuto approntare e far approvare una legge di repressione, dirò così, specifica, altri artifici ed altre frodi sono inventate. L'azione dei pubblici poteri dev. in tale caso essere pronta ed agile come le malizie dei sofisticatori.

Gli studi su questo campo sono avviati al Ministero ed io prometto che se i mezzi ora disponibili non saranno efficaci, non si tarderà a portare alla Camera i risultati di questi studi, affinché Governo e Parlamento provvedano all'intento di perseguire tutte le sofisticazioni che rappresentano una insidia alla buona fede del commercio ed un'insidia anche alla pubblica salute. (*Approvazioni*).

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

BRIZZOLESI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese, dettagliata ed esauriente risposta data alla mia interrogazione. Sono lieto di avergli porta l'occasione di far conoscere quanti e quali siano gli intendimenti ed il buon animo del Ministero per tutelare gli interessi vitali dei tanto bersagliati viticoltori italiani.

Potrei dichiararmi soddisfatto, anzi mi dichiaro soddisfatto, con la convinzione che le mie proposte, come mi ha fatto sperare l'onorevole sottosegretario di Stato, verranno prese in attento esame nei maggiori studi che il Ministero si propone di fare, e dopo l'esito dei quali confido di potere dichiararmi completamente soddisfatto. (*Approvazioni*).

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

Cameroni, al ministro degli affari esteri, « per conoscere se, nel recente convegno di Salisburgo, abbia chiesto ed ottenuto assicurazioni circa la libertà personale dei cittadini italiani che varcano il confine austriaco per diporto o per altro innocuo fine sì che non si ripetano casi come quelli testè toccati al segretario comunale di Ponte di Legno signor Tognali e a un suo compagno di gita trattiene per due mesi in carcere, prima a Cles poi a Maié senza alcuna fondata ragione »;

Tovini, al ministro degli affari esteri, « per conoscere, come mai il Governo italiano abbia tardato tanto ad ottenere la liberazione dei signori Tognali e Zampatti crudelmente detenuti per due mesi dalla polizia austriaca nelle carceri di Malé per fantastici motivi »;

Mosca Gaetano, al ministro dell'interno, « come intenda provvedere e riparare alle condizioni anormali della pubblica sicurezza nel comune di Vicari e sulla deplorabile deficienza di forza pubblica in tutta la provincia di Palermo ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Podrecca, al ministro dell'interno, « per sapere, se sia lecito ad un sindaco italiano di negare una piazza per il monumento a Garibaldi, come avvenne, per imposizione del clero, a Ravanusa di Sicilia ».

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

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. L'onorevole Podrecca interroga il ministro dell'interno per sapere se può essere lecito ad un sindaco italiano di negare una piazza per il monumento a Garibaldi, e cita ad esempio il fatto del sindaco di Ravanusa di Sicilia.

Potrei semplicemente dichiarare che il fatto quale fu all'onorevole Podrecca riferito, non è, secondo le nostre informazioni, assolutamente sussistente. (*Commenti*).

Ma debbo dare all'onorevole Podrecca un chiarimento che forse lo potrà persuadere dell'equivoco in cui sono caduti coloro che gli hanno dato le informazioni alle quali si è ispirato, per presentare la interrogazione.

In realtà, nel comune di Ravanusa, per iniziativa di una falange di giovani, si fece una sottoscrizione per elevare un monumento alla memoria di Giuseppe Garibaldi e questa, oltre alla grande maggioranza

dei cittadini ebbe, tra i firmatari anche il comune per un concorso di lire 400.

Portata al Consiglio comunale la domanda ove potesse esser collocato il monumento, sorse questione: alcuni volevano che fosse collocato sulla piazza Umberto, ove si trova la cattedrale, altri intendevano che fosse posto nella piazza Regina Elena, ugualmente spaziosa e bella.

Il Consiglio comunale si divise in maggioranza e minoranza; nove consiglieri votarono per il collocamento del monumento in una piazza, otto per il collocamento nell'altra. Di qui una crisi parziale nel comune (*Si ride*) perchè quattro consiglieri presentarono le dimissioni. E allora, poichè una questione così alta, che aveva avuto la partecipazione di tutta la cittadinanza, degenerava in un puntiglio (purtroppo anche le cose alte spesso si immiseriscono per i soliti puntigli locali) il collocamento del monumento fu sospeso.

Debbo dire a loro onore e lode, e credo che a tali lodi si associerà anche l'onorevole interrogante, che le autorità della provincia, e i cittadini più eminenti cercarono di metter pace nella contesa, tentando di indurre il Consiglio comunale al collocamento del monumento in una piazza piuttosto che in un'altra.

Il Consiglio non ha ancora definitivamente deliberato, ma posso assicurare l'onorevole Podrecca, per informazioni di là giunte, che l'unanimità manifestata dalla cittadinanza si spera abbia eco nel voto del Consiglio comunale.

Evidentemente però l'onorevole Podrecca mirava colla sua interrogazione a fissare una distinzione nei metodi di governo ed io vorrei pregarlo, poichè tante cose sa sull'azione del Governo, di dire dove e come esso abbia potuto influire su queste deliberazioni.

Ed un altro proposito forse aveva l'onorevole Podrecca, quello di indicare il sindaco di Ravanusa come indegno del nome d'italiano. (*Segni di diniego del deputato Podrecca*).

È inutile, onorevole Podrecca, che ella faccia segni di diniego, perchè sarebbe indegno del nome d'italiano quel sindaco che si ribellasse ad un atto di così alta giustizia verso un uomo così benemerito non dell'Italia soltanto ma dell'umanità. (*Approvazioni*).

Ma l'onorevole Podrecca è stato tratto in errore dalle informazioni ricevute, ed io vorrei pregarlo di ricordarsi oggi ch'egli fa

parte del Consiglio comunale di Roma: faccia ricerche nella segreteria del Municipio di Roma e troverà che il sindaco e la Giunta comunale di Ravanusa sono tra coloro che, al momento in cui un atto, una parola, una frase, potè dare occasione a dimostrazioni favorevoli od ostili alla persona del sindaco di Roma, sottoscrissero un telegramma di adesione all'uno e di protesta contro la interpretazione degli altri.

PODRECCA. Lo so, ho letto il telegramma.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Queste cose dico senza scendere in campo a giudicare; ma vegga, onorevole Podrecca, se non sia questa una delle tante occasioni per tutti gli uomini onesti di questa parte di certificare che l'inganno è facile, quando si dà ascolto a voci che giungono, non da cittadini conclamanti e reclamanti un atto di giustizia, ma da persone che vogliono fare, degli atti locali, occasione a bizzarrie per le discordie alle quali essi, senza volerlo, prestano troppo facile argomento. (*Approvazioni*).

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

PODRECCA. Mi propongo di dimostrare luminosamente che nessuno mi ha ingannato per quanto riguarda i fatti esposti nella mia interrogazione.

Dirò soltanto che il sindaco aveva promesso di collocare il monumento in piazza del Duomo. Appena fatta questa promessa, si iniziarono i lavori, costruendo un piccolo cantiere e preparando la base del monumento. Immediatamente la curia di Girgenti avvertì i sacerdoti del luogo. Questi, in commissione, si recarono dal sindaco il quale, pensando alle eventualità politiche dell'avvenire, dichiarò che avrebbe sottoposto la questione al Consiglio comunale, e questo, alla sua volta, scelse, non più la piazza del Duomo, ma la piazza Elena, con nove voti contro otto.

Il pubblico si abbandonò a dimostrazioni clamorose e un consigliere provinciale, pur facente parte della maggioranza liberale del comune, diede le dimissioni, dicendo che il caso di Ravanusa era l'indice del movimento di lenta penetrazione del partito clericale in Sicilia.

Le asserzioni di questo consigliere potranno essere discutibili, ma sono degne di rispetto.

In quanto alla piazza Elena, le informazioni che ha dato l'onorevole sottosegreta-

rio di Stato potranno essere attendibili, ma io, che ho notizie fornitemi da siciliani e, particolarmente, dal *Giornale di Sicilia*, che interpreta gran parte dell'opinione pubblica liberale dell'isola, posso assicurargli che la piazzetta Elena è piccola, indecente, sconcia, circondata da magazzini e sede di stallatico durante i mercati. (*Oh! oh!*).

Così dice il *Giornale di Sicilia*.

Vista l'insurrezione popolare, l'Amministrazione comunale mandò un indirizzo di plauso al sindaco Nathan, probabilmente per crearsi un *alibi* morale, ma credo che il Nathan lo avrà archiviato, ma non lo avrà messo fra le manifestazioni leali del patriottismo italiano.

In quanto alle mie informazioni, onorevole sottosegretario, sono indiscutibili, perchè non ho l'abitudine d'informarmi dai miei amici, ma dai miei avversari, e particolarmente dai clericali (*Oh! oh!*) e dalla loro stampa.

Ora ella dice che si è fatta una questione di opportunità; ma allora facendo questioni di questo genere, si può fare quello che si vuole, si può anche ridare Roma al Papa (*Rumori*) e dire che è il piano regolare che lo consente.

Udite come i giornali clericali dimostrano quale sia il motivo vero per cui il monumento a Giuseppe Garibaldi non si è voluto collocare in piazza del Duomo:

Il *Cittadino* di Girgenti del 28 agosto 1910 scrive: « La statua di Garibaldi in Piazza del Duomo, di fronte al maggior tempio sacro, essere "esponente d'una lotta d'odi, di rancori felini e di insulti" ».

Lo stesso *Cittadino* del 18 settembre 1910 scrive: « Il monumento in piazza del Duomo è segno di sfida perenne e minacciosa a quanti si riuniscono nel Duomo a compiere i loro doveri religiosi ». E ancora: « Onorare Garibaldi, sta bene, ma non in una piazza che sia ombreggiata dalla croce, per non assordare l'Eroe avvezzo ai rimbombi fragorosi del suo cannone con i piagnistei d'una campana o colla nenia d'un organo ecclesiastico ».

L'*Azione* di Catania del 14 settembre 1910 dice: « I cattolici di Ravanusa non potevano tollerare l'insulto con la erezione del monumento a Garibaldi di fronte alla chiesa dove s'incentra il culto della religione ».

E il *Cittadino* del 18 settembre 1910 conclude: « No! Il paese non vuole Garibaldi in piazza del Duomo! No! ».

Questo è il significato vero della cosa, questa è l'interpretazione autentica, che

nessuno può smentire, data da coloro che si sono interessati perchè questo monumento non venga collocato nella piazza del Duomo.

Ebbene, io ho finito. Io non sono entusiasta in genere dei monumenti, specialmente di quelli che costano troppo, e specialmente di quelli che simbolizzano in una sola persona i fasti di un popolo. Ma quando si tratta di Garibaldi, è lecito fare eccezione, perchè Garibaldi è il popolo!

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io vorrei dire all'onorevole Podrecca che si guardi dai commentatori. Egli pubblica, è scrittore, si guardi dai commentatori! E non ho altro da dire a questo riguardo. Perchè se egli una deliberazione del Consiglio comunale presa in forma regolare comincia con la sua interrogazione ad attribuirle ad un sindaco, come fosse un capriccio, per poi venire alla Camera a dire quella che è l'interpretazione dei clericali da una parte e di anticlericali dall'altra, io so donde muova, so donde parta, so forse l'intenzione sua, ma non so a che cosa riesca parlamentariamente la sua interrogazione!

L'onorevole Podrecca mi ha interrogato se sia lecito ad un sindaco vietare il collocamento di un monumento a Garibaldi sopra una piazza. Questa era la sua interrogazione, non altro.

Nei limiti di questa interrogazione io ho dato la risposta più esauriente. Avrei potuto pregiudizialmente dire che l'onorevole interrogante non ricordava che non era il sindaco che potesse concedere o negare ciò. Ho voluto dargli chiarimenti maggiori. Ma, ripeto, egli ha dato la conferma maggiore delle mie dichiarazioni cioè che del monumento a Garibaldi le competizioni dei partiti locali prendono occasione per intristire una questione che sarà di opportunità, ma certamente non può avere quel significato che l'onorevole Podrecca le ha attribuito. Tanto più quando egli ricordi, se lo vuole ora ricordare, ma come ricorderà senza dubbio la Camera, che quel municipio aveva concorso per lire 400 alla sottoscrizione per il monumento, e quando risulta, come risulta dagli atti, che non si trattava di ostacolare la collocazione del monumento, ma soltanto di vedere se era opportuna la scelta di una piazza o di un'altra. (*Interruzione del deputato Podrecca*).

Onorevole Podrecca, ella comprende che se la Camera dovesse ogni giorno occuparsi

di simili questioni (*Benissimo!*) ognuno di noi potrebbe dire che non questo abbiamo promesso ai nostri elettori venendo a questo posto, accettando di essere immiseriti in queste discussioni, (*Vive approvazioni — Interruzione del deputato Podrecca*) che, senta onorevole Podrecca, sono alte quando muovono da un sentimento artistico e da un sentimento patriottico, ma che, mi permetta, si impaludano, quando si aggirano sulle intenzioni dei contrastanti nel Consiglio comunale di Ravanusa. (*Approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Lucchini al ministro dell'interno, « per sapere come si possono giustificare gli arbitrari arresti alla stazione internazionale di Luino e come intenda provvedere alle condizioni generali di pubblica sicurezza a Luino e mandamento ».

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

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. L'interrogazione dell'onorevole Lucchini si riferisce, per quanto generica, ad un fatto molto doloroso e che io ho avuto occasione e dovere di deplorare prima di questo momento, e che non esito a deplorare anche dinanzi alla Camera.

Si tratta cioè dell'arresto avvenuto il 13 agosto scorso, per ordine di un delegato di pubblica sicurezza, del signor Carlo Maineri. Evidentemente, l'onorevole Lucchini potrà farmene testimonianza, l'arresto fu dovuto ad un equivoco, ad un doloroso equivoco, di cui possono essere vittima da un momento all'altro tutti i cittadini. Ma la parte dolorosa in tutto questo, la parte riprovevole specialmente è che, nonostante l'accorrere di parenti ed amici per identificare la persona e persuadere il delegato di pubblica sicurezza che era caduto in errore il delegato si ostinò a mantenere il Maineri in arresto; mentre il suo dovere era di raccogliere, per quanto possibile sollecitamente, le informazioni. E poiché rispettabili cittadini gli davano informazioni sicure e tranquillanti, egli doveva ad esse attenersi per mettere in libertà immediatamente il cittadino Maineri. Questo il delegato di pubblica sicurezza non fece e perciò gli fu rivolto un severo rimprovero. Non potrei aggiungere altro a questo proposito.

Quanto alle condizioni della pubblica sicurezza in quel luogo, mi creda onorevole Lucchini (e quasi quasi risponderai a tutti i colleghi della Camera che hanno dovuto, chi in una occasione, chi in un'altra, occu-

parsi recentemente dell'argomento) che purtroppo abbiamo una grande deficienza nel numero dei carabinieri. La stazione di Luino come le altre, non ha la forza normale al servizio di quel comune. Sono in corso, come ella sa, provvedimenti. Si cerca intanto di rimediare come meglio è possibile.

L'onorevole Lucchini sa anche che da qualche tempo le condizioni della pubblica sicurezza di quel comune sono migliorate.

Io ho fiducia che per l'una e per l'altra parte della interrogazione, egli vorrà dichiararsi soddisfatto; per la prima, per il dovere che ha compiuto il Ministero dell'interno in confronto del delegato che commise la mancanza; soddisfatto dall'altra, per le assicurazioni che ho dato circa il ripristino, per quanto è possibile, di tutto ciò che attiene alla tutela della pubblica sicurezza nel comune di Luino.

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

LUCCHINI. Dopo le precise ed esplicite dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, io mi tengo più che soddisfatto. Tanto più che la famiglia Maineri, giustamente offesa, può considerare come *dura lex* l'arresto, mentre considerava come una cocciutaggine imperdonabile la persistenza nell'errore da parte del funzionario di pubblica sicurezza temporaneamente residente a Luino. Quindi ringrazio e mi dichiaro soddisfatto.

La raccomandazione che io faccio, pur tenendo calcolo delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, è quella di migliorare le condizioni della pubblica sicurezza, perchè in quei paesi, sommamente buoni, abitati da gente onesta, oramai si è introdotta una emigrazione di ladri di professione che transitano e che vengono a commettere furti non solo, ma anche vere effrazioni di casseforti.

Quindi, come vede l'onorevole sottosegretario di Stato, le condizioni sono alquanto gravi, anzi sono molto gravi; tanto più che questi ladri di professione non scendono alla stazione di Luino, ma alle stazioni vicine, per eludere la vigilanza. Perciò occorre che la vigilanza della pubblica sicurezza sia fatta non solamente a Luino, ma sia anche estesa ai comuni vicini, e specialmente alle vicine stazioni, perchè il numero sommamente esiguo dei carabinieri, mai al completo, della stazione di Luino, non permette che si eserciti la vigilanza anche nei comuni vicini.

Date le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, attendo fidente nelle sue promesse e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cipriani-Marinelli, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e come intenda provvedere a che vengano ovviate le tristissime conseguenze dell'irregolare sistema adottato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la liquidazione della pensione ai ferrovieri che nel giorno 12 settembre 1910 a Bari fu causa del suicidio del ferroviere Biagiotti ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pasquale Libertini al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se convenga nella necessità di eseguire la bonifica del lago di Lentini indipendentemente da quella dei pantani di Lentini e Celsati ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per il lago di Lentini ed i pantani di Lentini e Celsati furono redatti appositi progetti che però non si sarebbero potuti eseguire che dopo effettuata la sistemazione del fiume S. Leonardo. A tale sistemazione, infatti, si stava provvedendo con stralcio del progetto del lago di Lentini; giungendo fino all'appalto dei lavori. Senonchè le buone disposizioni dell'Amministrazione furono rese vane dalle enormi pretese del signor Di Stefano Giuffrida, proprietario della maggior parte dei terreni da espropriare nei pantani; sicchè si dovette ricorrere alla perizia giudiziaria che aggravò ancor più la posizione; in quanto non solo concesse l'indennità di circa un milione, ma lasciò anche aperto l'adito ad altre questioni che avrebbero certamente portato al pagamento d'altre ingenti indennità. In questo stato di cose, a tutela degli interessi dell'Amministrazione, si dovette sospendere la esecuzione dei lavori.

In pendenza della risoluzione di una lite giudiziaria sorta appunto col signor Di Stefano, fu presentato, non è molto, uno schema di progetto, il quale tende a rendere possibile il bonificamento del lago di Lentini indipendentemente dai pantani; l'ufficio del Genio civile e quello Compartimentale di Palermo, al cui esame lo schema fu sottoposto, espressero parere contrario. Ciò nonostante il Ministero ha creduto di dover sentire in proposito la Commissione tecnica centrale dalla quale ha anche recentemente sollecitato il parere. In ogni caso, però, la

questione non potrà risolversi in un tempo relativamente breve, sia per le difficoltà, sia per la doverosa ponderatezza necessaria per la tutela di gravissimi interessi dell'erario.

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

LIBERTINI PASQUALE. Conosco le gravi difficoltà che sono state frapposte al bonificamento del lago di Lentini, e sopra tutto le enormi pretese che ha messo avanti il signor Di Stefano Giuffrida per l'espropriazione de' suoi fondi, e so che egli pretende una somma di gran lunga maggiore di quanto in realtà vale il fondo espropriando. Se però è giustificato, per questo motivo, il ritardo all'esecuzione di un'opera tanto importante, credo non sia giustificato il ritardo nello studio del progetto, a cui l'onorevole sottosegretario ha accennato precedentemente, per la bonifica e pel prosciugamento solo del lago di Lentini.

So che il Ministero s'è interessato della cosa, e che una Commissione composta del commendatore Torre e del commendatore Verdinois si è recata recentemente sui luoghi per studiare l'importante questione. Spero che il parere di quegli illustri tecnici sarà favorevole allo sdoppiamento dei progetti; ad ogni modo mi permetto di sottoporre all'onorevole sottosegretario talune osservazioni in proposito.

Non mi pare che lo stanziamento iscritto in bilancio sia sufficiente a fare l'intera bonifica: sia per le enormi pretese del Di Stefano Giuffrida, sia perchè la spesa di ambedue le bonifiche supererebbe di gran lunga lo stanziamento stesso. Bisogna dunque insistere nel proposito di sdoppiare queste opere; e, sopra tutto, tener di mira un altro progetto che è vagheggiato dagli abitanti di Lentini e che consiste nel restringere il perimetro del lago attuale. In tal modo, potremmo ottenere la costruzione d'un serbatoio che potrebbe servire a fini agricoli, e potremmo rendere ubertosa e salubre un'immensa plaga di terreno, che è forse la migliore di quelle che sono nella provincia di Siracusa.

In questa condizione di cose, prego l'onorevole sottosegretario di volere effettivamente ed efficacemente portare la sua attenzione su questo importante problema; e di far sì che finalmente si veda bonificata una plaga che ora è afflitta e funestata dalla malaria.

Spero che egli vorrà accondiscendere a questa mia preghiera che, del resto, è l'eco di mille voci che vengono dalla regione che rappresento. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dall'onorevole Pasquale Libertini, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda riparare all'ingiustificato ritardo nel compimento dei lavori occorrenti alla sistemazione della stazione ferroviaria di Lentini e ai pessimi locali destinati ai viaggiatori ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Pel luglio del 1908, la Direzione delle ferrovie di Stato ordinò l'esecuzione di un progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Lentini per un importo di 33,600 lire. I lavori furono iniziati subito e saranno ultimati fra giorni.

Il ritardo deve attribuirsi principalmente, come sa l'onorevole interrogante, a gravi difficoltà incontrate nella fondazione delle opere.

Circa il miglioramento del servizio viaggiatori, le ferrovie vorrebbero rimandare ad altra epoca questi lavori importanti, limitandosi per il momento ad alcune riparazioni che sono improrogabili.

Non potrei dare altre assicurazioni all'onorevole interrogante.

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

LIBERTINI PASQUALE. Mi dichiaro soddisfatto per la prima parte delle risposte dell'onorevole sottosegretario di Stato, non così per la seconda.

Mi rincresce che egli non sia mai stato in quelle contrade, e non abbia perciò avuto occasione di constatare come la stazione di Lentini sia la più importante lungo la linea Catania-Siracusa.

L'introito di quella sola stazione ammonta annualmente ad un milione per le merci in partenza; non parlo delle merci in porto assegnato.

Ora io domando se sia giusto ed onesto che si lasci in quello stato deplorabile il fabbricato viaggiatori, il quale è assolutamente inadatto e capace di contenere non più di dieci o dodici persone, talchè d'inverno la gente è obbligata a godersi la pioggia, e d'estate bisogna che si riscaldi al sole.

In tale condizione di cose si sono fatte varie insistenze dal municipio di Lentini, il quale si è dichiarato pronto ad ampliare una piazza vicina alla stazione, in modo che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato

potesse costruire un vasto edificio per i viaggiatori. Recentemente sono stati sul luogo gli ispettori della ferrovia ed hanno promesso d'interessarsi della cosa.

Ora io confido nella benevolenza dell'onorevole sottosegretario di Stato, perchè voglia sollecitare questo lavoro, che non è di lusso, e che invece è reso necessario dalle esigenze del traffico siciliano, e specialmente da quelle del commercio degli agrumi che appunto da quelle contrade sono spediti in Germania e in altri paesi.

Confido che l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà efficacemente interessarsene; diversamente sarei obbligato a rivolgergli ulteriori insistenze, dato anche il pericolo di dimostrazioni locali che certamente avverranno.

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

Marzotto, al ministro delle finanze « per conoscere se le disposizioni date per sovvenire ai danneggiati dagli uragani del luglio 1910, nei comuni della provincia di Vicenza, siano conformi alle risultanze ed alle proposte degli uffici finanziari e catastali che effettuarono l'inchiesta sopralluogo, e se queste risultanze non siano tali da imporre gli speciali provvedimenti previsti dalla seconda parte dell'articolo 38 della legge 1º marzo 1886 in luogo delle date disposizioni ».

Materi, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere se creda ulteriormente compatibile la presenza in Ferrandina del pretore Bruni, il quale, tollerato finora dalla cittadinanza per i suoi modi inurbani e violenti, tali da provocare anche uno sciopero degli avvocati e pel suo spirito partigiano, tanto da commutare in reclusione, condanne a multa non convertibile in pena affittiva per colpire suoi nemici personali, si è ora messo in aperto conflitto con la cittadinanza stessa iniziando un procedimento penale a seguito di una dimostrazione da lui provocata per non essersi voluto sottoporre alle misure igieniche disposte dall'autorità municipale ».

Angiulli, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per conoscere i motivi e criteri che hanno guidato l'autorità municipale di Napoli a rifiutargli il permesso di visitare l'ospedale delle malattie infettive, impedendogli così di compiere il suo imprescindibile dovere di deputato della città ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole De Nicola, al ministro dell'interno, « per cono-

scere come si conciliino le misure sanitarie che le autorità locali hanno adottato alla stazione di Roma contro i viaggiatori provenienti da Napoli, colle recise e ripetute dichiarazioni della Direzione generale di sanità, che escludono in modo assoluto la presenza di una epidemia colerica nella grande città meridionale ».

DE NICOLA. Rinunzio a questa interrogazione.

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

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Proroga delle funzioni dell'attuale Consiglio dell'emigrazione.

Sebbene questo disegno di legge non implichi spesa, chiedo che sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio, perchè esso è una conseguenza della legge votata nello scorso luglio, e che fu esaminata appunto dalla Giunta generale del bilancio.

Chiedo inoltre che questo disegno di legge sia dichiarato urgente; poichè, per le ragioni spiegate nella relazione che lo precede, è necessario che venga approvato prima che la Camera aggiorni le sedute.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del disegno di legge: Proroga delle funzioni dell'attuale Consiglio dell'emigrazione.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato urgente e venga trasmesso alla Giunta del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Approvazione del disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1907, (Serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 427 (serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue.

CAMERINI, *segretario, legge*: (V. *Stam-pato* n. 686-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo unico di cui do lettura:

« I termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727 (Serie 3ª), per la commutazione delle prestazioni perpetue, già prorogati con le leggi 30 giugno 1901, n. 262, 24 dicembre 1903, n. 494, 22 dicembre 1904, n. 658, 28 dicembre 1905, n. 597, 30 dicembre 1906, n. 644, 22 dicembre 1907, n. 786, 24 dicembre 1908, n. 717 e 23 dicembre 1909, n. 779, sono nuovamente prorogati fino al 31 dicembre 1911 ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal primo luglio 1910 al 30 giugno 1911.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Malcangi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo a provvedere perchè sia assicurato alle Puglie l'esercizio dell'acquedotto nel termine di legge ».

MALCANGI. Onorevoli colleghi, dirò brevi cose in merito alla oramai gravissima questione dell'acquedotto Pugliese, questione gravissima che tiene alla vita di una regione intera, cioè alla vita ed alla rigenerazione delle Puglie, e quindi ho bisogno di invocare dalla Camera la sua benevola attenzione.

Il mio ordine del giorno, col quale s'invita il ministro dei lavori pubblici, il Governo, a provvedere perchè sia assicurata alle Puglie la costruzione e l'esercizio dell'acquedotto per il 1916 non è che il ricordo di un voto solenne di questo Parlamento, consacrato in due leggi, nella legge del 1902 e nella legge del 1904, con slancio ammirevole di solidarietà nazionale.

Quel voto solenne era il risultato finale di una azione generosa di generosi, da Imbriani, mio illustre predecessore, che portò qui il primo grido di dolore della Puglia assetata, a Balenzano, a Lacava, a Pavoncelli, a Giusso, a De Cesare e Tedesco.

Chi conosce i sentimenti dell'onorevole ministro Sacchi, il suo sincero interessamento per le Puglie, del quale ha dato, in recenti lutti, prova non dubbia, troverà quasi inesplicabile il mio ordine del giorno, a lui che ha fatto quanto poteva per assicurare già da Barletta a Bari la presa di acqua dell'Ofantino dal relativo acquedotto, ostacolata finora da esagerate pretese dell'Amministrazione ferroviaria.

Ma l'onorevole ministro Sacchi sa e comprende le ragioni della presentazione del mio ordine del giorno. Esso è stato determinato dalla relazione della Commissione presieduta dal commendatore Ravà, e più ancora dalle conclusioni di questa Commissione strombazzate su per i giornali di tutta Italia, quasi come cartello di sfida a quanti, in consorzio e fuori del consorzio sono, tuttora convinti che la ditta Antico non darà l'acqua alle Puglie per il 1916.

Onorevole Sacchi, la nomina della Commissione Ravà in un momento in cui si doveva dare esecuzione alla legge ed al contratto (dopo che erano scaduti i termini di diffida al 31 agosto 1910 e quando la ditta non aveva eseguito che in minima parte i lavori, assegnati nella diffida fatta dal ministro Bertolini) quella nomina, onorevole ministro, venuta fuori, insciente il Consiglio di amministrazione del consorzio, fu, lo creda, un atto compiuto, malgrado la sua buona fede, in grave pregiudizio della posizione giuridica che si era venuta determinando fra il consorzio e la ditta assuntrice. Le conclusioni presentate da questa Commissione, conclusioni che noi avevamo già preveduto, non rispondono affatto a verità, e non sono che un tentativo di salvataggio per la società, tentativo di salvataggio che io confido (perchè ho fede nella sua rettitudine) ella certo, onorevole ministro, saprà per il primo sventare.

E per dimostrare, onorevoli colleghi, come quell'atto di nomina fu realmente di grave pregiudizio alla posizione giuridica che si era venuta determinando fra consorzio e società assuntrice, basta dare uno sguardo fuggitivo allo svolgimento dei lavori, agli atti che erano interceduti, e a quello che si era verificato nei rapporti fra consorzio e ditta assuntrice dal 1905, mo-

mento di presa di possesso dei lavori, sino al 31 agosto 1910.

La Camera non si preoccupi. È uno sguardo fugace e rapidissimo che io darò, per dimostrare a norma della legge e del contratto in quale posizione giuridica si trovava, il 31 agosto 1910, il consorzio nei rapporti con la ditta assuntrice. Già sino dall'inizio dei lavori un uomo eminente, un uomo di competenza indiscutibile, l'ingegnere Brandau, aveva riconosciuto che la ditta Antico non poteva costruire l'acquedotto pugliese; data la sua disorganizzazione tecnica, amministrativa e finanziaria. Ed egli, da uomo di coscienza pari alla sua mente, rassegnò le dimissioni da direttore dei lavori.

Nei primi momenti di funzione e di esercizio del Consiglio di amministrazione del consorzio già partiva un grido d'allarme dal mio collega, onorevole Fraccacreta, componente il Consiglio, con una sua mozione, con la quale si metteva in guardia il Governo, perchè la ditta Antico, dato il modo col quale era organizzata tecnicamente, amministrativamente e finanziariamente, non avrebbe potuto eseguire la grandiosa opera dell'acquedotto pugliese.

Ma i consigli di prudenza prevalsero, ed erano consigli di prudenza del presidente del tempo, onorevole Pavoncelli; perchè si pensò che, siccome la grande opera era stata appaltata *à forfait*, e non esisteva nel capitolato un piano particolareggiato di lavori per quantità e per tempo, era prudente attendere ancora lo svolgimento dei lavori, e quindi il momento opportuno nel quale si potesse avere una prova tangibile della inadempienza da parte della ditta Antico. Fin da allora però si determinò nell'animo dei componenti il Consiglio d'amministrazione il convincimento che la ditta Antico non avrebbe mai potuto costruire l'acquedotto pugliese per il 1916.

Ma ho detto che prevalsero consigli di prudenza; ed il ministro dei lavori pubblici del tempo, l'onorevole Bertolini, che aveva eguali preoccupazioni sulla esecuzione dell'opera, spiegò la sua azione sagace ed energica presso i rappresentanti della ditta assuntrice, affinchè essa rassicurasse il Ministero, il consorzio e le popolazioni, che già mostravano qualche preoccupazione, e presentasse all'uopo un piano organico dei lavori per dimostrare in che modo essa intendeva di eseguire l'Acquedotto nel termine prefisso.

Ed il programma venne e sta in atti; e

venne non solo un programma generale, che cominciava dal 1909 ed arrivava al 1916, ma anche un programma particolareggiato dei lavori che si dovevano eseguire nel 1909. Dunque il Governo ed il Consorzio già cominciavano a mettersi in condizione di poter dare la prova legale della inadempienza della ditta qualora questa non avesse adempiuto i lavori che si era assunta di eseguire anche nell'anno 1909; e pur troppo fino dai primi mesi dell'anno 1909 già da parte della ditta si incominciavano a determinare ritardi e sospensioni nei lavori e nei pagamenti, fatti questi dai quali il Consorzio non poteva che ribadire il convincimento che si era formato sulla ditta Antico e sulla impossibilità nella quale questa si sarebbe trovata di compiere l'opera affidata nei termini contrattuali.

Ma il Consiglio di amministrazione, per ragioni di prudenza, temendo che qualche sua indiscrezione potesse ferire la ditta Antico nel suo credito, credette opportuno di continuare a tacere, anche quando nel giugno del 1909, quando cioè già si toccava, per così dire, con mano l'inadempienza della ditta ai patti contrattuali, l'onorevole Giusso credette opportuno di svolgere alla Camera una mozione, firmata anche da altri colleghi, con la quale avendo visto che appariva eliminato ogni ostacolo tecnico temuto nei primi tempi dell'esecuzione dell'opera, si volle sostenere che la ditta Antico, la quale, secondo noi, non eseguiva neppure il programma, avesse potuto niente meno che accelerare i lavori, e, anzi che consegnarli nel 1916, consegnarli nel 1914. Ma, arrivato il dicembre 1909, quando, onorevoli colleghi, si aveva la prova che la ditta Antico non aveva fatto che una minima parte del programma, allora si impose per dovere di legge e di contratto l'atto di diffida, fatto dal ministro Bertolini in data 1° dicembre 1909. È necessario che io legga alla Camera le ragioni, che accettate a quella diffida determinarono il ministro Bertolini.

Scriveva il ministro Bertolini: « Ritenuto che il Ministero dei lavori pubblici e il Consorzio dell'acquedotto pugliese rivolsero più volte preghiera alla Società anonima italiana Ercole Antico e Soci, concessionaria dell'acquedotto, perchè volesse intensificare i lavori di costruzione in modo, da assicurare il compimento entro il termine contrattuale del 6 agosto 1916, e che la Società più volte, in risposta alle sollecitazioni, dichiarò che avrebbe saputo mantenere i propri obblighi contrattuali... (Questo avrebbe

dovuto servire di monito, di lezione a coloro, che tanto affidamento hanno fatto sui propositi della Ditta, cioè i componenti dell'ultima Commissione...) ...che, nell'intento di maggiormente garantire il compimento dell'acquedotto entro il detto periodo ed anche per stabilire precisamente l'ordine e la progressione dei lavori, venne dal Ministero richiesta alla Società la presentazione di un programma generale con la indicazione delle opere da compiere anno per anno, ed in relazione a tale programma generale, un programma particolareggiato annuale a cominciare dal 1909; che i programmi suddetti vennero compilati dalla Società e ritenuti in massima ammissibili dal Consorzio e dal Ministero con l'invito alla Società di ripartire più equamente la massa dei lavori in modo, da non rinviare molti fra essi al quadriennio, dal 1912 al 1916, eseguendoli invece negli anni anteriori; che la Società, come già le è stato contestato dall'ispettore superiore del Genio civile del sedicesimo compartimento con lettera, direttale in data 3 novembre, non ha dato alle costruzioni lo sviluppo promesso, ed anzi ha sospeso da parecchi mesi alcuni lavori già iniziati; che la delegazione del Consiglio d'amministrazione del Consorzio, che ha proceduto nei decorsi mesi di ottobre e novembre a speciali visite per accertare lo stato di avanzamento dei lavori, ha dovuto constatare che la Società, contrariamente agli impegni assunti, non ha iniziato quasi tutte le nuove opere, indicate nel programma del 1909, e le poche, già iniziate, ha condotto con lentezza e con insufficiente alacrità!

In base a queste considerazioni il ministro del tempo, onorevole Bertolini, adempiendo il suo dovere di esecutore fedele della legge, diffidava la Società a compiere quei lavori, che essa aveva promesso di compiere, ed altri lavori costituenti una parte del programma 1910.

Bisognava dunque aspettare il 31 agosto 1910.

In questo periodo, onorevole ministro, il Consiglio d'amministrazione del Consorzio, contro il quale si sono rivolti gli strali della Ditta, e di chi crede di patrocinare gli interessi della Ditta, il Consiglio di amministrazione, d'accordo col ministro, diede prova di grande arrendevolezza verso la Società; perchè malgrado l'atto di diffida, malgrado il convincimento dell'inadempienza incorsa da parte della Società, quando la Società si fece avanti per chiedere

che i pagamenti, anzichè eseguirsi semestralmente si eseguissero invece a termini più brevi, il Consiglio propose al ministro Bertolini che il pagamento invece di eseguirsi ogni sei mesi si eseguisse bimestralmente, come da allora in poi fu fatto sino ad ora.

Dunque niente prevenzione da parte del Consiglio d'amministrazione contro la Ditta, perchè quel Consiglio di amministrazione è contrario inesorabilmente alla ditta Antico che non esegue l'acquedotto, ma è stato sempre favorevole alla ditta Antico quando si è trattato di metterla in condizione di eseguire regolarmente il contratto.

E durante lo stesso anno, malgrado la diffida e la inadempienza, il Consiglio stesso, dietro istanza della ditta Antico, propose al ministro, che la concesse, che anche una prima rata di cauzione fosse restituita alla ditta Antico.

Eravamo dunque in attesa del 31 agosto 1910 quando perdevasi il povero Pavoncelli, nostro illustre presidente e benemerito della questione dell'Acquedotto pugliese (e vada da questo banco un saluto reverente, affettuoso e grato alla sua memoria) a cui fu sostituito l'onorevole conte Giusso, che ha una grande finalità, quella che abbiamo tutti noi, quella di vedere assicurato alle Puglie l'Acquedotto pugliese per il 1916 ed anche prima; ma che pari alla sua grande, alta e nobile finalità ha una specie di convincimento per suggestione da noi assolutamente non diviso, che cioè la ditta Antico possa e debba assicurare alle Puglie l'Acquedotto pugliese per il 1916 ed anche prima!!

E, credo, per effetto di questo contrasto di convincimenti che inopinatamente ebbe a verificarsi una crisi nel Consiglio di amministrazione dell'Acquedotto pugliese con le dimissioni dell'onorevole Giusso, crisi che per molti rimase inesplicabile. Fortunatamente il conte Giusso, dietro le insistenze del ministro Sacchi ha ritirato le dimissioni. Ma il deliberato che ci aveva divisi, in quanto ad esso aveva fatto seguito la crisi del Consiglio di amministrazione del Consorzio, era stato un deliberato innocentissimo, un deliberato deferentissimo, un deliberato arrendevole verso la società Antico, perchè venute dinanzi al Consiglio due questioni: una domanda di restituzione di cauzione, ed una domanda per rettifica dei criteri seguiti dalla Commissione degli scandagli nella valutazione dei lavori, il Consiglio malgrado i suoi precedenti deliberati contrari, accettò un ordine del giorno del commendatore Man-

ganella, componente il Consorzio, con cui si diceva che il Governo, su queste due gravi questioni, pur tenendo presente il nostro deliberato precedente, per giudicare con maggiore ponderazione, e con maggiore serenità ed obiettività, avesse consultato i poteri consultivi dello Stato. Questo fu, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, il deliberato a seguito del quale il conte Giusso aveva rassegnato le dimissioni, che fortunatamente poi ha ritirato.

Ma, onorevole ministro, io non posso non manifestare qui a lei il rammarico mio, quale componente il Consiglio d'amministrazione del Consorzio, per il fatto che questo Consiglio si sia tenuto inoperoso, si sia tenuto inerte, non si sia lasciato funzionare per ben quattro mesi, cioè dall'agosto al dicembre 1910, quando la più grave questione che era sorta fra il Consorzio e la ditta Antico era quella di risolvere il problema delle conseguenze dell'atto di diffida, atto di diffida rimasto ineseguito. Ed ella, onorevole ministro, prese da solo le sue risoluzioni.

Ella, che, secondo me, non avrebbe dovuto che limitarsi ad una semplice constatazione di fatti, vedere cioè lo stato dei lavori per esaminare in punto di diritto se la ditta Antico era incorsa nelle ulteriori sanzioni della legge e del contratto per non avere eseguito un atto di diffida legalmente intimato a norma dell'articolo 77 del capitolato, ella invece nominava l'ormai famosa Commissione Ravà, dando alla stessa, a quanto pare, questo incarico: esaminare lo stato dei lavori e dar parere sul loro sviluppo ai fini della concessione.

Ora, onorevole ministro, questo atto suo indiscutibilmente ha vulnerato la posizione giuridica del Consorzio nei rapporti della ditta. Io non discuto la bontà, la santità delle sue intenzioni, le quali potevano però rimanere le stesse, ma circondarsi di altre cautele e di altre garantigie. Poichè ella ha visto che così la Commissione nominata è arrivata non solo a conclusioni che non rispondono a verità (per me e per molti, come dimostrerò) ma è arrivata ancora, onorevole ministro, a qualche cosa di più grave e che io son sicuro non ha formato oggetto del mandato dato da lei alla Commissione stessa.

La Commissione, dopo aver constatato lo stato dei lavori, dopo aver dato il suo giudizio, che cioè le Puglie avranno l'acquedotto non solo per il 1916 ma anche prima, e la provincia di Bari l'avrà nel 1914, si è

sentita ancora nel diritto di vagliare e criticare i criteri tenuti dalla Commissione tecnica degli scandagli, sulla quale questione, come ho avuto l'onore di dire, era già intervenuta una deliberazione del Consiglio d'amministrazione, deliberazione con la quale si era stabilito che il Governo avesse sentito sulle due questioni i poteri consultivi dello Stato. Ora, io non posso ammettere, onorevole Sacchi, che ella abbia sottratto al giudizio del Consiglio di Stato e dell'avvocatura erariale questa questione gravissima e delicatissima dei criteri dei coefficienti di scandaglio, per rimetterla alla decisione della nostra Commissione, come questa ha fatto. Sarebbe enorme!

E detto ciò, onorevole ministro e onorevoli colleghi, le conclusioni della Commissione, le quali indubbiamente al solo lume del buon senso e del senso pratico si manifestano come tendenti a paralizzare e neutralizzare l'azione del Governo nei rapporti della Società, le conclusioni di questa Commissione si appalesano inattendibili, solo che si sappia dalla Camera lo stato attuale dei lavori che risulta da un documento irrefragabile, cioè lo statino dei lavori presentato dall'Ufficio del genio civile alla fine del novembre 1910.

Ora sentano un momento, si tratta di poche cifre. E semplicemente al raffronto di queste cifre vedranno come le conclusioni della Commissione Ravà colle quali si afferma che l'acquedotto delle Puglie sarà compiuto non solo nel 1916 ma anche nel 1914, sono conclusioni che la Camera, e più che la Camera il ministro, deve dichiarare non degne di qualsiasi seria considerazione.

Si tratta di una questione di altissima importanza, per la rigenerazione igienica, morale ed economica delle Puglie, e prego la Camera di ascoltarne con ponderazione la lettura.

La Ditta per contratto ha il dovere di compiere, per il 1916, 219 chilometri di canale principale, dei quali 92 sono da eseguirsi in galleria. Orbene la ditta Antico, a fine novembre 1910, ne ha eseguiti 36 appena, tra lavori in gallerie e lavori in trincea nel canale principale.

Dunque 180 e più chilometri di canale principale ancora da eseguire e rimangono ancora da eseguire nel periodo di tempo che ci divide dal 1916, cioè in sei anni, 25 case cantoniere, sei salti motori, 26 scarichi, 24 impianti elevatori, 152 serbatoi.

Badi la Camera, dico 152 serbatoi, per i quali non sono definitivi ancora i progetti,

non sono espropriati i terreni su cui debbono sorgere, e badi che si tratta di serbatoi di una capacità immensa poichè essi debbono dare acqua ad intere popolazioni.

E come se questo non bastasse, rimangono da eseguire in questi sei anni che ci dividono dal termine fissato dal Parlamento, cioè dall'agosto 1916, rimangono da eseguire 1668 chilometri di diramazioni secondarie, (dico milleseicentossessantotto) di cui se ne sono costruiti appena 415. E bisogna costruire anche 800 chilometri di reti di distribuzione nell'interno dell'abitato.

Ed oltre a queste cifre matematicamente indiscutibili, vi è un altro dovere della Ditta, quello di preparare i tubi di ghisa da collocare a tre metri nelle diramazioni secondarie, per l'importo di 25 milioni. E non è ancor nata la Ditta che deve fondere questi tubi di ghisa!

Ebbene, o signori, ciò malgrado la Commissione Ravà si permette di presentare alla fine della sua relazione questa conclusione sbalorditiva, se non audace: « I sottoscritti pertanto ripetono quanto hanno già detto, che cioè hanno fiducia che l'opera che farà onore al nostro paese (se non ne costituirà una vergogna poichè sarà vergogna se l'opera non sarà assicurata alle Puglie nel 1916) potrà essere compiuta nel termine prefisso, ed in parte probabilmente anche prima, purchè (noti la Camera), per altro, si usi dallo Stato maggior larghezza di criteri nel determinare i contributi sulle opere eseguite ».

In altri termini, è bene che l'onorevole Sacchi si decida a sciogliere i cordoni della borsa!

A questo proposito, le debbo rammentare, onorevole ministro, che i cinque milioni che ella reintegra in virtù di un progetto di legge speciale, reintegro che le fa onore, non sono sufficienti, non sono tutti quelli che devono essere, perchè per le leggi ricordate del 1902 e del 1904, gli stanziamenti fino ad oggi debbono formare la cifra di 32 milioni.

Quindi ella non per rendere un favore alle Puglie, ma per dovere di legge deve assicurare ad esse non un reintegro di cinque milioni, ma deve indurre il ministro del tesoro a reintegrare tutti i 32 milioni che debbono essere stanziati in virtù delle leggi che ho ricordate.

E continua la relazione: « Dall'altra parte la Società rammenti (notino i colleghi, perchè questo tocca anche il comico) la Società rammenti che non c'è tempo da perdere

ed intensificati quindi maggiormente i lavori con supremo sforzo e largo impiego di capitali, i quali, tenuta presente la finalità redditizia dell'acquedotto, non le dovrebbe essere difficile rintracciare».

Volgarizzando in buon italiano o in lingua piana questa conclusione, essa viene a dire così: L'acquedotto, le Puglie lo avranno se la Società vorrà, se la Società potrà!

Ora vi è un documento negli atti, onorevole ministro, e questo documento non è sospetto perchè è fatto da un impiegato altissimo, dall'ispettore De Corner, nel febbraio 1910, dal quale risulta che la ditta Antico manca di una organizzazione finanziaria tale da potere eseguire i lavori nel termine stabilito dalla legge.

Ed allora la conclusione non può essere che quest'altra, cioè la Ditta non consegnerà l'acquedotto, perchè non potrà, anche se vorrà.

Ed allora può effettivamente la Camera accettare nel loro contenuto queste conclusioni tendenti evidentemente a neutralizzare l'azione onesta e doverosa del Governo nei rapporti delle Puglie, ed addormentarsi in attesa che la ditta Antico faccia l'acquedotto quando lo vorrà e lo potrà?

Mettiamo dunque da banda queste conclusioni.

E allora *quid agendum?* Di fronte a questo documento inattendibile, onorevole ministro, un dovere le impone la legge, quello di esaminare direttamente la cosa poichè non occorre competenza speciale, ma solo il suo buon senso e innanzi tutto la rettitudine della sua coscienza; e se da questo esame trarrà la convinzione che la ditta Antico non può dare l'acquedotto alle Puglie per il 1916, prenda senza esitazione i provvedimenti che il legislatore del 1904 le ha suggerito, anzi dirò, le ha imposto.

Vi sono, in quella legge, sanzioni dopo l'atto di diffida che cominciano dalla multa e vanno fino alla decadenza: ella esamini, nella sua coscienza, quello che occorre fare, e se a rassicurarla nella sua decisione non crede possano essere sufficienti i consigli del Consorzio, non le manca il mezzo per pacificare un'intera regione che vive di ansie e preoccupazioni: nomini una Commissione di autorevoli parlamentari indipendenti che esamini la questione sotto il rapporto tecnico, amministrativo e finanziario, e se essa, come io penso e ritengo, le dirà che la ditta Antico non può dare alle Puglie l'acquedotto per il 1916, non le rimane

che seguire la via indicatale espressamente dalla legge, pronunziare cioè la decadenza.

Si è parlato, è vero, di gravi preoccupazioni per il caso che si dovesse giungere alla decadenza temendosi di arrivare alla esecuzione diretta di Stato, la quale allonerebbe forse di più ancora la fine dell'opera.

Ricordo, onorevole Sacchi, che in un colloquio avuto con lei ella mi disse: io, in massima, sono assolutamente contrario alla statizzazione del lavoro. D'accordo, le risposi, ma chi ha mai pensato a questo? Noi non vogliamo che l'applicazione della legge, la quale, dopo la diffida va, come ho detto, dalla multa alla decadenza.

E se a questa si deve arrivare non bisogna spaventarsi dello spettro messo innanzi della sospensione del lavoro, per la necessità di far constatare la sussistenza delle opere eseguite per farne la consegna ad una ditta subentrante.

È questo uno spettro che non ha ragione di essere, perchè è così vasto il campo d'azione, che in una parte dell'opera non iniziata, la Ditta subentrante potrebbe spiegare la sua azione riparatrice mentre dall'altra parte si procederebbe alla constatazione dei lavori eseguiti.

Invece, onorevoli colleghi, vi è un altro spettro ed è che la ditta Antico esegue i lavori in galleria e non quelli in trincea. E perchè? Abbiamo il parere di un uomo competentissimo, il quale ha affermato nella sua onestà e rettitudine, che la ditta Antico guadagna dal 30 al 40 per cento nei lavori in galleria, mentre perderebbe altrettanto nei lavori allo scoperto. Questo più che spettro è un pericolo reale ed è dovere nostro provvedere al rimedio.

Non dobbiamo quindi avere preoccupazioni di altro genere. È dovere dello Stato di non fermarsi davanti a una Ditta inadempiente e, se questa non è in grado di consegnare l'Acquedotto pugliese per il termine stabilito, non è possibile aspettare addormentati che faccia il suo comodo se vorrà e se potrà.

E ho finito, ma prima di chiudere devo fare una raccomandazione all'onorevole ministro, raccomandazione che rivela l'intimo dell'animo dei componenti il Consiglio del consorzio; e poichè in queste idee che io espongo, vi è l'unanime o quasiunanime consenso del Consiglio di amministrazione, per dimostrarle che nulla abbiamo di personale contro la ditta Antico, le diciamo: a un solo patto potrà desistere da gravi misure, quando cioè la ditta Antico le pre-

senti un impegno contrattuale di distribuzione di lavori nel termine che rimane ancora a decorrere da oggi al 1916, purchè però sia di pratica e possibile attuazione. E non basta: a questo impegno deve seguire la dimostrazione di una garanzia finanziaria, poichè altrimenti non avremo risolto nulla.

Onorevole ministro, le abbiamo presentato tutte le possibili soluzioni. Noi vogliamo una cosa sola e, dicendo noi, credo d'interpretare il pensiero di tutto il Parlamento, il quale volle con la legge del 1904 compiere un'opera di civiltà e di progresso; vogliamo soltanto che nel 1916, se non prima, sia data alle Puglie quest'acqua salutare del Sele. Trovi la soluzione: io aspetto fidente le dichiarazioni dell'onorevole ministro, sicuro che non si atterrà alle conclusioni della Commissione che hanno avuto la riprovazione di tutti coloro che s'interessano alle sorti del nostro acquedotto.

Essi nella relazione promettono di presentare un'altra relazione definitiva elaboratissima con una visita novella sopralluogo. Io la prego, onorevole ministro, di dispensarli da questa elaboratissima relazione definitiva e di prendere la preliminare e passarla agli archivi.

Risolva lei, onorevole ministro, da uomo che ha dato prova di volere sinceramente bene alle Puglie, questa questione vitale per noi. E non si pensi, adottando le conclusioni discusse, di risolverla così con una tattica di acquiescenza, perchè la questione soffocata così a Roma divamperebbe nelle Puglie, le quali saprebbero scuotersi dal letargo e reclamare il loro sacrosanto diritto. (*Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

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

PAIS-SERRA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Istituzione di una stazione astronomica a Carloforte in Sardegna.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Cao-Pinna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CAO-PINNA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 19 mag-

gio 1910, numero 283, concernente l'approvazione dei bilanci e di altre deliberazioni dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, nonchè la relazione sul disegno di legge: Proroga di un altro anno del concorso governativo previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, numero 116 e 6 della legge 14 luglio 1907, a pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno continentale e delle isole della Sicilia e della Sardegna.

PRESIDENTE. Anche queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Invito l'onorevole Edoardo Giovanelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Assegnazione di lire 30,000 da servire per la sistemazione della regia legazione a Pechino, e la relazione sul disegno di legge: Modificazione alla legge 7 luglio 1910, n. 402, concernente l'acquisto, l'adattamento e l'arredamento di due edifici ad uso di sede delle regie ambasciate a Pietroburgo e a Costantinopoli.

PRESIDENTE. Anche queste relazioni saranno stampate e distribuite.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici 1910-1911.

PRESIDENTE. Ritorniamo ora alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Quaglino.

QUAGLINO. Mi sono iscritto a parlare su questo bilancio per prospettare alla Camera ed all'onorevole ministro alcune manchevolezze nelle clausole sociali e nell'applicazione delle norme tassative dei capitoli di appalto, manchevolezze che portano non lievi danni da un lato agli operai, e dall'altro allo Stato.

Una di queste manchevolezze è la mancanza di una norma precisa che disciplini il massimo di orario lavorativo ed il minimo del salario. Questa questione fu già dibattuta parecchie volte da alcuni nostri colleghi.

Il Governo l'aveva presa in considerazione, anzi so che aveva formulato in proposito un articolo da includersi nella riforma che ebbe ad esaminare la Commissione: la Commissione invece ha creduto

opportuno accogliere le altre proposte del Governo, scartando completamente quelle inerenti agli orari ed ai salari. Infatti in uno stralcio che fece di queste clausole sociali trovò la disciplina nei cantieri, una norma per gli infortuni ed assicurazioni sociali, il pagamento agli operai, il lavoro notturno; ma manca, come ho detto, una norma qualsiasi, che regoli nei lavori pubblici il massimo di ore lavorative ed il minimo del salario.

Ognuno sa che in quest'ultimo decennio, in tutte le grandi città non soltanto, ma anche nelle piccole e nei comuni, si sono venute stipulando libere contrattazioni, libere convenzioni fra industriali, appaltatori ed operai.

Gli stessi comuni nei loro capitolati portano una norma tassativa che rispecchia gli orari ed i salari in vigore sul mercato. Solo i capitolati dello Stato difettano di una norma tassativa. Da qui gl'inconvenienti e le divergenze già lamentate da altri miei colleghi; inconvenienti e divergenze tra operai ed appaltatori; inconvenienti e divergenze che molte volte portano alla sospensione del lavoro; divergenze soprattutto che recano danno, da un lato, quando si arriva alla sospensione del lavoro, allo Stato, e dall'altro, agli operai, perchè mancando queste norme non possono pretendere dagli appaltatori dei lavori pubblici le ore normali ed il salario che è in vigore su quel determinato mercato.

Nei conflitti poi questa mancanza di norme ostacola l'accordo fra industriali ed operai.

Io mi ricordo dell'ultimo e grandioso conflitto, in cui, come in tanti e tanti altri in quest'ultimo decennio, gl'imprenditori dei lavori pubblici, o coloro i quali dirigono direttamente i lavori del Genio civile, si appartavano completamente, sia nel periodo iniziale, sia nel periodo culminante del conflitto tra operai ed appaltatori. Mi ricordo che in alcuni conflitti si è dovuto protrarre l'accordo tra appaltatori ed operai, appunto perchè le imprese dei lavori pubblici non si associarono in linea definitiva all'accordo che già era intervenuto.

Per questo si potrebbe obiettare che, se è facile in qualsiasi località fissare delle norme simili tra industriali ed operai, se è facile includerle nei capitolati delle amministrazioni pubbliche ed in particolar modo dei comuni, non è facile per il Governo includerle nei capitolati dei lavori pubblici. Non è facile perchè non possono essere pre-

cisate. Ma noi, e l'amico Cabrini che ci aveva preceduto in questo, reclamavamo dal Governo non una norma tassativa che fissasse un orario unico giornaliero per gli operai, ed un minimo di salario uguale in tutti i paesi e per tutti i lavori pubblici; ma semplicemente una norma generica, che facesse obbligo tassativo all'imprenditore di rispettare i patti vigenti su quel mercato, dove si è iniziato e si deve portare a compimento il lavoro dall'impresa appaltata.

Infatti, l'articolo che aveva preparato l'onorevole ministro dei lavori pubblici era redatto appunto in questa forma generica. La Commissione che tenne conto delle altre riforme e respinse questa, nella sua relazione dichiara:

« Onde tutto ridurrebbesi ad una sterile dichiarazione del principio che l'appaltatore deve corrispondere agli operai occupati nei lavori da lui appaltati, la mercede non inferiore a quella determinata dal mercato di lavoro ».

Sterile dichiarazione. Mentre non solo avevamo già esposto in precedenza tutte le ragioni che militano a favore di questa norma, ma anche per gl'inconvenienti stessi che il ministro dei lavori pubblici ha potuto constatare nei conflitti che ci sono stati nel passato e, più, nei recentissimi, e che la Commissione sapeva, avrei creduto che la inducesse a dare un giudizio ben diverso da quello che ha dato.

Ad ogni modo, mi permetto d'insistere presso il ministro dei lavori pubblici, perchè quell'articolo 1^o, sottoposto all'esame della Commissione, venga mantenuto; e venga mantenuto, non solo per l'interesse che ne avrebbero i lavoratori addetti ai lavori pubblici, ma soprattutto nell'interesse dello Stato.

Ricordo al ministro che gli operai di questa industria, organizzati, in un recente congresso, hanno deciso che, per i lavori appaltati alle cooperative, in caso di divergenza con gli appaltatori, non si sarebbe più verificata la sospensione dei lavori.

Ora, posso dichiarare all'onorevole ministro che, qualora questa norma venga a garantire i prezzi correnti delle tariffe ed i massimi d'orario, che vigono su determinati mercati o che venissero stabiliti, non ci sarebbe più ragione alcuna di sospendere il lavoro, quando intervenissero agitazioni e scioperi per conflitti fra lavoratori ed imprenditori d'industrie private.

Soltanto, e più specialmente per questa garanzia, credo che l'onorevole ministro, sia per facilitare il compito degli accordi fra capitale e lavoro, sia pel mantenimento della pace, unitamente con la difesa degli interessi dello Stato, consentirà che questo articolo venga mantenuto.

E vengo ora a due sistemi che reputo dannosi ai lavori pubblici; sistemi che si riferiscono al subappalto ed al cottimo.

Con questi sistemi, oltre al moltiplicarsi degli infortuni, per le ragioni che dirò dopo, si sfruttano interamente gli operai, da un lato, e si viene, dall'altro, a dare un prodotto scadentissimo allo Stato. Col subappalto che l'appaltatore divide in piccoli lotti, a squadre, ad individuali assuntori, il margine di guadagno (e parlo qui del margine onesto di guadagno) rimane al primo appaltatore; così che i secondi sono obbligati a ricorrere ad espedienti poco onesti, per potersi salvare; ed ottengono il loro scopo, con la cattiva produzione ed esecuzione dei lavori, cercando d'ingannare con la qualità del materiale, con la portata della mano d'opera, con ogni mezzo di speculazione. E questo è facile, benchè ci sia una vigilanza diretta degli impiegati dello Stato.

Peggio, poi, accade per i cottimi. E qui prego la Camera ed il ministro di non confondere il cottimo nella costruzione, nella muratura, col cottimo o con sistemi consimili nelle altre industrie, o in rami diversi della stessa industria.

Parlerò del cottimo limitatamente alla muratura. Ognuno sa che tutti quanti i preventivi vengono formati in base al prodotto normale, quotidiano; prodotto normale che viene effettuato dalla mano d'opera a giornata e non a cottimo. Ora se questa è la base del preventivo, tutti sostengono ed è facile arguire che quando un capitalista, o per esso l'assuntore o l'imprenditore, ricorre a questo mezzo del cottimo vi ricorre soltanto per una maggiore speculazione, per un maggiore guadagno. L'assuntore applica il cottimo quando trova gli operai che lo accettano, perchè sa di avere dal 5 al 30 per cento di guadagno sul valore della produzione.

Molti tecnici sono qui fra i nostri colleghi, io sono un pratico, più che altro, ma uno di quei pratici il quale ha provato, per esempio che, mentre la muratura è pagata normalmente, come prodotto a giornata lire 3,50 al metro cubo, viene pagata lire 3 soltanto quando è affidata alle squadre a cottimo;

i lavori che vengono pagati 1.25 al metro quadrato, vengono ridotti a 80 e 90 centesimi quando sono dati a queste squadre di cottimisti.

Oramai si sa che l'appaltatore, distribuendo questi cottimi fa egli esclusivamente un maggior guadagno, benchè l'operaio, intensificando all'estremo le forze fisiche per il maggior prodotto, lo riconosco, venga a prendere qualche cosa in più.

C'è sarebbe poco qualora gli appaltatori trovassero modo di fare maggiore affare e maggiore guadagno e non ci dovessero rimettere dall'altra parte gli operai e lo Stato. Gli operai che debbono assoggettarsi al cottimo, l'ho già accennato, devono non più curare il massimo dell'orario, non devono più curare lo sforzo fisico, devono avere soltanto di mira di produrre per lo meno un terzo di più di quello che producevano a giornata normale, con quanto danno e rovina fisica per l'incremento personale ognuno comprende; è da qui che succedono più sovente gli infortuni sul lavoro, pure di ricavare un maggior guadagno con la maggiore produzione. Guadagnano di più, sostengono gli appaltatori per difendere il loro sistema; ed alcuni illusi, poco edotti della vita pratica e del come si effettua questo lavoro, sostengono, come l'ho sentito dire perfino da maggiori impiegati dello Stato, che gli operai a cottimo guadagnano dalle 6 alle 7 lire, mentre a giornata arrivano appena a guadagnare 5 lire.

Sta bene; ma gli onorevoli colleghi saranno con me d'accordo nel ritenere che questo maggior guadagno gli operai lo scontano in seguito; e come lo scontano? Sono rari coloro che non passano per questa triplice trafila: infortunio, malattia o vecchiaia precoce.

Lo Stato poi che paga in base alla giornata normale, che paga per avere un lavoro migliore, si trova ad avere con questo sistema un prodotto scadentissimo.

Nelle costruzioni, onorevole ministro e onorevoli colleghi, non si tratta di lavorare un pezzo di pietra, di legno, di ferro, che si può controllare dopo compiuto il lavoro; nell'industria delle costruzioni, e soprattutto nella muratura, bisognerebbe, per avere questa garanzia, assistere alle fondamenta e all'elevazione, all'insieme della muratura pezzo per pezzo, mattone per mattone, o pietra per pietra, e ciò è assolutamente impossibile.

Molte volte la muratura più bella esteti-

camente e più soddisfacente nel prospetto può essere la più scadente nell'insieme, e questo sta tutto nell'abilità dell'operaio che in questo si associa, quando ha accettato il cottimo, all'imprenditore, al capo-mastro, per far sì che la truffa riesca completa.

In questo caso non c'è più l'operaio, che cura il suo fisico, che cura la sua incolumità e la sua vecchiaia: c'è il cottimista che, d'accordo coll'appaltatore, cerca di truffare lo Stato con un lavoro scadente, pur di guadagnare di più.

L'operaio, voi lo sapete, non produce in questa industria individualmente; in questa produzione lavorano a squadre e il prodotto dipende, non solo dalla volontà dell'operaio, ma anche dalla direzione tecnica e dal personale assegnato, quindi non ci può esser confronto fra il cottimo che può essere assegnato in certe altre industrie individualmente, e il cottimo che si fa nella muratura.

Ma a confortò della mia tesi per l'abolizione del cottimo nei lavori pubblici non abbiamo soltanto gli operai, non abbiamo soltanto i dirigenti delle organizzazioni operaie, abbiamo i tecnici più valorosi, e parlo di tecnici imparziali, di coloro che non esercitano direttamente l'industria.

Parimenti abbiamo con noi gli igienisti e gli specialisti delle malattie professionali, che, tutti in coro, reclamano l'abolizione di questo sistema rovinoso di lavoro. E gli intraprenditori stessi, che si servono come mezzo di speculazione e di maggior guadagno di questo sistema, anch'essi l'aboliscono quando hanno da eseguire un tratto di costruzione o una costruzione completa di loro proprietà. Anch'essi aboliscono questo sistema quando assumono l'impegno da un privato che dà un'assistenza ed una vigilanza diretta; allora state sicuri che i cottimi sono scartati in quei lavori. Ed io ne so qualche cosa, perchè questo mestiere l'ho esercitato per me stesso.

Lo Stato, se non vuol favorire una speculazione a suo danno e a danno degli operai, lo deve certamente abolire. Quindi una norma tassativa e precisa deve includersi nel capitolato d'appalto che vieti il subappalto, che risponda direttamente l'appaltatore che ha preso il lavoro dallo Stato, una norma che abolisca i subappaltatori ed i cottimisti.

D'altra parte, il cottimo non fu mai, per il passato e tanto meno per il presente, una consuetudine; non si è mai applicato alla generalità dei lavori sopra i nostri mercati,

fu sempre una eccezione variante dal cinque al dieci per cento, e l'eccezione non dà beneficio non solo per quel che riguarda i lavori pubblici, ma non dà beneficio nemmeno all'industria privata.

Ed è facile comprendere quindi che una costruzione o due, o parecchie, e magari un dieci per cento della produzione totale, in un mercato come Roma o Milano o qualsiasi altra città, non possa questo influire sui prezzi delle pigioni, non possa questo influire sui consumatori di case.

Questo gli operai comprendono, e per questo viene sostenendosi l'abolizione anche di questa parte che costituisce l'eccezione.

E non si creda da voi, onorevoli colleghi, che da parte nostra si sia ammalati di fobia contro il cottimo in generale, perchè su questo io posso dare una prova che non si tratta di abolizione di cottimo, anch'è là ove il cottimo può rendere sia per il prodotto, come per il produttore. Tanto vero che nell'industria delle costruzioni, della quale mi occupo, abbiamo in vigore il cottimo per la produzione dei laterizi, del gesso, dei cementi e di altri materiali nella stessa industria, e non tentiamo menomamente di togliere questo sistema perchè è controllabile tanto dal punto di vista della difesa dell'operaio, come è controllabile dal punto di vista di un prodotto migliorato.

E in questi ultimi anni ebbi a constatare che gli stessi costruttori accetterebbero benevolmente, anche per l'industria privata, e non solo per i lavori pubblici, l'abolizione del cottimo.

Se non che nell'ultimo conflitto di Milano, si disse: stabiliamo un minimo di produzione; sistema accettabile nel principio, ma inaccettabile nella pratica per le ragioni che ho già accennato, perchè non si può scindere la responsabilità individuale del produttore e del lavoratore: lavorino a coppia, lavorino a quadriglia, il prodotto può essere minore o maggiore, non secondo la volontà maggiore o minore dei singoli lavoratori, obbligati alla produzione, ma può dipendere da una cattiva direzione tecnica, come può dipendere da un cattivo servizio del personale ausiliare. E siccome nel concetto in cui noi siamo entrati da tredici o quattordici e più anni con la legge dei *proviviri* che nel campo delle divergenze non c'è più il padrone assoluto e la forza brutale ma ogni divergenza viene appianata mediante il collegio arbitrale, così per le divergenze che potessero insorgere

applicando un minimo di produzione, bisognerebbe mantenere non il collegio dei *probitari*, in permanenza, ma anche qualora si volesse stabilire una Commissione speciale questa Commissione speciale bisognerebbe che sedesse in permanenza, perchè potesse dirimere tutte le questioni.

Ad ogni modo questo sistema che nel principio io accolgo, di necessità, perchè noi siamo favorevoli a favorire il maggior rendimento delle classi lavoratrici, ebbene ha fallito anche là dove l'industria edilizia è molto più progredita di quanto non sia in Italia, per i mezzi meccanici che si sono impiegati in questi ultimi tempi, perchè in questa industria è assolutamente impossibile applicare delle norme che possano regolare il minimo di produzione.

Parigi e Berlino informino. A Parigi il minimo voluto dai costruttori è rimasto nel contratto di lavoro senza applicazione; a Berlino è stato applicato per sei mesi, ma la Commissione arbitrale che doveva dirimere le divergenze e vigilare sull'applicazione del minimo venne sciolta immediatamente dagli stessi costruttori che, pur vittoriosi tre anni dopo contro gli operai, non reclamarono più l'applicazione di questo minimo.

D'altra parte questo minimo è un mezzo, da parte dei costruttori, per mascherare i loro occulti fini, perchè con questo minimo essi intenderebbero di abolire tutto il sistema attuale che vige nelle contrattazioni e nelle stipulazioni delle convenzioni tra operai ed appaltatori; essi tenderebbero con questo minimo ad abolire i minimi di paga per categoria e stabilire un minimo che diventasse come una paga media ed un cottimo generale; non più una barriera, perchè non si possa tornare indietro ai lavoratori ma dare ai costruttori libertà di poter decidere, e pagare come vogliono gli operai in base a questo minimo che sarebbe valutato soltanto dagli imprenditori.

È questo fine è stato forse indicato ai costruttori italiani dai costruttori tedeschi nella recente lotta di quest'anno, in quella grandiosa lotta nazionale nella quale capitalisti ed imprenditori reclamavano l'abolizione dei minimi per stabilire le paghe medie; lotta che è finita per fortuna in un disastro per i costruttori.

Il sistema che vige in Italia vige in tutta Europa ed è basato sul minimo della paga per categoria a ore; tutti vogliamo un maggior rendimento possibile ed io mi dichiaro d'accordo, ed io non ho atteso oggi a dirlo

pubblicamente, con i privati e con lo Stato nell'invocare che si faccia in modo che le nostre maestranze diano un maggior rendimento.

Ma non è coi mezzi coercitivi e coi mezzi che sono stati applicati finora, e che vorrebbero ancora applicare i costruttori, che noi arriveremo ad ottenere questo maggior rendimento; bisogna migliorare i rapporti fra organizzazioni operaie e impresari.

Ormai queste benedette organizzazioni operaie si sono costituite ed affermate; anche le organizzazioni industriali si sono costituite ed affermate; cerchiamo dunque di stringere fra loro maggiori rapporti morali.

Finchè si costituiscono le organizzazioni esclusivamente per prepararsi alla resistenza ed alle battaglie di gruppo contro gruppo, ad ogni costo i rapporti saranno sempre tesi e non potrà mai avvenire quello che si chiama il miglioramento morale dei rapporti tra operai ed industriali; e da ciò non potrà venire certamente la spinta maggiore che dovrà migliorare le nostre maestranze in rapporto al rendimento del lavoro.

Ma perchè non si dica che è colpa nostra, che è colpa dei dirigenti e dei lavoratori...

PRESIDENTE. Senta, onorevole Quaglino, tutto questo non ha nulla a che fare col bilancio. Ella espone un trattato sugli scioperi murari, e sulle questioni sociali inerenti.

QUAGLINO. Onorevole Presidente, se debbo sostenere le riforme che si debbono fare per i capitolati d'appalto, è necessario che io le accompagni con qualche dilucidazione e documentazione.

D'altra parte, onorevole ministro dei lavori pubblici, è bene che si sappiano quali sono i nostri criteri in materia. In questo ultimo decennio, soltanto per la parte organizzata si ebbero 618 agitazioni nella industria delle costruzioni, delle quali 256 senza sciopero, ma con accordo amichevole tra industriali ed operai, e 362 con sciopero. Questa riduzione di conflitti si deve alla cura nostra che abbiamo posto nell'elevare il sentimento dei lavoratori. Osservo però che quella parte maggiore, che corrisponde al 56 per cento in media di scioperi, non è dovuta a manchevolezza, o ad intransigenza dei lavoratori. Io ho fatto uno studio diligente all'inizio di ogni movimento per poter trarre le necessarie conseguenze.

Questo 56 per cento di scioperi, è dovuto a queste ragioni: primo, alla congiura del silenzio da parte degli industriali, consi-

stente nel non rispondere ai memoriali; secondo, il rifiuto ostinato di trattare con le Commissioni e con le rappresentanze delle organizzazioni, e questo anche per parte di imprenditori di lavori pubblici; terzo, le offerte derisorie; quarto, le concessioni a spizzico a sciopero aperto, che erano inopportune e, lungi dall'essere concilianti, erano irritanti per gli animi. Io son certo che se nei conflitti economici noi miglioreremo questi rapporti tra organizzazioni industriali ed organizzazioni operaie, noi otterremo di vedere in breve ridotti i conflitti stessi.

Ed ora mi si permetta di accennare che per tutto quello, che io ebbi a dire in rapporto alle riforme, che si debbono introdurre nei capitolati d'appalto, e soprattutto alla dannosità dei sistemi, applicati negli ultimi tempi, io ebbi con me tecnici ed igienisti. Ma, in ordine al miglioramento dei rapporti tra industriali ed operai, e in ordine al maggior rendimento delle masse operaie, io ho con me i maggiori studiosi di cose sociali. Lo stesso Einaudi poco tempo fa in un lucido articolo accennava che bisognava cominciare dal rendere più cordiali i rapporti tra industriali ed operai. Avremo così minori conflitti, maggiore stima e maggior rispetto tra operai ed industriali, un prodotto migliore ed un maggiore rendimento del lavoro.

Ed ora passo agli inconvenienti, che si riscontrarono nella applicazione della legge sugli infortuni.

Questi inconvenienti si verificarono più specialmente nei lavori di nuove linee ferroviarie. Ad esempio, sulla Tenda-Vievola quasi tutti i colpiti da infortunio non ebbero l'applicazione integrale della legge. Non vennero applicate le norme di assistenza medica e di indennità prescritte ogni sette giorni.

L'impresa, poi, nei casi di inabilità temporanea parziale, attese settimane e settimane la guarigione completa dell'infortunato prima di dare le indennità. Si è verificato anzi questo caso straordinario, che l'impresa dopo quindici o venti giorni dall'infortunio, e dopo la guarigione dell'operaio colpito, è andata, col complesso delle indennità dovute all'operaio, a pagare il dottore, prima di dare l'equivalente all'operaio.

Contro questo sistema protestarono gli operai fino dallo scorso anno, e l'onorevole mio amico Rondani, qui presente, ebbe fin dall'anno scorso ad interessarne il Ministero

dei lavori pubblici; e ricordo che l'onorevole Dari, nel rispondergli, non solo precisava che questa legge doveva essere applicata ed interpretata tal quale lo esigevano gli operai, ma aggiungeva nella sua lettera che, per le disposizioni dei contratti vigenti cogli appaltatori, erano a carico dell'impresa le cure mediche, i medicinali, ed era a carico dell'impresa anche la cura medica ed i medicinali non solo per l'infortunio, ma anche nei casi d'epidemia.

L'onorevole Dari non ebbe certamente dopo questa lettera a prendere i dovuti provvedimenti, perchè i casi si verificarono e si susseguirono in modo ininterrotto, tanto che io quest'anno, facendo una visita in quella località, ho dovuto convincermi della necessità di ricorrere di nuovo presso il Ministero dei lavori pubblici.

Non so ora se, nel capitolato d'appalto per i lavori della Vievola-Tenda, esistano altre condizioni; che dovrebbero esistere se si tien conto delle affermazioni fatte nella sua lettera dall'ex-sottosegretario dei lavori pubblici onorevole Dari.

So però una cosa: che l'applicazione di questa legge e di queste norme è tuttora lettera morta, benchè l'onorevole De Seta mi abbia scritto parecchie lettere promettendo affidamenti e provvedimenti, tanto che quei lavoratori attendono da un biennio.

E la prova che le autorità, alle quali erano stati demandati questi provvedimenti, non se ne sono curate, è in un documento del quale vi citerò solo alcune parti. Tal Viviani Adriano, infortunato ad un piede, al quale spettava un sussidio di lire 12.80, si vide liquidare la sua indennità in soli 80 centesimi, perchè gli fecero pagare sei visite, compresa la prima, mentre la legge dice che la prima visita e le cure più immediate sono a carico dell'appaltatore.

Un altro infortunato, per dodici visite sul posto, ebbe ritenute dall'impresa, a favore del medico, 40 lire.

Altri infortunati, chi più chi meno, secondo la durata della malattia, hanno visto pagare il medico dall'impresa con i danari ritenuti su ciò che loro spettava, e pagarlo anche per la prima visita, e perfino in ragione di tre lire per visita.

Vi è un povero ricoverato nell'ospedale oftalmico di Torino, che da mesi e mesi attende l'indennità, ed ancora non ha avuto nulla.

Altri attendono da tre mesi la liquidazione dell'indennità loro spettante per l'infortunio, liquidazione che nessuno si è cu-

rato di far loro. Non esporrò qui ogni singolo caso; se mai potrò mandare una nota al Ministero dei lavori pubblici.

Ora, io vi domando, onorevole ministro: esistono o no queste benedette norme citate dall'onorevole Dari e riconfermate dall'onorevole De Seta, sui contratti d'appalto che hanno riferimento ai lavori della Vievola-Tenda? E perchè allora in due anni non si è provveduto? E in via subordinata: non vi sono altre norme all'infuori della legge perchè in due anni non si sia potuto provvedere? A ogni modo io non voglio tediare più lungamente la Camera, e anche su questo punto mi limito a reclamare soltanto al Governo, dall'onorevole ministro, che si tenga conto, specialmente nei lavori che si debbono effettuare fuori dei grandi centri, come sono appunto lavori ferroviari, delle esigenze richieste da un principio di umanità, e si vengano a colmare le lacune della legge stessa.

Perchè, io domando a voi, onorevole ministro, più di quello che dice la legge: « Le prime immediate cure siano a carico degli appaltatori ». Io voglio che lo siano anche le cure successive, perchè se voi tenete conto che questi operai sono operai usciti dai loro paesi, che si trovano in condizioni disagiate sia per l'abitazione, sia per la vita, comprenderete che se quando essi cadono malati tutta l'indennità va soltanto a favore del medico, essi vengono messi in una condizione veramente disgraziata. Lontani dalle loro case, lontani dalle loro famiglie, le quali attendono esse stesse soccorsi e invio di risparmi, essi si trovano a vivere una vita insostenibile perchè mancano di tutte le risorse.

E ricordo per ultimo in materia di infortuni (ed è bene che sia ricordato) un esempio: Io ho visitato fin dall'inizio dei lavori il Sempione, i grandi lavori del Sempione.

E tanto maggiormente è risaltata la manchevolezza che si riscontra nei lavori ferroviari della Vievola-Tenda e di altre linee ferroviarie nostre, come ad esempio anche la Chivasso-Asti sulla quale ultimamente si è verificato un altro incidente grave.

Un infortunato per un infortunio gravissimo si è sentito dire dal direttore dell'ospedale di Chivasso: se non mi garantite chi paga io non vi accetto. E dopo pochi giorni soltanto, mentre il male era ancora grave, fu gettato fuori dall'ospedale perchè il direttore diceva: « io non so ancora se pagherà l'istituto assicuratore o l'impresa; in-

tanto vi consiglio di andare a fare una colletta presso i vostri amici ». Così fu rinviato a casa sua, in un paese lontano diciannove chilometri, invitandolo ad andare all'ospedale due volte la settimana. Tra spese di diligenza, di tram e di sopraluoghi, oggi ancora, questo infortunato, dopo sedici giorni di malattia, non ha ricevuto il becco d'un quattrino e ha dovuto presentarsi all'impresa per avere un primo e modestissimo acconto.

Ed è di fronte a questi fatti che io ricordo il Sempione, e lo ricordo perchè prima che si recassero sul luogo del lavoro gli operai (e non so se l'elogio spetta a colero i quali stabilirono le norme dell'appalto di quel grandioso lavoro o spettino a quell'uomo progredito, a quel grande ingegnere che risponde al nome di Brandau) erano già pronti impianti speciali, l'ospedale, l'ambulatorio per le cure mediche, lo stabilimento dei bagni, ed altri, dove nulla mancava del conforto moderno, sì che gli infortunati potevano benissimo avere tutte le cure del caso. E non soltanto essi avevano a loro disposizione i mezzi di cura, ma anche l'anticipazione completa dell'indennità loro spettante.

Io vorrei che a questo esempio si ispirasse l'onorevole ministro per convincersi maggiormente che non si possono confrontare in materia di infortuni le esigenze dei lavori pubblici eseguiti nelle grandi città, ove si trovano cure mediche, ospedali, cliniche e medicinali gratuiti con quelli che si fanno nelle deserte montagne e pianure.

Bisogna tener conto di tutte queste maggiori esigenze se vogliamo realmente, come dicevo prima, colmare le lacune della legge in attesa che la Camera sia chiamata ad esaminare le riforme della legge stessa.

Ritornando ai lavori pubblici, raccomandando all'onorevole ministro di tener presenti le cooperative legalmente iscritte al registro prefettizio, vigilate e assistite dalla Commissione provinciale, ed anche dei consorzi che si formeranno.

Con questi organismi e con alcune norme precise dei capitolati d'appalto, spero, onorevole ministro, che voi paralizzere, se non totalmente, almeno in parte, l'industria che è venuta sviluppandosi nella stessa industria degli appalti, l'industria delle liti, tanto che alla fine di ogni lavoro, per la maggior parte dei lavori, vedete l'appaltatore ricorrere contro lo Stato per pretese di maggiori opere o di maggiori indennità.

Non voglio citare nomi, ma potrei anche addurre la testimonianza di un collegio di ingegneri per affermare come alcuni costruttori, vantandosi del loro guadagno, dicevano alla rappresentanza degli operai: questi guadagni noi non li otteniamo dai prezzi che sono elencati nei capitolati di appalto, ma li otteniamo mediante un altro sforzo, ed è quello di ricorrere ai capitolati, ai cavilli, perchè, per mezzo dei capitolati e di qualche cavillo, si possono ottenere maggiori assegnazioni da parte dello Stato. D'altra parte queste liti sono all'ordine del giorno e ognuno lo sa.

Questa industria è riuscita perfino a creare degli specialisti.

Io conosco sui più grandiosi mercati degli specialisti in materia di liti per ottenere queste sovvenzioni; non si occupano di altro e fanno lauti guadagni.

Le cooperative, alcune sono calunniate, in questi ultimi tempi non hanno mai esercitato questa industria e non la eserciteranno mai certamente; mentre gli appaltatori danno uno sguardo fugace ai capitolati, alle cifre e ai prezzi, ma guardano e si soffermano maggiormente sulle norme dei capitolati; le cooperative guardano invece più profondamente le cifre, guardano i prezzi per poter accertarsi se quel lavoro possa esser bene eseguito al prezzo che è stato preventivato.

Quindi le cooperative unite, ed anche isolate, possono benissimo venire in soccorso dello Stato, dei lavori pubblici per far sì che l'erario per l'avvenire non abbia più a pagare quelle grosse somme che ha pagato nel passato per pretesa di assegni maggiori.

Mi affretto alla fine.

Il personale tecnico, onorevole ministro, sia dirigente che di vigilanza ai lavori pubblici dovrebbe essere a mio avviso più rigoroso. Invece, non dico tutto, nè la maggioranza, ma una parte di questo personale si mostra qualche volta troppo conciliante o troppo compiacente con le imprese stesse, perchè se così non fosse molte manchevolezze da me citate non si sarebbero riscontrate.

Ma per questi impiegati, onorevole ministro, io non reclamo soltanto che si richiama a compiere più scrupolosamente il proprio dovere, ma reclamo altresì, specialmente per i più umili, un miglioramento economico.

Abbiamo assistenti ed aggiunti che dopo

venti anni di servizio si trovano ancora ad uno stipendio di 2,340 lire lorde all'anno.

Per arrivare al massimo di 2,500, dovrebbero per lo meno aver la fortuna di poter servire lo Stato per altri 26 anni.

Non si dimentichi che in questo caso il minor zelo, la arrendevolezza e le compiacenze verso le imprese assuntrici di lavori, per parte di questi impiegati, sono dovuti in gran parte al misero trattamento economico che loro vien fatto.

D'altra parte, non c'è classe sociale, non c'è industria, nemmeno nel campo della organizzazione sia industriale che operaia, che non si curi di garantire il salario economico sufficiente alla vita dell'impiegato per metterlo al riparo di quello che potrebbe essere il non adempimento del proprio dovere.

Provveda l'onorevole Sacchi, sia per questa categoria degli impiegati, sia anche per le riforme ai capitolati d'appalto, per tutte le manchevolezze o deficienze che ho avuto campo di esporre.

Come ha visto l'onorevole ministro, mi sono occupato non di un interesse solo, ma di due: di quello degli operai, e di quello dello Stato.

Ed ora, concludendo, vengo ad una questione locale.

Mi consentano la Camera e l'onorevole ministro, ch'io ricordi il nostro Biellese, splendido per le sue valli ubertose, con incantevoli stazioni climatiche e numerosi stabilimenti di cura, così ricco di grandiose e floride industrie, che il suo capoluogo ha, con ragione, il privilegio di essere chiamato la Manchester d'Italia. Trascurato fino ad oggi dal Governo, abbandonato a sè stesso ed alle sole sue forze, esso stanca le sue meravigliose energie contro gravi ostacoli e contro non meno gravi disagi, per la mancanza di un servizio ferroviario corrispondente al suo importante traffico.

Il vecchio troneo Santhià-Biella, unico collegamento del Biellese colle grandi arterie, se frutta cospicuamente alla Società che lo esercisce, lascia tuttavia grandemente a desiderare pel servizio in generale.

E questo, benchè la Società imponga tariffe elevatissime, che concorrono, come è facile comprendere, in modo tutt'altro che lieve, ad aumentare il disagio della regione, ad ostacolarne ogni e qualsiasi sforzo per l'incremento delle industrie e del commercio.

Un provvido miglioramento del servizio sulla linea Biella-Santhià, per quanto ardentemente ed unanimemente desiderato e pur

tuttavia proclamato necessario nei riguardi di rapporti col Piemonte, non sarebbe sufficiente ai reali ed impellenti bisogni di quella zona ridente e operosa.

Pel suo importante movimento — per materie prime, pei suoi prodotti, pei suoi passeggeri, il Biellese ha assoluto bisogno di congiungersi direttamente con Novara, arteria principalissima, che esso offrirebbe ai suoi naturali sbocchi al mare, ai valichi alpini, alla capitale lombarda, al Veneto, all'Emilia, a tutto il versante adriatico.

A tale scopo venne progettata la ferrovia Biella-Novara. Purtroppo, il progetto, da un decennio si trascina dal Comitato esecutivo agli uffici competenti; ritornando a galla a lunghi intervalli, durante i quali maturarono numerose modificazioni sul tracciato.

Di esse, l'ultima, proposta dal Consiglio superiore, è stata di questi giorni concretata ed il progetto definitivo sarà prossimamente trasmesso agli uffici tecnici per la ratifica.

Una viva e calda raccomandazione le rivolgo quindi, onorevole Sacchi; faccia che il progetto, ormai ben vagliato e maturato, sia ben presto un fatto compiuto.

Prenda, onorevole ministro, in sentita considerazione la sollecita esecuzione di un provvedimento che di buon diritto, per l'incremento del loro commercio, per lo sviluppo della loro industria, per la difesa dei loro vitali interessi, per un coronamento dei loro sforzi continui per la prosperità della loro regione, i biellesi chiedono a mezzo mio.

La Camera ed il Governo sanno come i loro interessi si connettano a quelli dell'intero paese, al quale l'operoso biellese fu finora sempre largo dei frutti delle proprie energie. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: « Proroga del termine di cui all'articolo 11 della legge del 21 luglio 1910 ».

Si tratta della legge relativa alla concessione delle ferrovie Calabro-Lucane e sia per la grande urgenza, sia per la connessione

di materia, prego la Camera di consentire che questo disegno di legge sia inviato alla Commissione medesima che già riferì sulla legge stessa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

RAINERI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: « Provvedimenti per favorire il commercio degli agrumi e dei loro derivati e riforma della Camera agrumaria ».

Mi onoro anche di presentare la relazione sullo stato della infezione fillosserica e sui provvedimenti attuati nel 1909 contro la fillossera.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge: « Proroga del termine di cui all'articolo 11 della legge 21 luglio 1910 ».

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia inviato alla Commissione medesima che già riferì sulla legge 21 luglio 1910 relativa alla concessione delle ferrovie Calabro-Lucane.

Se non vi sono osservazioni in contrario così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Do pure atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione del disegno di legge: « Provvedimenti per favorire il commercio degli agrumi e dei loro derivati e riforma della Camera agrumaria », e della relazione sullo stato della infezione fillosserica e sui provvedimenti attuati nel 1909 contro la fillossera.

La relazione sarà stampata e distribuita.

Invito gli onorvoli Del Balzo, Abignente, Rubini e Casciani a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

DEL BALZO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sui disegni di legge:

Ampliamento del silurificio di San Bartolomeo e impianto di una officina torpedinisti;

Conversione in legge del regio decreto 25 novembre 1909 che permette la costruzione e l'ampliamento di edifici destinati ai servizi della difesa marittima nelle aree demaniali della zona falcata del porto di Messina.

ABIGNENTE. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare

alla Camera la relazione sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni ad alcuni ruoli organici del personale del Ministero del tesoro e di uffici ed aziende dipendenti;

Modificazioni all'organico del personale degli archivi di Stato;

Modificazioni al ruolo organico ed all'ordinamento del personale dell'Amministrazione del lotto, addetto ai servizi di verificazioni, di magazzino e di ordine;

Proroga a tutto il mese di marzo 1911 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1910-11, che non fossero tradotti in legge entro il 31 dicembre 1910;

Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio pel fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11 a tutto il mese di marzo 1911.

RUBINI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Proroga del corso legale di biglietti di banca e aumento della emissione dei biglietti di Stato ».

CASCIANI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria del petrolio ».

PRESIDENTE. Tutte queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ritornando alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare l'onorevole Goglio.

GOGGIO. Altri colleghi più autorevoli di me hanno parlato e parleranno per portare il loro contributo al miglioramento tecnico e finanziario delle ferrovie. Il non voler riconoscere che le ferrovie di Stato, dal loro inizio, al giorno di oggi, non abbiano fatto verun progresso, sia nel servizio viaggiatori che nel servizio merci, che negli impianti fissi, sarebbe cosa non giusta e non ragionevole. Ma il problema che, a parer mio, dovrebbe prospettarsi in questa discussione è il seguente: se cioè gli ingenti stanziamenti che Governo e Camera hanno fatto a favore delle ferrovie di Stato, abbiano dato quel risultato che ragionevolmente si doveva attendere da essi.

Ma prima di ciò fare mi sia concesso di ricordare brevemente alla Camera come

venne costituita l'attuale Direzione generale autonoma.

L'ordinamento ferroviario di Stato, costituito nel secondo semestre del 1905, non ha avuto e non poteva avere buoni risultati, perchè composto di un agglomeramento di uffici, così farraginoso, che non era possibile avesse quella elasticità e prontezza che deve avere un organismo complesso e delicato come è l'organismo ferroviario di una grande rete. Vennero creati tredici Uffici centrali, dieci Direzioni compartimentali, un Consiglio di amministrazione, un Ispettorato centrale, un Consiglio di traffico, un Consiglio delle tariffe ed una quantità enorme di altri uffici.

O si dovevano formare i tredici servizi centrali e non le Direzioni compartimentali, oppure le Direzioni compartimentali e non gli uffici centrali.

E così si sarebbero risparmiate le ingenti spese a cui si è andati incontro nel costituire una quantità enorme di uffici sparsi in ogni parte d'Italia, in Roma in specie, e che anche oggi sono in un continuo stato di trasformazione e di concetto.

Si demolì tutto l'ordinamento ferroviario che era costato venti anni di esperienza e di studio alle cessate Società senza avere una idea esatta di ciò che si volesse e si potesse fare.

Era ovvio, quando si arrivò all'esercizio di Stato, di lasciare le cose quali erano e poi, poco alla volta, in base all'esperienza portare quei miglioramenti e quelle trasformazioni che appunto la pratica avrebbe potuto suggerire.

Così era ragionevole supporre che avendo l'amministrazione di Stato concentrato in una unica rete le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, l'aumento del personale non sarebbe stato ingente (se pure si voleva aumentare), mentre, a ragion veduta, avrebbe dovuto diminuire, perchè il fatto di tre Direzioni generali che si compenetrano in una sola avrebbe dovuto dare ragione a diminuzione anzichè ad aumento di personale.

Invece nel termine di quattro anni abbiamo 46 mila impiegati in più di quelli che avevano le passate Società con un onere al bilancio nostro di oltre 60 milioni all'anno. (*Commenti*).

E frattanto la spesa del solo personale è salita nell'esercizio 1908-909 a 228,249,223 lire.

E consultando la relazione annuale presentata dalla Direzione generale al ministro

io ho creduto interessante di porre in rilievo dinanzi alla Camera alcune cifre.

Trovo, per esempio, che nell'anno 1908-09 per soli stampati e cancelleria si è speso la bellezza di 2,871,383 lire, per manutenzione mobilio di inventario 3,187,787, per pigioni 1,331,809; per illuminazione a gas 5,887,531. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, trattandosi di piccole spese, mi pare che non siano modeste queste cifre. Vedo poi nello stesso esercizio per indennizi e spese giudiziarie 8,725,837 lire, per le spese per le linee, manutenzione ordinaria, traverse, legname d'armamento, ecc. 15,117,595. E per il solo materiale rotabile spesa di riparazione la bellezza di 48,848,975. Altri indennizi per cause diverse commerciali 7,100,897 lire. (*Commenti*). Tutte queste spese in un solo esercizio.

E vi ho accennato alcune delle spese in conto esercizio, e non ho tenuto presenti quelle in conto aumento patrimoniale; ma francamente l'esposizione di queste cifre fa pensare seriamente all'arvenire finanziario dell'esercizio ferroviario di Stato.

Ed ora permettetemi due parole sul materiale mobile; perchè io temo che la Camera non si sia formato ancora un concetto esatto della quantità enorme di materiale mobile che in soli tre anni è stato gettato sulle nostre linee. (*Commenti*).

Dalle ferrovie di Stato sono state acquistate 1,931 tra locomotive ed automotrici; 2,732 carrozze quasi tutte a carrello; 1,432 bagagliai; 35,762 carri per un importo di circa 600 milioni, senza tener conto di 204 locomotive, 446 carrozze, 173 bagagliai e 28 carri, entrati in servizio dopo il 30 giugno 1905, ma già ordinati dalle cessate Amministrazioni.

Tutto questo aumento di materiale ha portato come logica conseguenza un aumento straordinario nei prezzi ed una deficienza nella costruzione del materiale medesimo, come avviene in tutte le cose molto affrettate. Ed ha portato come logica conseguenza anche questo fatto di elevare a quarantanove milioni le spese di riparazione di un anno.

Quello che più impressiona si è questo, che molto probabilmente, anzi quasi certamente, questa cifra andrà aumentando, perchè il materiale antico invecchia sempre più e questo nuovo, fabbricato in condizioni così sfavorevoli, darà un coefficiente di riparazione assolutamente notevole.

Onorevoli colleghi, nessuna compagnia di Europa, sempre proporzionatamente ai

chilometri eserciti ed alla dotazione del materiale, spende per le riparazioni del materiale rotabile quello che spendono le nostre ferrovie di Stato.

Un altro coefficiente che io penso abbia la sua importanza nel cattivo andamento del nostro servizio, credo che stia nella regolarizzazione della cosiddetta legge degli anziani; per mezzo della quale regolarizzazione tutti gli antichi ferrovieri, meritevoli o no, vennero portati a quello stipendio che sarebbe loro spettato dall'organico del 1905.

Questo fatto, mentre non ha reso riconoscenti gli stessi beneficiati, perchè lo ritennero un loro diritto, ha creato lo sconforto e la sfiducia negli altri i quali si videro trattati alla stessa stregua di coloro che erano stati meno zelanti e diligenti.

Ciò premesso, vediamo se la parte dei 960 milioni (ed ora arriviamo a circa 700 milioni di spese) ha portato i vantaggi che veramente avremmo dovuto aspettarci. Io penso, onorevoli colleghi, che ben altri vantaggi avrebbe potuto portare alle nostre ferrovie l'ingente stanziamento, che la Camera e il Governo hanno fatto a questo proposito. Difatti si fecero gl'ingenti acquisti di materiale, come poco fa ho detto, senza che venissero fatti i doppi binari, i piani di caricamento, le stazioni di smistamento per poter dare tutto quello sfollamento necessario alla immissione sulle linee di un materiale così enorme.

E questa è la ragione per cui oggi noi vediamo, in alcune città più importanti, un grandissimo numero di vetture e di carri immobilizzati, che non hanno mezzo di essere utilizzati.

Perciò io penso che, anzichè acquistare nuovo materiale, sarebbe bene che gli studi fossero avviati alla migliore utilizzazione del materiale già esistente. (*Approvazioni*).

E quando si pensa, onorevoli colleghi, che i chilometri eserciti dalle nostre ferrovie di Stato sono di poco superiori a quelli eserciti dalle passate Società, spaventa l'enormità di materiale che è stata in così breve termine commessa!

Un altro coefficiente che mi spaventa (ho sentito con piacere l'onorevole Ancona farsi paladino di questa tesi) è la continua discesa degli utili.

Infatti dai circa 48 milioni che l'esercizio 1906-907 dava d'utili, siamo discesi, nel 1908-909, a meno di 30 milioni.

E, a proposito di redditi, ho creduto di fare cosa grata alla Camera (ed è cosa anche interessante) raccogliendo un quadro

comparativo dei redditi e delle spese di tutte le ferrovie d'Europa, per metterli in confronto coi redditi e con le spese delle ferrovie nostre.

Premetto subito che, affinché il parallelo che io ho fatto potesse essere matematicamente esatto, bisognerebbe, come dicono i tecnici, poter ridurre all'orizzonte tutte le ferrovie prese come termine di paragone. Perchè è doveroso ed equo riconoscere che l'esercizio delle nostre ferrovie è anche più costoso che altrove, e per la forma stessa del nostro paese e per le molte gallerie che ci sono e per le pendenze e per le curve di piccolo raggio e per tanti altri coefficienti. Ma, detto questo, soggiungo subito che la sperequazione è così enorme, che porta subito a queste conseguenze: prima, che il ferroviere italiano è quello che rende meno di qualsiasi altro ferroviere; seconda, che le ferrovie italiane, proporzionalmente sempre ai chilometri eserciti ed alla dotazione del materiale, hanno il personale più numeroso di qualsiasi altra ferrovia d'Europa.

Ed il quadro che ho sott'occhio conforta appunto il mio dire.

Noi abbiamo 13,444 chilometri di ferrovia; abbiamo avuto l'incasso (noto che ho preso le cifre date dalla Direzione generale, ed il bilancio tal quale m'è stato dato) di 494,104,150; la spesa complessiva di 464 milioni e l'utile di 30 milioni circa.

Ma prendiamo, per esempio, il Belgio, dove sono 4,483 chilometri, e vige l'esercizio di Stato. Or bene ivi si è avuto l'incasso di 268,961,644, con una spesa di 182,772,881, e con un utile di 86,188,753.

Prendiamo la stessa Austria che si trova in condizioni molto simili alle nostre. Essa ha 15,032 chilometri, un incasso di 505,237,053; una spesa di 409,383,139, ed un utile netto di 95,835,914.

Non parlo poi delle Compagnie private. La *Paris-Lyon*, una di quelle che fanno servizio cumulativo, ha 9,440 chilometri; un incasso di 513,395,369, ed un utile di circa 200 milioni.

Ma non voglio annoiare (*Denegazioni*) più oltre la Camera, leggendo tutto questo elenco.

LEALI. Ma è interessante!... interessantissimo!

GOGLIO. Voi mi domanderete le ragioni di questo cattivo andamento finanziario delle nostre ferrovie. Per voi che cortesemente m'avete ascoltato, queste ragioni sono intuitive.

Ma quando si pensi solo a due dei coefficienti principali del cattivo andamento finanziario delle nostre ferrovie, voi ne avete la ragione.

Quando le ferrovie erano esercitate dalle Società, il personale adibito alle tre reti, Adriatica, Mediterranea e Sicula, non sommarva a 90,000 agenti; ora che abbiamo l'esercizio di Stato, arriviamo ai 145,000, e tutto questo personale serve per esercitare lo stesso numero di chilometri di ferrovie. Si aggiunga a ciò l'indisciplina e l'incertezza, che regna sovrana in quasi tutta l'Amministrazione, e voi avrete i due coefficienti principali del fallito andamento del servizio di Stato. (*Approvazioni*).

E il rimedio? mi domanderete voi. Non è facile la risposta. Come potete diminuire l'esercito d'impiegati che oramai hanno diritti acquisiti? come potete voi rendere quella disciplina organica, severa che è il vanto e la gloria delle ferrovie tedesche? Non è certo cosa facile; tuttavia penso che un qualche miglioramento possa essere possibile.

Chi ha diretto finora il servizio ferroviario di Stato, è il commendatore Bianchi. Il commendatore Bianchi è certamente persona di alto intelletto e, se debbo giudicare dagli inni di lode che tutti i ministri che si sono succeduti gli hanno rivolto, debbo associarmi a loro nel dire che è un uomo certo superiore, che tiene bene ed altamente il suo posto; tuttavia permettetemi che io vi dica che non credo che un uomo solo, il quale (a mio modo di vedere) ha virtù più tecniche che amministrative, possa da solo dirigere un'azienda così vasta ed importante, come è quella delle nostre ferrovie. Perciò io non posso che dare lode al disegno di legge dell'onorevole Sacchi per mezzo del quale, la rete stradale verrebbe ad essere divisa in quattro Direzioni di esercizio.

Direzioni però, che io vorrei complete, vale a dire che ad ognuna di queste Direzioni, fossero uniti i servizi dipendenti; le vorrei quasi autonome, perchè ognuna potesse esplicare una nobile gara per il buon andamento della Direzione stessa.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo è il concetto.

GOGLIO. Queste Direzioni d'accordo fra loro dovrebbero studiare la graduale soppressione delle Direzioni compartimentali e degli uffici centrali il cui personale, o gran parte di esso, dovrebbe passare alla

Direzione di esercizio. Se non un'economia ne verrà certo un migliore funzionamento di esercizio.

Credo poi che l'onorevole ministro farebbe opera saggia invitando le Direzioni a non più richiedere acquisto di materiale, senza che matematicamente non ne sia dimostrata la necessità, e che invece gli studi fossero rivolti alla migliore utilizzazione del materiale stesso; vorrei che il Ministero invitasse le Direzioni generali a non assumere più nuovo personale, per non aumentare la falange degli impiegati.

Occorre urgentemente organizzare le officine ferroviarie che diventano di giorno in giorno più imperfette.

Si venne nel concetto di dare all'industria privata le riparazioni del materiale mobile, perchè nelle officine costava dal 75 all'80 per cento in più per le spese generali; invece ora si paga il 120 per cento all'industria di Stato, più il nove per cento ancora di diritti di magazzino; e questa è l'economia che si è realizzata. (*Commenti*).

E di qui, onorevoli colleghi, scaturiscono quei famosi 49 milioni per le riparazioni del materiale rotabile in ogni esercizio. Certamente, se fosse possibile che le officine di Stato, opportunamente riordinate, anche dal lato disciplinare, potessero fare le riparazioni necessarie, una grande economia ne verrebbe al nostro esercizio.

Se l'onorevole ministro avrà la virtù di riorganizzare il nostro servizio ferroviario, migliorare le officine e richiamare la disciplina nel personale, che è poi l'elemento principale per ottenere un miglior reddito dall'opera che esso presta, avrà reso un grande servizio al suo paese. Ma io temo che il suo compito non sia facile, perchè il buon viso fatto ai desiderata del sindacato dei ferrovieri, il quale, permettetemi che lo dica, francamente per me è un poco come la lupa di Dante, non mi dà affidamento che si voglia entrare nel campo dell'economia; nè può essere di buon augurio per la disciplina il condono, che pare si voglia dare (*Approvazioni*) agli impiegati, per gli scioperi del 1907...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'è niente di questo!

GOGLIO. ...di quelle punizioni che avevano avuto una benefica influenza sul personale, il quale si persuase che non si può interrompere impunemente un pubblico servizio.

Ma, se il condono sarà dato, onorevoli colleghi, quali freni avrà ancora la Dire-

zione generale, quali freni avrà ancora il Ministero, contro tanti scalmanati che tutti i giorni predicano la rivolta e la disobbedienza agli impiegati?

Ed io ricordo qui, a titolo di onore, la condotta tenuta da Briand, negli scioperi delle ferrovie francesi.

Non è possibile ammettere il diritto di sciopero in funzionari che hanno in mano tutta la vita di una nazione.

CAMPANOZZI. Ma lo Stato deve fare il suo dovere! (*Commenti animati*).

APRILE. A condizione che lo facciano gli impiegati. Così c'è disparità di trattamento.

PRESIDENTE. Non interrompano!

GOGLIO. I ferrovieri hanno ragione di domandare miglioramenti per l'ognora crescente rincaro della vita, ed io penso che gradatamente il Governo dovrà migliorare lo stato loro, come dovrà migliorare lo stato degli altri impiegati, ma non parmi prestigio di Governo il permettere che questi miglioramenti vengano imposti da un'organizzazione minacciosa del personale, perchè ciò diminuisce quel sentimento di disciplina che dovrebbe essere la caratteristica dei funzionari dello Stato. (*Vive approvazioni*). La disciplina è una virtù necessaria per ogni amministrazione; ma vi sono due grandi amministrazioni dello Stato, nelle quali la disciplina è indispensabile e queste due amministrazioni sono l'esercito e le ferrovie. Voi potete spendere delle centinaia di milioni per l'esercito, munendolo di tutti i perfezionamenti che il progresso può dare, ma se manca in esso la disciplina, non avrete mai un buon esercito. Voi potete munire le nostre ferrovie del materiale il più perfetto, degli impianti fissi ideali, che l'ultima parola della scienza ha potuto produrre fra noi, ma se manca nel personale la disciplina, voi non avrete mai un buon funzionamento ferroviario. (*Vive approvazioni*).

Onorevoli colleghi, io ho finito. Certo la critica severa, che ho fatto all'Amministrazione ferroviaria, non è il mezzo più adatto per acquistare benevolenza e popolarità. (*Si ride*) Ma, più che di popolarità, io sono amante di verità e del vero interesse del paese. Io ho fatto le osservazioni ed i rilievi che la mia lunga pratica mi ha suggeriti: se l'avere indicato dei difetti, suggerito dei rimedi potrà tornare utile all'Amministrazione nostra, io sarò lieto di avere risolledata questa ineccezionale e antipatica questione, tanto più che il mio dire

non fu mosso che da un pensiero solo, quello di poter render servizio al mio paese. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, consentitemi due brevissime considerazioni in stile veramente telegrafico anche con la speranza che il mio sistema piuttosto accelerato possa, se qualche volta avrò occasione di domandare qualche cosa al Governo, ottenere un effetto del pari accelerato. (*ilarità*)

Quantunque, se dovessi dire il vero, io non potrei sottoscrivere a quanto è detto nella relazione della Giunta del bilancio che ad una condizione. (*Un deputato si reca a parlare con l'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Bisogna smettere questo sistema, onorevole Presidente. Quando un deputato parla, l'onorevole ministro dovrebbe fare attenzione. Capisco che quando parlo io egli debba fare un sacrificio grande a starmi a sentire, ma che cosa vuole, onorevole ministro, anche io faccio un po' di sacrificio a parlare. Dunque dividiamo l'infortunio metà per uno. (*Vivissima ilarità*)

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non dubiti, onorevole Cavagnari, la ascolto attentamente.

CAVAGNARI. Dunque dicevo che io non potevo sottoscrivere in tutto e per tutto a quanto si dice nella relazione della Giunta del bilancio a proposito dei residui e dei lavori un po' accelerati. E questo per due motivi: prima di tutto non mi pare del tutto corretto questo sistema di riportare questi residui (è già qualche anno che si va adottando questo sistema) al bilancio di competenza.

Questo porterà di conseguenza che fra il preventivo e il consuntivo non vi sarà mai un rapporto di corrispondenza, dirò così. E poi c'è un'altra considerazione; i lavori affrettati possono consentirsi quando vi è un personale che corrisponda.

Noi abbiamo purtroppo esempi di lavori a cui accennerò forse nelle brevi parole che mi propongo di dire intorno a questi lavori, che costano allo Stato immensamente, e sui quali non abbiamo un controllo sufficiente.

Per cui dico, per concludere subito su questa parte, che io sottoscriverò a questa specie di eccitamento della Giunta, quando mi si dia affidamento da parte del Governo

che il personale si avrà perchè i denari siano spesi il meglio possibile.

Onorevoli colleghi, mi associo (mi pare che ci sia stato anche lo svolgimento di una proposta di legge, in proposito) alle raccomandazioni fatte da altri oratori affinchè, pel buon andamento del nostro servizio stradale, la manutenzione delle strade sia affidata alle provincie.

E debbo ancora una volta ricorrere al passato e ricordare al ministro (e lo dico perchè trovi conforto ed appoggio nel suo collega del tesoro) che nella tornata del 13 dicembre 1903 l'onorevole Tedesco, che allora presiedeva al dicastero diretto oggi dall'onorevole Sacchi, rispondendo intorno ad una mia proposta tendente ad affidare il servizio di manutenzione delle strade alle provincie, diceva:

« Quanto alla proposta dell'onorevole Cavagnari, mi trovo tanto dalla sua opinione che, essendo consigliere provinciale di Avellino, ho presentato pochi giorni fa una mozione nello stesso senso affinchè un deputato fosse incaricato di fare una proposta di legge come quella alla quale egli ha testè accennato. Ora niente di meglio che da questo banco io possa presentare un disegno di legge... ».

E qui vedo segnati dei *benè!* e dei *bravo!* che venivano certamente dai banchi dei miei colleghi ed ai quali credo di aver preso parte anch'io; cosicchè, onorevole ministro dei lavori pubblici, voi troverete un buon conforto, per ciò che riguarda gli stanziamenti necessari, nell'attuale vostro collega del tesoro.

E poichè parliamo di strade permettete una osservazione.

L'onorevole ministro sa che in forza della legge del 23 luglio 1881, alcune provincie assunsero oltre la manutenzione delle strade che si dovevano fare per iniziativa del Governo il quale ne anticipava la spesa dietro rimborso, anche la costruzione diretta di queste strade, ed il Governo doveva loro corrispondere la sua quota a seconda che i lavori procedevano.

Comprendo benissimo che le provincie avrebbero forse fatto meglio ad affidare al Governo la costruzione diretta di queste strade perchè oggi avrebbero le strade costruite ed avrebbero un debito verso il Governo il quale, dato le loro condizioni, dovrebbe consentire loro di soddisfare in tante annualità ma comprendo molto più la condizione di quelle provincie le quali hanno anticipato le spese della costru-

zione delle strade e non trovano sempre il Governo puntuale a pagare il suo debito, mentre esso costituisce non solo un dovere legale ma anche un dovere morale. E se debbo citare un esempio citerò quello della mia provincia la quale a tutt'oggi, 17 dicembre 1910, si trova in credito per quote dovute dal Governo per la somma di lire 1.243,154.

Onorevole ministro, a questi ch'ari di luna mentre i bilanci delle provincie sono così in cattive acque, vi domando con quale coscienza il Governo possa permettersi di rimanere ancora in debito verso quelle provincie che hanno anticipato tali somme per lo Stato.

Ed ecco liquidato il secondo punto; ora verrò a parlare dei porti e di qualche altro argomento.

Ho parlato diverse volte intorno al porto di Genova e alla cattiva sorte che lo ha accompagnato dal lato tecnico e amministrativo e per conseguenza potrei tacere su questo argomento.

Mi preme però di farvi notare due punti del pregevolissimo discorso pronunciato l'altro giorno dal collega onorevole Cesare Rossi, il quale fece una descrizione veramente desolante delle condizioni di quel porto perciò che riguarda l'andamento del servizio.

Non è cosa che debba far meraviglia perchè io l'ho sempre riscontrato in quelle condizioni ed ora ho la dolorosa soddisfazione di aver detta la verità.

Sono constatazioni che veramente non giungono gradite all'animo mio, perchè desidererei piuttosto di essere smentito.

Dunque il porto di Genova si trova in queste condizioni, che le merci vi sono accumulate sulle banchine e sul binario nella quantità di tre o quattrocentomila tonnellate. Che cosa si è fatto? Si è fabbricato una specie di quadro, uno specchio d'acqua sotto la lanterna, e i lavori del porto sono andati a spasso. (*ilarità*).

Oggi, e lo diceva l'altro giorno il collega Cesare Rossi, nel porto non si può lavorare, perchè la risacca lo impedisce nei momenti, in cui l'atmosfera e il mare sono agitati. E questo perchè? Perchè non si è mai fatta quella benedetta diga, per la quale abbiamo sempre insistito.

Chiunque visita il porto vede subito la immensa, non vorrei dire il termine, perchè non voglio offendere la dignità del Parlamento, la immensa bestialità (*Si ride*) che si è commessa con l'andare a far quei lavori sotto la lanterna, e col non pensare a

ciò, che costituiva anche un precetto legale, all'impegno cioè col duca di Galliera, il quale regalando i venti milioni imponeva lo specchio d'acqua da parte di levante, per modo che le acque del porto fossero ridotte allo stato di tranquillità.

Orbene, allo stato di tranquillità ci saranno rimaste le menti di coloro, che avrebbero dovuto provvedere, ma le acque del porto non sono davvero tranquille (*ilarità*). Questo è stato un errore capitale; tale un errore, che, se quel benefico uomo sorgesse dalla tomba, forse rivorrebbe i venti milioni, e, se ciò non facesse perchè ne sarebbe incapace, certo biasimerebbe aspramente questa condizione di cose.

Io non posso passare a descrizioni particolareggiate, che pur sarebbero necessarie, ma dico: suggerite ai vostri uffici, perchè in questa materia autonomia non c'è (si chiamano funzioni autonome, ma il progetto tecnico è fatto dall'ufficio centrale) di provvedere.

Provvedete perchè questa diga si diparta e vada ad inoltrarsi per duecento metri di distanza per modo che le acque si tranquillizzino e siano rese proficue al lavoro. È doloroso ed incredibile vedere il disprezzo che noi abbiamo avuto e abbiamo per le nostre condizioni geografiche di favore.

Vengo ad un'altra considerazione. Nel 1897, e qui richiamo alla memoria il compianto nostro collega Farina, quando si discuteva la legge Prinetti, noi abbiamo detto: non stabilite la condizione dell'allacciamento del molo vecchio a Brignole, nè quella degli ottanta carri al giorno, perchè quando avrete fatto l'allacciamento, non partiranno ottanta carri al giorno, ma duecento, ma quattrocento. Questo allacciamento è necessario perchè il porto di Genova non ha che un binario di corsa e non può fare il suo movimento di rotazione. Un porto che ha un movimento di intensità tanto grande (vedete la insipienza umana!) ancora oggi ha un solo binario di corsa.

Orbene noi facevamo vive istanze perchè si allacciasse quel benedetto molo vecchio con Brignole, perchè si effettuasse il ritorno, senza andare a strozzare tutto quanto a Santa Limbania e si potesse andare a Sampierdarena; e con questo si sarebbe effettuato un movimento di sfogo attorno al porto e si sarebbe tolto quel flusso e riflusso, che vuol dire impedimento ed incaglio continuo.

Onorevole ministro, sapete quanti anni

ci vollero per persuadersi che questa galleria, che io definivo delle grazie, tanto che dal banco del ministro mi si prendeva in giro e mi si diceva: Cavagnari vuole la galleria delle grazie... (*ilarità*).

Si diceva così tanto per dissimulare con un po' di spirito la vacuità degli argomenti.

Dunque nel 1897 ebbi la fortuna di vedere condivisa la nostra idea anche dal Governo e di sentir dire che finalmente questo allacciamento bisognava farlo, e difatti si deliberò di farlo.

Ritardò parecchio, ma siccome in Italia le cose anche quando si fanno, bisogna farle malamente, che cosa accadde?

Vi erano progetti che si presentavano possibili anche al primo cittadino onorario di Creta, e dico così non per offendere un'isola ma per parlare della creta come il contrapposto dell'intelligenza. (*ilarità*).

Uno era per un sotterraneo che passava per i muri della circonvallazione al mare e andava a finire sulla piazza del Bisagno; l'altro traversava la piazza del Bisagno e andava alla stazione.

Ebbene, di fronte a questi due progetti sapete che cosa si è escogitato? Se ne è escogitato un terzo che tale non si sarebbe trovato nemmeno se si fosse andato a cercarlo in quella via che sta al di là del Tevere, e che porta ad un certo edificio che non voglio designare! (*ilarità*).

Si è escogitato un progetto che fa tutta via Roma, risale via Assarotti e va al di là del monte per tornare indietro fino a Brignole.

È una cosa dell'altro mondo! A pensarci, si vede proprio che questi signori si chiamano specialisti perchè son destinati a perdere la testa nella specialità di cui si occupano! (*Viva ilarità*).

Ma non basta, sapete che cosa è successo? Che si è appaltata la galleria per metà, e sapete dove arriva? Fino alla galleria di San Tommaso, una galleria mezzo abbandonata, per cui si ritorna a Santa Limbania.

Sempre lì! Ma allora mi domando: a che scopo questa galleria che doveva servire per sfollare con una linea di circonvallazione facente capo a Brignole, se invece si fa per ritornare a Santa Limbania?

Dunque questo è un altro monumento di insipienza colossale, lo dico apertamente e vivacemente, e non per voi onorevole ministro, perchè anche questo voi non avete

fatto che ereditarlo da chi vi ha preceduto.

Noi abbiamo assistito a tutte queste aberrazioni, ad ogni modo vi diciamo di guardare un po' adesso se si può raggiungere lo scopo.

Tornare indietro credo non sia possibile, ma almeno si porti l'opera a compimento e si raggiunga in un modo qualunque Brignole, perchè questo era lo scopo che ci eravamo prefissi in prò del commercio.

Queste le brevi considerazioni, onorevole ministro, che io mi volevo permettere di raccomandare alla vostra attenzione, ma giacchè siamo per via, e poichè siamo in tema di lavori pubblici e vedo che dovrebbe essere state portate a compimento il famoso Palazzo di Giustizia, lasciatemi dire anche su questo una parola.

Dunque questo Palazzo di Giustizia pare che sia finito, e dal consuntivo parrebbe che sia venuto a costare quarantatre milioni salvo qualche altro piccolo centinaio di mila lire che dovrebbe andare per il riscaldamento ed altre piccolezze.

Ora facciamo pure quanti monumenti vogliamo, ma a proposito di questo io vorrei citare anche l'autorità dell'illustre presidente del Consiglio, che mi pare si sia occupato anche lui di questa cosa.

Avevo persino preso una noterella delle sue precise parole, ma ora non la trovo più; ad ogni modo mi pare che l'onorevole Luzzatti deplorasse quello spreco e riconoscesse perfino la necessità di una specie di inchiesta parlamentare.

Se ben ricordo egli così si esprimeva in un articolo sul *Corriere della sera*...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Precisamente!

CAVAGNARI. Lo dico *honoris causa* per lei... e la sua opinione è ricordata anche in un opuscolo che ho sott'occhio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io continuo a trovare enorme che un'opera che si è iniziata con otto milioni sia arrivata a costare quarantaquattro e non sia ancora finita!... (*Benissimo!*).

CAVAGNARI. Io l'ho citata, onorevole presidente del Consiglio, per dare maggiore autorità alla mia parola...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ve n'è bisogno, basta l'autorità delle cifre!

CAVAGNARI. Appunto. Dunque siamo a 43 o 44 milioni, e si verifica questo: io

passaggio spesso (*Ilarità*) e osservo quel palazzo con ammirazione, e lo ammiro specialmente per quel che è costato! Ma come è possibile, mi domando sempre, passeggiando nella mia solitudine, come è possibile che con quarantatrè milioni a Roma non si sia riusciti a situare la giustizia? Perchè siamo a questo punto: che abbiamo speso quarantatrè milioni e bisogna fare ancora dei locali per la giustizia. E io mi domando: se per avventura un giorno o l'altro un individuo qualunque dovesse leggere il mio discorso... (lo dico per ipotesi perchè è una cosa un pò difficile... ma ammettiamo che fosse un individuo confinato non so dove e obbligato per punizione a leggere il mio discorso)... (*Ilarità*) non potrebbe fare a meno di dire: ma doveva aver perduto il ben dell'intelletto, l'onorevole Cavagnari, per scrivere così, perchè è impossibile che succedessero certe cose in quei tempi a Roma! (*Risa*). È impossibile che con quarantatrè milioni non si trovasse il modo di dare una sede alla giustizia! In quel palazzo si è posto: la Cassazione, le Corti d'appello, i Tribunali, e niente altro!

Le preture sono obbligate ritornare là, in quel monumento antighienico dei Filipini, così almeno si suggerisce.

Ora, è possibile questo? Io non insisto nel domandare l'inchiesta perchè oramai la cosa è finita, e mi parrebbe di sentirmi ripetere il motto del Conte Ugolino « tu vuoi che io rinnovelli »; ma è certo che mi piacerebbe che l'inchiesta si facesse tanto per vedere ciò che si è speso e come si è speso.

E io desidererei poi che l'inchiesta mirasse soprattutto a questo: a dire a che cosa servono quei locali, perchè fra le altre cose mi è stato anche detto che la Corte d'appello, per esempio, è priva della camera di Consiglio, poichè si tratta di locali difettosi sotto molti rapporti.

Si potrebbe sapere a che cosa servono dunque i locali, e al tempo stesso si potrebbe vedere se è proprio impossibile che non vi si possano situare degli altri uffici. A me pare troppo grossa. Proprio fuori dell'orbita. (*Si ride*).

E mi sembra su questo argomento di non aver più altro da aggiungere. Però, se l'onorevole ministro me lo consente, vengo a qualche altra cosa di maggiore importanza. Non si tratta del mio collegio perchè io non ho l'abitudine di toccare le cose del mio collegio per non far supporre ch'io voglia farmi della *réclame* elettorale, tanto più che mi avvio verso il riposo...

Voci. No, no....

CAVAGNARI. Dunque io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su quei tre porti che fanno corona al golfo. Tiguglio: quello di Portofino, il porto di S. Margherita e quello di Rapallo. Quanto a quello di Portofino io debbo rendere omaggio e tributare un voto di lode all'onorevole ministro il quale ha provveduto perchè siano ultimati i lavori del Faro che è impiantato su quel promontorio; e del resto noto che di Portofino si è occupato anche Plinio il giovane. (*Viva ilarità*).

Si tratta a ogni modo di tre porti di prima categoria, di opere di rifugio che hanno molta importanza militare e commerciale, ed io li raccomando all'attenzione dell'onorevole ministro, il quale vede che per quanto riguarda agli affari del mio collegio non mi ci perdo molto.

E ora, onorevole ministro, dovrei venire ad accennare brevissimamente al quadro desolante di cui hanno parlato già i colleghi Ancona e Goglio, sulle condizioni disastrose delle nostre ferrovie e sui risultati delle ferrovie stesse.

Anche qui, se dovessi, senza orgoglio, richiamarmi un po' a quelle poche considerazioni che ho fatto sempre lungo la via ferroviaria, (*Si ride*) dovrei dire che ho avuto un po' ragione, (ma vorrei aver avuto torto!) nelle mie passate previsioni: nessuna meraviglia mi arrecano perciò i risultati finanziari, che avevo previsto, i risultati di quegli impianti mastodontici che sempre ho deplorato.

Ma lasciatemi almeno la soddisfazione di dire che non ho alcuna responsabilità in materia, perchè, eccetto il passaggio dell'esercizio privato allo Stato, che ho votato più che altro per considerazioni politiche, non ho votato favorevolmente ad alcuna di tutte queste leggi ferroviarie, che la Camera ha approvato negli ultimi anni (*Interruzioni - Commenti*).

Del resto inconvenienti ve ne erano anche nell'esercizio privato.

Io a tutte le leggi ferroviarie mi sono sempre opposto nel modo più virile (*Viva ilarità*), nel modo più energico (non sono sospetto, posso usare qualunque termine), (*Vivissima ilarità*) tanto che quasi correva voce che io avessi preconcetti contro la direzione, che non ho la fortuna di conoscere.

D'altra parte diciamo pure a vostra lode, onorevole ministro, che il più convinto dell'attuale disorganizzazione, dell'attuale cattivo andamento delle cose ferroviarie è il

Governo. La miglior prova di ciò si ha nel disegno di legge del Ministero, che io ho lodato, interrompendo il ministro del tesoro, quando egli ce lo annunciava. Ma non entriamo in particolari, non credo che questo potrà portare pregiudizio sul merito; a me basta che si riconosca questa condizione di cose, che è ben tempo che cessi.

Ed ora una brevissima considerazione sulla necessità imperiosa, determinata da motivi di sicurezza economica e militare, della linea interna Genova-Spezia. Non mi trattengo a lungo su questo punto, perchè l'autorevole Commissione parlamentare esporrà senza dubbio al Governo la necessità di questa costruzione, che si impone di urgenza... Pare che anche gli elementi congiurino per questo ritardo, perchè ultimamente settanta o cento metri di ferrovia sono calati a mare. Se dovesse succedere una disgrazia, vorrei esservi io solo. (*Ilarità*)...

Ma vi figurate un treno, carico di persone, che invece di andare verso Genova o verso Torino, vada nel regno di Nettuno!.. (*Viva ilarità*).

Non son cose da far rizzare i capelli?!..

Io non insisto su questo, perchè altrimenti avrei un mondo di considerazioni da fare; ve ne faccio grazia!.. (*Ilarità*).

Un'altra considerazione: richiamo l'attenzione del Governo sulla direttissima Genova-Milano, opera assolutamente necessaria, e per la quale si credeva che i lavori fossero già cominciati, e che anzi fossero in istato di esecuzione avanzata.

Invece mi è sembrato, dalla relazione dell'ottimo collega Pozzi, che gli ingegneri dell'Amministrazione stiano anche qui trivellando. Si occupano di trivellazione! (*Si ride*). Francamente mi è venuta spontanea una considerazione, quando leggevo questo affare delle trivellazioni.

Mi rincresce di abusare troppo del tempo della Camera; altrimenti potrei dar lettura della relazione Adamoli per la parte che concerne tutto questo esame profondo che si è fatto delle condizioni geologiche di quel terreno. Ci sarebbero da leggere cose tassative, dove ingegneri come il Taramelli, il Loscher, il Cappello ed altri dicono di aver fatto studi geologici comparativi di questa parte dell'Appennino e ne hanno portato come conclusione (è bene, onorevole ministro, che si fermi la vostra attenzione sopra questo punto che è d'importanza capitale) che se si deve fare una linea, biso-

gna fare quella che da Brignole va a Rigoroso.

Fatevi dare, onorevole ministro, il riassunto dei risultati di questi studi, e vedrete che parlano categoricamente e vi dicono che la linea deve partire da Brignole, deve andare a Bisagno e inoltrarsi a Polcevera, qui internarsi nel seno, non di Santa Limbaia (*Ilarità*) ma dell'Appennino ed andare a Rigoroso.

Questo è il miglior tracciato!

Or bene, non ostante questo corredo di studi, il quale si sarebbe dovuto erigere a sentenza inappellabile, in quanto costituisce una verità sacrosanta, quei signori dell'Amministrazione ferroviaria trovano che questo non basta ancora e che bisogna nuovamente trivellare. Allora mi è venuta spontanea questa considerazione: che in Italia ci sia qualche cos'altro da trivellare, e se dovessi adoperare un termine adatto per un'operazione chirurgica, direi trapanare. (*Si ride*). Non sono i terreni che dovremmo trivellare, ma credo, senza offendere nessuno, che occorrerebbe trapanare il cranio di uomini per cui ho la massima riverenza (*Ilarità*) per vedere che cosa ci hanno dentro. (*Viva ilarità*).

Credo che vi abbiano quei centri che si chiamano inibitori, obnubilati. (*Ilgrità*).

Insomma c'è poco da fidarsi. E pare che l'obiettivo principale sia di deviare la linea.

Onorevole ministro, non ho bisogno di ricordarvi che si tratta di una direttissima Genova-Milano, e, secondo il responso ormai indiscutibile, deve percorrere quel tracciato su cui non può tornare nemmeno l'autorità trivellotica di quegli ingegneri (*Si ride*) che si occupano di tracciati ferroviari.

Avrei anche altro da dire, ma non voglio ulteriormente abusare della benevolenza dei colleghi.

Voci. Parli! parli!

CAVAGNARI. Riassumo. Non so se potrò restare in Roma per udire, onorevole ministro, la vostra desiderata e preziosa risposta.

Un telegramma mi chiama ai lavori del Consiglio provinciale di Genova, e se non avrò chi mi potrà sostituire, dovrò assentarmi. Telegraferò, e se mi sarà possibile rimanere, ne sarò lietissimo.

Ad ogni modo profitto di questa circostanza per rivolgere all'onorevole ministro e a tutti i colleghi i migliori auguri per le feste prossime. (*Si ride*). E in caso leggerò per le stampe quello che l'onorevole Sacchi avrà avuto la cortesia di rispondermi.

Nella questione non vi è nessun interesse che mi riguardi personalmente, (parlo in

senso politico) e l'ho trattata, come sempre, in senso obiettivo e nell'interesse del mio paese. Ed è di amaro conforto al mio dire il fatto che una parte delle considerazioni, cui ho accennato oggi brevemente, mi hanno dato pur troppo ragione.

Onorevole ministro, io desidererei invece che i fatti mi dessero torto perchè ciò significherebbe che andrebbero meglio le cose del nostro paese.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo il quale ha presentato e svolgerà anche il seguente ordine del giorno, che ha presentato insieme con gli onorevoli Rebaudengo, Gazzelli, Di Cambiano, Paniè, Di Saluzzo, Di Robilant, Bertarelli, Ferraris Carlo, Ferraris Maggiorino, Buccelli, Goglio, Casalegno:

« La Camera invita il Governo a provvedere:

« 1° alla nomina di una Commissione tecnico-commerciale per accertare i bisogni del porto di Savona in relazione ai mezzi di carico e scarico ed alle comunicazioni ferroviarie, nonchè per sistemarle e coordinarne i vari servizi;

« 2° al pareggiamento delle condizioni e tariffe ferroviarie dello scalo del porto suddetto in confronto di quelle più favorevoli vigenti in altri scali marittimi del Regno ».

ASTENGO. Onorevoli colleghi! Il contenuto dell'ordine del giorno, che mi propongo di svolgere brevemente, per quanto abbia l'apparenza d'una questione locale, involve due problemi di grandissima importanza, che interessano gran parte del settentrione d'Italia, vale a dire l'operosa ed industrie regione piemontese che costituisce l'*hinterland*, la zona di penetrazione del porto di Savona.

Li esamino separatamente:

Il vigente sistema amministrativo dei porti è la negazione del loro conveniente funzionamento.

Sono parecchi gli uffici pubblici, ai quali è devoluta la gestione delle aziende portuali.

Il Genio civile, la capitaneria, la ferrovia, la dogana, intervengono tutti nel funzionamento dei porti, ma ciascuno d'essi nei limiti delle proprie attribuzioni.

Ognuno dei detti uffici esamina le questioni con concetti unilaterali, propri alle sue mansioni ed ai suoi intenti. Gli intenti d'uno

ufficio sono talvolta opposti diametralmente a quelli d'altro, sempre però gli uni sono indipendenti dagli altri senza un pensiero comune, senza una direttiva che li indirizzi alla loro finalità, cioè alla regolarità ed all'economia dei servizi.

Il problema si presenta complesso, imperciocchè la potenzialità dei porti deve corrispondere all'esigenze del movimento industriale e commerciale da e per il mare, delle zone di loro competenza.

Duplici è quindi l'obbiettivo, nella soluzione del problema medesimo.

Determinare l'importanza del movimento suddetto.

Commisurare alla stessa in modo armonico le opere portuali ed i mezzi di trasporto cioè le ferrovie.

Per raggiungere siffatti scopi è evidente la necessità di un'intesa fra i vari Uffici incaricati degli opportuni rilievi e studi ed è perciò necessario che questi studi siano esaminati collettivamente.

I nostri ordinamenti non consentono questi dibattiti, queste deliberazioni e deliberazioni collettive, mancando l'ente che raccolga i vari elementi costitutivi dell'azienda portuale.

Più volte si senti la gravità di tale mancanza ed in casi importanti e speciali si cercò di ripararvi colla creazione di Commissioni permanenti composte di elementi governativi, locali tecnici, commerciali.

Ad esempio, pel porto di Genova, prima della legge dell'autonomia, con decreto 6 dicembre 1888 fu nominata una Commissione per la direzione e coordinamento dei vari servizi.

Anche per il porto di Napoli fu creata con decreto 4 marzo 1906 una Commissione onde assicurare la più sollecita e regolare esecuzione d'opere marittime.

Il porto di Savona che occupa oggi il terzo posto nella graduatoria dei grandi porti nazionali, risente le perniciose conseguenze del deficiente ordinamento e si trova in istato di disorganismo amministrativo, di vera disarmonia sia per i mezzi di trasporto ferroviari, sia per quelli di carico e scarico e per le opere marittime.

Nessuna autorità ha potuto formarsi un concetto esatto dell'importanza del suo traffico, dipendente dal movimento commerciale-industriale della regione piemontese, perchè nessun studio fu fatto finora e quindi nessun provvedimento fu ancora dato che sodisf ai bisogni di quel movimento.

In varie circostanze, il Governo stesso dimostrò di non averne un concetto esatto, anzi d'averlo grandemente errato.

Ricordo soltanto alla Camera le dichiarazioni fatte nel 12 luglio 1908 sull'inutilità d'una nuova linea Savona-Torino non essendo, secondo gli erronei apprezzamenti del Governo, esaurita la potenzialità delle linee attuali, e quelle del giugno 1909 colle quali concretando in cifre i suoi concetti affermò trattarsi d'un traffico di 270 mila tonnellate all'anno con possibilità d'arrivare in un futuro non prossimo alle 500,000.

Or bene, si è ora accertato in molti modi che quel traffico, nel momento in cui il Ministero lo faceva ascendere a 270,000 tonnellate, già raggiungeva le 900 mila e che sarebbe il doppio se i mezzi portuari e ferroviari potessero raccogliarlo, smaltirlo.

Dall'errata credenza del Governo derivarono danni gravissimi, imperciocchè non si presero i provvedimenti di lavori in proporzione del bisogno; anzi in dipendenza di siffatto errore si arrivò al punto (caso più unico che raro negli annali parlamentari) di falciadiare dalle opere ferroviarie deliberate colla legge 12 luglio 1908, il tronco Ponti-Santo Stefano.

A titolo d'onore devo per altro soggiungere che l'onorevole Sacchi con lodevole esempio di lealtà riconobbe l'errore dei calcoli (dipendente certamente da inesatte informazioni), e s'impegnò di rimediare col ripristino del tronco mediante nuovo provvedimento legislativo.

Spero ed auguro che l'onorevole ministro vorrà presto far onore all'impegno assunto e tranquillare così quelle popolazioni giustamente diffidenti ed allarmate.

Ritornando al porto di Savona, avviene per le opere marittime, per i mezzi di carico e scarico (come del resto per tutti i porti dato l'attuale ordinamento) che per quanto tutti gli uffici adempiano lodevolmente al loro dovere, l'insieme, l'andamento generale dell'azienda non corrisponde affatto ai bisogni.

Ad esempio, su parte delle calate v'ha un impianto di gru idrauliche il cui esercizio è affidato da lunga data ad una Società anonima. A questa competerebbe l'obbligo di completare l'impianto sulle altre calate.

Orbene, per motivi a me ignoti, quella Società non solo non ha completato mai i meccanismi, ritenendo di non dover ciò fare, ma da vari anni lascia inoperosi quelli esistenti.

È veramente doloroso lo spettacolo di

migliaia d'uomini, quasi schiacciati sotto il peso d'enormi cesti carichi di carbone, correre sulle fragili e pericolose pedane che congiungono le navi ai vagoni; mentre inerti ed inoperose restano le grue, le quali con minor spesa e minor sacrificio d'uomini dovrebbero compiere quel pesante lavoro.

Perchè avviene questo scandaloso inconveniente? Alla marina non compete alcuna ingerenza sui meccanismi di carico e scarico.

Al Genio civile, sotto la cui giurisdizione questi si trovano, non interessa, non riguarda affatto lo svolgimento del servizio portuale, di guisa che nessuna autorità ha l'ingerenza diretta sull'esercizio delle grue e conseguentemente la relativa responsabilità della lamentata e dannosa inoperosità.

Da ciò lo spettacolo che ho deplorato, indegno della moderna civiltà; da ciò gravissimi danni alla classe dei lavoratori ed al commercio.

È necessario, è urgente sottrarre all'ingerenza privata quei mezzi di lavoro per affidarli ad una autorità che li gerisca, li utilizzi nel pubblico interesse. Altri consimili casi potrei citare per meglio dimostrare la necessità di riforma radicale degli ordinamenti amministrativi dei porti.

Per ora essendo urgente di rimediare alla deficienza del porto di Savona mi limito a chiedere la nomina d'una Commissione tecnica che raccolga tutti gli studi dei vari uffici competenti e col concorso degli elementi locali esamini, valuti le esigenze del porto e proponga gli opportuni provvedimenti. Credo che sarebbe utile estendere siffatto sistema a tutti i grandi porti onde evitare il pericolo della riforma più radicale dell'*autonomia* che sulle basi di quella accordata a Genova, reputo dannosa all'economia generale e agli interessi locali.

Passo rapidamente alla seconda parte dell'ordine del giorno.

Richiamo innanzi tutto l'attenzione dell'onorevole ministro sulle tariffe speciali, che gravano sui tronchi ferroviari che congiungono gli scali marittimi alle stazioni contigue.

Dette tariffe sono enormemente elevate, in confronto delle normali. Queste portano una spesa di centesimi cinque a chilometro per le spedizioni entro i cento chilometri e di centesimi tre sui percorsi maggiori, mentre sui raccordi ferroviari si spendono 0.77.

Perchè ciò?

Allorquando si addivenne alla costruzione dei primi raccordi, le ferrovie non avevano alcuna fiducia sui loro proventi economici dei medesimi; per cui on volendo, troppo rischiare pretesero rilevanti concorsi dagli enti locali, ed imposero tariffe altissime nel trasporto delle merci.

Ma oggi, in cui per le cresciute attività commerciali nei rapporti d'oltremare, il reddito dei raccordi è aumentato notevolmente, ha superato le previsioni ed è tale da eliminare non solo qualunque dubbio e timore sui risultati economici, ma da assicurare rilevanti benefici, le tariffe eccezionali più non hanno ragione d'essere, e giustizia vuole che ai raccordi suddetti siano applicate le condizioni e tariffe normali.

Non basta. Anche nelle singole tariffe dei raccordi v'ha grave e dannosa disparità.

A Genova si sono conglobati nella tariffa d'una distanza virtuale di 9 chilometri, il costo del percorso dagli scali marittimi alla stazione di Sanpierdarena che è di soli 5 chilometri in media, nonchè tutte le spese di manovra spedizione, pesatura ed altro.

A Venezia, Savona, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Spezia, Napoli, vigono invece tariffe di manovra e pesatura nonchè le speciali di trasporto dallo scalo marittimo alla vicina stazione in ragione dei centesimi 0.77 per tonnellata di cui dissi sopra.

A Livorno la distanza fra lo scalo e la stazione è calcolata per gli effetti del percorso ad un chilometro. Ad Ancona, Brindisi, Gallipoli vi sono sopratasse fisse di trasporto per cadun vagone.

Questa disparità di trattamento è dannosa ed ingiusta ed io confido che l'onorevole ministro vorrà rimediare con opportuno provvedimento d'unificazione e d'uguaglianza.

Quella che oggi è speciale oggetto del mio dire si è la condizione deteriore dello scalo marittimo ferroviario di Savona in confronto agli altri scali ed in special modo a quelli di Genova.

Tutti indistintamente gli scali ferroviari sono considerati *stazioni* principali di partenza nelle quali si compiono regolarmente le spedizioni, ed a queste si applicano i benefici delle tariffe differenziali. Lo scalo di Savona invece, che dopo quello di Genova e Venezia è il più importante fra tutti gli altri, nel quale v'ha un movimento di oltre un

milione di tonnellate all'anno è soggetto ad una vera *diminutio capitis*

Secondo l'allegato 8 delle tariffe e condizioni sui trasporti del 1885 a quello scalo spetta soltanto *d'eseguire la pesatura delle merci e d'inviarle alla stazione Letimbro da dove poi devono proseguire per la loro destinazione.*

Tale è la condizione giuridica dello scalo di Savona ed uguale sarebbe pure quella di fatto creatagli coll'allegato suddetto nel 1885 se esigenze di servizio non portassero l'imprescindibile necessità di derogare a quelle restrittive disposizioni e di compiere nello scalo tutte le operazioni di spedizione, tutte le funzioni delle stazioni principali.

Ma noto subito che; ed è di ciò che specialmente mi lagno; non si accordarono e non si accordano a quello scalo i vantaggi inerenti alle spedizioni fatte dalle stazioni di partenza.

Mentre in tutti gli altri scali, nel calcolare il percorso della merce agli effetti delle tariffe differenziali, si tiene conto anche di quello del raccordo alle stazioni, soltanto a quello di Savona non è ciò accordato, per cui il calcolo della percorrenza parte dalla stazione Letimbro, e nessun conto si tiene del raccordo di questa allo scalo marittimo per il quale si pagano le tariffe eccezionalmente gravose delle quali ho sopra parlato.

Data la ingente quantità di merce che ogni giorno parte dallo scalo di Savona con destinazione al Piemonte e con percorso superiore ai 100 chilometri, è facile comprendere quale sia l'importanza dell'ingiusto danno che al commercio piemontese si arreca i da molti anni.

Ma lo scalo marittimo di Savona, subisce ancora un'altra più grave iattura nei confronti del vicino scalo di Genova.

Nel 1885 le convenzioni ferroviarie concluse colla Società *La Mediterranea*, stabilivano uguali tariffe di manovra, di pesatura, di trasporto delle merci alle vicine stazioni, negli scali di Genova, Venezia e Savona.

Più tardi, nel 1888, con decreto ministeriale del 28 aprile, per il solo porto di Genova si conglobarono, come già dissi, tutte le suddette tariffe in un'unica di percorrenza virtuale dagli scali di Genova alla stazione di San Pierdarena, calcolata in chilometri nove.

Ciò fu fatto in *via provvisoria* ed a titolo d'esperimento per un anno.

La conseguenza di siffatto provvedimento fu semplicemente questa: che per un va-

gone di carbone del peso di 10 tonnellate spedito da Genova marittima ad una distanza di 100 chilometri si pagano lire 51.50; mentre un carro dello stesso peso e merce spedito da Savona marittima per uguale distanza paga le lire 51.50 oltre lire 4.65 per diritti di manovra, pesatura, ecc., dei quali già parlai.

In sostanza si ha una maggior spesa di lire 3.60 per ogni vagone di 10 tonnellate.

I più ottimisti dicono che la differenza si riduce a lire 1.70 ogni 10 tonnellate. Comunque siasi, si ha sempre un enorme danno (che ammonta a centinaia di migliaia di lire) per il commercio e per l'industria del Piemonte.

Savona ed il Piemonte non si lagnano della disposizione presa per Genova in via *provvisoria* per un anno nel 1888 e che invece dura tuttora; ma chieggono che sia fatta la identica posizione al loro scalo, che con quelli di Genova ha in vasta zona del Piemonte, comune, il raggio d'influenza, di penetrazione.

Domandano che sia eliminato il danno che nella libera concorrenza del commercio a loro proviene dal privilegio accordato a Genova.

I loro reclami risalgono all'anno 1889, furono costantemente ripetuti e mantenuti vivi.

Il Consiglio superiore delle tariffe, fino dall'aprile 1896, ne comprese la giustizia e deliberò di raccomandare al Governo l'adozione d'una *tariffa unica* anche per Savona in base ad una distanza virtuale per la stazione marittima e la stazione Letimbro.

Il Governo nel 1896 approvando la deliberazione del Consiglio superiore delle tariffe prendeva impegno di farla accettare dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

Senonchè la Mediterranea invocando i diritti che le derivavano dalle convenzioni, sostenne di poter trattare con misure e tariffe diverse i due porti a seconda dei suoi particolari interessi, senza doversi preoccupare dei danni che recava ad altri; per cui nessuna riparazione si potè ottenere e si dovette subire l'ingiusta e dannosa disparità di trattamento.

Passate le ferrovie allo Stato e cessata ogni efficacia delle citate convenzioni, si ritornò nell'impero dell'uguaglianza di tutti di fronte allo Stato.

Non ritardai a richiamare, mediante una interrogazione, il Governo al dovere di paraggiare le condizioni di trasporto nei due

scali. E l'onorevole sottosegretario al Ministero dei lavori pubblici, rispondendo, faceva formale promessa che dovendosi entro due anni rivedere le tariffe e condizioni di trasporto del 1885 si sarebbe preso in considerazione quanto si chiedeva da Savona.

Sono già trascorsi non solo i *due* ma *cinque* anni e nulla si è ancora disposto.

Calcolo che ogni anno si verifichi per Savona e per il Piemonte il pagamento di somme non dovute che raggiungono centinaia di migliaia di lire.

Se si trattasse d'un privato si direbbe che commette azione disonesta coll'ingiusto incasso. Per lo Stato, ente morale per eccellenza, che dovrebbe e deve trattare tutti ugualmente, non azzardo la qualifica delle lamentate riscossioni.

Confido solo nel sentimento di giustizia dell'onorevole ministro per sperare una pronta riparazione. Sarà opera di giustizia verso popolazioni che non domandano privilegi o favoritismi ma soltanto uguaglianza di trattamento. (*Bene! Bravo!*)

Presentazione di disegni di legge.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Provvedimenti per opere idrauliche e per opere idraulico-forestali dei bacini montani. Questo disegno di legge era stato approvato dalla Camera dei deputati. Il Senato del Regno ne ha stralciati i titoli sesto e settimo e la tabella, approvandolo. Quindi la necessità che ritorni alla Camera. Attesa la grande urgenza di questo disegno di legge, di cui si è fatta la dimostrazione anche nella discussione dei giorni scorsi, pregherei la Camera di voler consentire che fosse riesaminato dalla stessa Commissione che esaminò il primo disegno di legge, di cui questo non è che uno stralcio.

PRESIDENTE. Nella parte che il Senato ha approvata ci sono modificazioni?

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. C'è qualche modificazione di pura forma, per le necessità del coordinamento.

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

FACTA, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Modificazioni alla legge di ordinamento del Real corpo delle guardie di finanza.

Anche qui si tratta di un disegno di

legge che venne già approvato dalla Camera.

Il Senato, nella seduta d'oggi, ha leggermente modificato un articolo; quindi ripresento il progetto stesso della Camera e chiedo ne sia deferito l'esame alla Giunta generale del bilancio, che già ebbe a riferire su di esso l'altra volta.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge: Provvedimenti per opere idrauliche e per opere idraulico-forestali dei bacini montani, di cui il Senato ha stralciato una parte.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici chiede che, stante l'urgenza del disegno di legge, esso venga deferito all'esame della stessa Commissione che ebbe ad esaminarlo l'altra volta.

Do pure atto al ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge: Modificazioni alla legge di ordinamento del Real corpo delle guardie di finanza, pure modificato dal Senato.

Se non vi sono osservazioni, s'intenderà approvata la proposta del ministro delle finanze, che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

(Così rimane stabilito).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casolini.

CASOLINI. Il ministro Bertolini nella tornata del 24 maggio dell'anno decorso faceva notare a discolpa degli addebiti, che si facevano al Governo, per la ritardata esecuzione della legge per la Calabria, che questa è di difficilissima attuazione perchè non preceduta da maturi studi.

E aggiungeva, che noi andremmo incontro a grandi illusioni se contassimo di operare rapidamente il rinnovamento economico d'una regione lungamente trascurata, di rimediare in pochi anni a mali, che rimontano a secoli e che richiedono le cure assidue d'una intera generazione.

Certamente l'esagerato prognostico non ci conforta, e resta sempre in noi viva la speranza che uomini come l'onorevole Sacchi, il quale ha legato il suo nome ad una legge che porterà il risorgimento economico dell'Italia Meridionale, legge sapientemente preparata, e con vero intelletto d'amore per quelle regioni, dallo stesso onorevole Bertolini; uomini dico, a cui non manca la

capacità d'operare ed il cuore per comprendere le necessità di quelle popolazioni, sapranno trovar modo che le leggi, generosamente votata dal Parlamento con cordiale fraternità, come opportunamente si esprime nella sua dotta relazione, l'onorevole Pozzi nel più breve termine possibile abbiano la loro pratica attuazione.

E per non infastidire la Camera entro senz'altro rapidamente e sommariamente a trattare dei bisogni più urgenti, per la risoluzione del complesso problema.

L'onorevole Bertolini con una sua disposizione per cui gli ho reso, come gli rendo lode, ottenne la classifica fra le nazionali di alcune fra le più importanti strade provinciali di serie, una delle quali completa, l'altra ancora interrotta per pochissimi chilometri.

Questa strada che collega fra di loro tutti i comuni della Presila Catanzarese (intendo parlare della nazionale 62-ter) e da Soveria Mannelli per Santa Severina raggiunge la nazionale, che porta a Cotrone, è necessario sia presto finita. Trattasi di strada di serie (ecco come si pratica in Calabria) che rimonta ad una legge del 1875 (quando non v'era la scusante del terremoto) e dopo trentacinque anni aspetta il suo completamento. Come del pari le strade comunali obbligatorie già iniziate sotto l'imperio della legge 30 agosto 1868 debbono tuttora completarsi.

Per questa legge i comuni calabresi si trovano sulla via del fallimento. Non v'ha comune che non abbia parecchie migliaia di lire di debito, senza almeno avere la strada, poichè quella legge impose l'obbligo della costruzione e non quello della manutenzione, per cui i comuni, che per deficienze di bilancio non potevano eseguirla, le fecero andare in completa rovina.

Altri comuni han versato da tempo i loro ratizzi per le costruzioni di queste strade, senza parlare di quelli che hanno ingenti debiti verso la provincia; che li ha anticipati e che non sono in condizione di soddisfare, inceppando così anche i bilanci provinciali; e di tali versamenti nelle Prefetture, ove sono stati soppressi gli uffici delle *comunalì obbligatorie*, non si ha notizia.

Io, per esempio, mi sono affaticato per conoscere lo stato dei versamenti del comune di Andali (Catanzaro), non m'è riuscito di saperlo, e pure si tratta di parecchie migliaia di lire.

È urgente, che questi comuni vengano tolti dallo stato d'isolamento in cui si tro-

vano, eseguendo leggi esistenti ed altre, che nella presente legislatura il Parlamento ha votato.

Quanto sarebbe utile un suo viaggio in Calabria, onorevole Sacchi! se vedesse in quali condizioni si trovano nella mia provincia centri abitati come Andali, Belcastro, Marcedusa, Carafa, quest'ultimo situato su di un altipiano, che rende a perfezione l'idea delle lande Abissine inaccessibili: fu rovinato dal terremoto, minacciato da frane ed è in contatto soltanto col mondo civile a mezzo d'un povero pedone postale, che fa trenta chilometri al giorno per andare ad attingere la posta alla più prossima stazione ferroviaria (Settingiano), e che per di più è derisoriamente retribuito con 27 lire mensili, per cui invano ho fatto parecchie volte appello alla generosità del ministro delle poste.

E dire che si parla di poste pneumatiche, mentre questi poveri ma patriottici comuni, che pure concorsero a formare la grande Patria italiana, si trovano in tanto misere condizioni.

M'appello alla sua generosità, onorevole ministro, perchè rivolga uno sguardo benigno a questi paesi sperduti nelle montagne calabresi, di cui un esempio tipico resta sempre Martirano; un comune del collegio del mio carissimo amico onorevole Colosimo, del quale egli certamente vi parlerà con più incisiva parola, e che ancora aspetta la costruzione della strada promessa nel 1905 dall'augusta parola del capo dello Stato, che in occasione del terremoto fu costretto a recarvisi a cavallo d'un mulo!

E tornando alle strade provinciali: « è singolare, singolarissimo - diceva l'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici, nella tornata del 26 giugno 1906 al Senato - che si son dovuti far passare circa trent'anni per ottenere finalmente la dichiarazione di nazionalità di strade in una provincia che non ha un metro di ferrovia interna; alludeva alla provincia di Catanzaro ».

Ed io aggiungo, che non soltanto non furono dichiarate nazionali le strade, ma quanto che il Governo, per fare economia in tempi in cui la finanza dello Stato non era florida, in seguito all'apertura delle linee ferroviarie Catanzaro Marina-Santa Eufemia ed Eboli-Reggio, credette opportuno di classificare fra le provinciali lunghissime tratte di strade nazionali.

E furono vane le proteste dell'Amministrazione provinciale di Catanzaro per il cattivo stato delle strade stesse, che man-

cavano di ponti e di molte opere di sistemazione, vennero minacciati anche giudizi contro lo Stato, ma prevalse la legge del più forte, e quell'ammiserita provincia ha dovuto erogare parecchie centinaia di migliaia di lire per sistemare quella viabilità.

La provincia di Catanzaro si trova in speciali gravi condizioni. Vive d'un solo cespite, cioè della sovrimposta fondiaria, la quale è portata al limite estremo legale, e quindi non ha la possibilità di accrescere le sue entrate, che restano quali erano nei tempi andati.

La proprietà fondiaria, che attraversa difficili contingenze, non può assolutamente sopportare ulteriore aggravio, che pure sarebbe necessario, perchè le spese sono in aumento notevolissimo.

Istituti d'istruzione e di beneficenza sussidiati e dotati dalle provincie, mantenimento degli esposti, istituzioni di brefotrofi, mantenimento dei matti, spesa che riesce addirittura disastrosa agli erari provinciali, mantenimento di strade.

Non si può quindi far fronte ad impegni, che superano la potenzialità finanziaria delle provincie calabresi, alle quali si impongono obblighi sproporzionati ai mezzi che loro si concedono.

E queste considerazioni, che nella seduta del 26 giugno 1906 si facevano in Senato, a proposito della discussione del bilancio dei lavori pubblici, io ripeto, perchè anche oggi nulla han perduto della loro freschezza.

A quelle considerazioni si fece plauso da tutti, dall'onorevole Carmine quando era ministro, all'onorevole Dari, il quale, essendo sottosegretario di Stato ai lavori pubblici si esprimeva testualmente così: « Sono particolarmente lieto in questa prima volta, che ho l'onore di porgere i miei ossequi al Senato del Regno di potermi dichiarare quasi d'accordo pienamente con l'oratore. Sono d'accordo con lui nel senso della opportunità di una tendenza o di una interpretazione meno angusta e più equa della legge organica del 1865 nei caratteri delle strade nazionali ».

Dopo tante dichiarazioni e dopo tante reciproche manifestazioni di amorosi sensi, non dopo trent'anni, ma finalmente dopo mezzo secolo, furono classificate fra le nazionali le strade a cui ho accennato nella provincia di Catanzaro, prelevando i fondi da quelli stanziati in virtù della legge per la Calabria.

Io credo che su questa via il ministro debba ancora fare lungo cammino, se il Go-

verno desidera apporre riparo al grave, inevitabile disastro finanziario delle Amministrazioni provinciali calabresi.

E non soltanto questo, ma la legge per le Calabrie riesce qualche volta ad ostacolare l'esecuzione di opere urgenti ed indilazionabili.

Il nostro è il paese delle Commissioni, nelle quali purtroppo tutto intristisce e muore.

Valga un esempio a dimostrarlo.

La Deputazione provinciale di Catanzaro su di una strada, in vista dell'urgenza di riparare a danni imminenti, appaltò a trattative private il lavoro, al quale era tenuto per una parte il Governo in virtù della ripetuta legge per le Calabrie, ma quale non fu la sua sorpresa quando, non ostante avesse fatto rilevare l'urgenza, il Ministero rispose, che su quella strada nessun lavoro poteva eseguirsi insino a quando la Commissione centrale, istituita a norma del regolamento, per studiare il piano regolatore delle opere, non avrebbe dato il suo parere.

Conseguenza: l'appalto si dovette sospendere, pel sopravvenire dell'inverno, danni si verificarono e lavori importanti miseramente perirono a causa di frane e di alluvioni.

Ignoro, onorevole ministro, se ora questa Commissione abbia definito il piano regolatore dei lavori, la planimetria generale sommaria delle opere, il programma di esecuzione.

So che le Commissioni provinciali istituite con l'articolo 67 della legge non funzionano, e che gli uffici del Genio civile, anche prima del terremoto del 1908 — nell'intermezzo cioè fra l'uno e l'altro sconvolgimento tellurico — ben poco hanno preparato.

M'auguro, che finalmente stabilite a norma di legge le sedi distaccate del Genio civile, rinsanguato questo da numeroso personale, quantunque nell'attualità in parte poco capace, stabilito l'ufficio pel terremoto, si vada avanti rapidamente per l'esecuzione dei progetti di ponti, che servono a tutelare la vita della povera gente nell'inverno, di strade comunali di provinciali sussidiate dallo Stato, di riparazioni alle chiese, vivamente reclamate dalle popolazioni e che, se trasandate, esporranno quegli edifici a certa e completa rovina, e a tutte le altre opere disposte dalla legge, che per amore di brevità tralascio di elencare.

Non posso però tacermi sulla necessità, che interessa il mio Collegio, di congiungere la stazione ferroviaria di Cotrone con un

binario al porto, che ha pur bisogno di urgentissime riparazioni per rendere possibile l'entrata delle navi, del porto di Santa Venera, di cui s'occupò l'onorevole Squitti, ove la risacca continua l'azione distruggitrice.

Del pari non posso tacermi sulla necessità della promozione di classe dell'importante scalo marittimo di Catanzaro Marina, che presto sarà provveduto del pontile di sbarco, per le premure spiegate dall'onorevole Sacchi.

Quello scalo, che ha un movimento annuale superiore alle diecimila tonnellate, che è una delle stazioni marittime più redditizie per lo Stato, il quale da essa percepisce per dazii interni, oltre quelli cioè delle merci estere, sopra il mezzo milione di lire all'anno, e che le nuove convenzioni marittime minacciano di rovinare, merita di essere annoverata nella terza classe della seconda categoria a norma della legge 16 luglio 1884 e il regio decreto 2 aprile 1885.

Di questo bisogno altra volta mi sono interessato, m'auguro che finalmente sia venuto il momento di esaudirlo.

E chiudendo questa parte del mio discorso non posso non richiamare, siccome invano ho fatto finora, l'attenzione del ministro sullo spettacolo indegno, che offre il palazzo di giustizia di Catanzaro, indegno d'un paese civile per cui supremo fastigio dovrebbe essere la giustizia,

Attraverso difficoltà di ogni sorta, scriveva la Deputazione provinciale al Governo, la provincia ed il comune di Catanzaro ottennero, che lo Stato riconoscesse il dovere di dare all'amministrazione della giustizia una sede degna, e furono persino assegnate lire 300,000 prima, ed altra cospicua somma poi con l'ultima legge riflettente i comuni danneggiati dal terremoto; ma i tribunali sono ancora le catapecchie del convento, nelle cui vecchie mura si leggono le rughe d'una estrema vecchiezza e le falle determinate dalle frequenti convulsioni telluriche.

È un pericolo permanente, dissi a proposito del bilancio di grazia e giustizia e ripeto, cui si lascia esposta una classe nobilissima di professionisti e di impiegati; un'indecenza per la funzione giudiziaria, che pure ha bisogno di circondarsi di forme e di riti, che ne elevino anche in apparenza la civile dignità.

Non bastano i pannicelli caldi delle riparazioni, occorre una risoluzione radicale.

Eviti, onorevole ministro, la redazione di progetti, l'esecuzione dei quali è difficile e

sconveniente, trovi modo che il nuovo palazzo sorga in località vicina ma fuori l'attuale abitato della città di Catanzaro, che ha bisogno, in seguito alle decretate norme asismiche, di espandersi e che vedrebbe attorno al nuovo edificio il sorgere d'un nuovo moderno quartiere; ed in questo mi trovo anche d'accordo con l'onorevole relatore del bilancio. In una città come Catanzaro, non è il caso di preoccuparsi gran che della centralità; è questa la mia opinione, che esprimo contrariamente forse a quella della rispettabile Amministrazione comunale del capoluogo.

E a proposito di costruzioni asismiche ella, onorevole ministro, dovrà preoccuparsi delle condizioni deplorabili in cui si trovano i comuni calabresi inclusi nell'elenco.

Questi comuni, ordinariamente costituiti da fittissimi agglomerati di case con strade anguste, non possono sopraelevare sulle attuali abitazioni e hanno quindi imprescindibile necessità di espandersi; ma siccome le risorse dei bilanci sono, come ho già detto, deficienti, occorre una legge, che faciliti l'acquisto di suoli pubblici, dove dovrebbero sorgere i nuovi quartieri.

Il Governo poi dal canto suo non vulneri la legge così come ha fatto a Catanzaro, con la costruzione del palazzo delle finanze elevato sino al quarto piano, e rispetti la larghezza tassativa delle strade, che va a costruire negli abitati.

Non è serio pretendere che i contribuenti rispettino quelle disposizioni, che il Governo molto facilmente trasanda col diritto del più forte.

Se vuole degli esempi, onorevole ministro, che dimostrino il mio assunto, lo farò, ma non credo opportuno di infastidire per ora la Camera.

E a proposito di esecuzione di lavori, vegga il Governo se non sia il caso di modificare la legge per le espropriazioni a causa di pubblica utilità.

Sono milioni, che esistono nelle casse dello Stato appartenenti ad infelici, i quali per indennizzi di poca entità non trovano conveniente di procurarsi i documenti, che occorrono per lo svincolo delle polizze della Cassa dei depositi e prestiti.

Per una determinata somma, per esempio, al disotto delle duemila lire, i documenti, che occorrono per il suddetto svincolo, devono essere rilasciati esenti di spese, altrimenti lo Stato viene ad incassare quello che paga a titolo d'indennità a povera gente, che molto facilmente si contenta

delle offerte, che le si fanno, qualche volta anche con la minaccia e che spesso con la costruzione delle strade negli abitati si vede senza tetto e senza i mezzi per ricostruirlo, in vista del rincaro della mano d'opera.

Anche per questo potrò offrire degli esempi tangibili.

E rapidamente parlerò del servizio idraulico, mandando da questo banco un memore saluto di ammirazione, ad un valoroso funzionario, all'ingegnere Mascoli testè da Catanzaro traslocato inopportuno a Caserta.

L'ingegnere Mascoli ha dato un grande impulso ai lavori idraulici in Calabria, e mentre l'Ufficio del Genio civile (servizi generali) se n'è stato per tanti anni inoperoso, quello idraulico ha messo in pronto enorme quantità di progetti, che aspettano la loro esecuzione.

Sistemazione di frane che minacciano gli abitati di 14 comuni in Catanzaro, 27 a Cosenza, 16 a Reggio Calabria, sistemazione di bacini montani, di bonifiche, che affidiamo con ferma fiducia al patriottismo dell'onorevole Sacchi.

E avrei finito, onorevole ministro, se non dovessi occuparmi della questione ferroviaria in Calabria.

Io lo dissi e lo ripeto: ancora le locomotive logore dal tempo e dai frequenti rattoppi, le carrozze che ricordano le trasformazioni dei vecchi carri bestiame, e stazioni senza gli apparecchi necessari alla libera circolazione dei treni; ancora i locali indecenti: ancora le imprecazioni di gente che ha pagato il biglietto e non trova modo di partire, clamori dei più intemperanti, le cui proteste s'incrociano agli incidenti deplorabili, provocati quasi sempre da impiegati insolenti e prepotenti; un caos insomma in cui la ragione è di chi più grida, e il viaggiare, come si esprime un *memorandum* presentato dalla Deputazione provinciale di Catanzaro al Governo, in quella bella penisola calabra diventa un episodio psicologico, degno di nessuna invidia e di pietà profonda.

Le vetture dirette che da Roma, da Napoli partono per Catanzaro, Reggio Calabria, Palermo, sempre le più deficienti, quasi sempre al buio, sembra siasi costituita una associazione di mutuo soccorso per l'economia sull'olio (poichè da noi prevale sempre il sistema inveterato delle famose ciambelle), alla sopraffazione della quale non trovano rimedio gli ispettori viaggianti inadatti al loro ufficio, il personale, che dovrebbe so-

praintendere a questo servizio di prima necessità.

Il sistema dei fanaletti ricavati da vecchie latte di petrolio, serviti da candele di sego, completa la rovina del viaggiatore, che nelle sudice vetture non trova posto per sedere, non modo di preservare gli abiti dal continuo gocciolio del sego, che arde rapidamente e tramanda fumo asfissiante.

Un alto impiegato dello Stato, mio amico, in un suo viaggio per la Calabria prese posto in una vettura nella stazione di Napoli, quando un inserviente entrato nel compartimento, toglieva dall'apparecchio una lampada elettrica. Alle proteste del mio amico rispose: ma cosa vuole, questa vettura va in Calabria e se ella continua su questo tuono sviterò anche l'altra.

Incredibilia sed vera!

Francamente io non divido l'opinione autorevole dell'onorevole Rubini espressa a pagina 49 dal ministro del tesoro nella sua recente lucida esposizione finanziaria.

Io ritengo che non si potrebbe trovarsi in uno stato peggiore dell'attuale.

A quel, secondo l'onorevole Tedesco, meritato giudizio al quale s'associò il Governo, molto volentieri non mi associo e manifesto con franchezza essere unica speranza la mia, che l'azione ministeriale intervenga con maggiore efficacia, non soltanto allo scopo precipuo di evitare l'eccedenza delle spese sulle previsioni, ma a fare in modo che questo, che è il più importante servizio di Stato proceda con decenza.

Unico mezzo di salvezza quello che l'autonomia, si attenui, e che un ministro per le comunicazioni venga qui alla Camera ad assumere le responsabilità, che gli spettano, visto e considerato che il sistema autocratico vigente nelle ferrovie ha fatto infelicitissima prova.

E di fatti gli ammanchi notevolissimi (che ho qui denunciato alla Camera) di carbone e di altro, ascendenti a diverse centinaia di migliaia di lire nelle stazioni calabresi, la spesa di milioni per l'acquisto di dieci automotrici costruite espressamente per il servizio della linea da Nicotera a Reggio Calabria, che la pratica dimostrò insufficienti allo scopo cui si sarebbero dovute destinare, e che giacciono inoperose nei magazzini di deposito, l'acquisto di materiale inutile per ferrovie complementari inesistenti, di centinaia di migliaia di metri di velluto per tappezzare vagoni ferroviari, di tonnellate di spilli giacenti nei depositi di Santa Maria di Capua, senza

parlare dei danni ingenti per merce andata dispersa e deteriorata, dimostrano come si curi l'economia ferroviaria. E basta poichè ho davvero abusato della benevolenza dei colleghi.

Mi auguro, che per questo ramo di servizio vengano tempi migliori, e meno tristi degli attuali; io mi limito ad esporre quella, che ritengo la verità.

E m'affretto alla fine.

Onorevole ministro, per provvedere efficacemente alle sventure che incombono sulla Calabria, occorre semplificare i congegni regolamentari e intensificare l'opera tecnica in tutti i rami di servizio.

Soltanto l'apostolato di un personale cosciente, ricavato dai migliori funzionari dello Stato, metodi amministrativi speciali e facili possono riparare alle dolorose conseguenze del lungo abbandono e degli immani disastri, che han paralizzato tutta la vita economica della regione calabrese.

Non favori, ben diceva un memoriale a stampa diretto al Governo, noi chiediamo ma giustizia pel sodisfacimento di quei bisogni vitali, che un vano e malinteso patriottismo ci spinse finora a sacrificare.

Troverà un'eco pietosa nell'animo di chi ha la responsabilità del potere questa suprema invocazione della regione calabrese?

Auguriamoci almeno per le sue immeritate sventure e per l'onore stesso d'un Governo, che mena vanto di essere il Governo d'una nazione civile.

Si è detto che in Calabria siamo egoisti avidi, procaccianti, ma noi possiamo ridere di simili sciocchezze perchè siamo consapevoli delle gloriose tradizioni della nostra vita, che secoli di tirannide, malvagità di uomini e di eventi, l'ingiusto abbandono secolare non valsero a snaturare e a rompere.

Io ho fede, illimitata fede, che ella onorevole Sacchi saprà finalmente impedire lo scempio degli interessi, che travagliano, la più sventurata regione d'Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Casolini, nella Camera, accuse come quelle alle quali ella avrebbe accennato, contro la gloriosa Calabria, io non ne ho mai sentite. (*Benissimo!*)

CASOLINI. Io non ho parlato di accuse pronunziate nella Camera; ho dichiarato anzi nel mio discorso, che dal Parlamento italiano furono votati con cordialità fraterna i provvedimenti a favore della pa-

triottica e gloriosa Calabria, che ne è sempre memore e grata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corniani.

CORNIANI. L'argomento sul quale farò brevissime considerazioni è quello delle derivazioni d'acque pubbliche, che interessa molte provincie tra cui la mia, Brescia, che ha visto in questi ultimi tempi sorgere impianti costosi per l'utilizzazione delle forze idrauliche, e pel trasporto della energia elettrica in vicine provincie.

L'argomento delle derivazioni di acqua ha dato occasione anche recentemente ad interrogazioni ed interpellanze dei colleghi Faustini, Riccio e Tinozzi, concordi tutti nel chiedere che si presenti una nuova legge più confacente alle moderne esigenze, mentre quella vigente risale al 1884 quando ancora non si parlava di trasporti a distanza della forza.

So che una Commissione senatoriale sta ora esaminando il progetto sulla derivazione di acque pubbliche presentato al Senato fino dal 1908 dagli allora ministri Lacava e Bertolini, progetto che è ispirato a concetti più pratici di quello precedente del Massimini. È un progetto che non è contrastato dagli industriali i quali desiderano pure una legge precisa anche negli oneri, mentre oggi in dipendenza della circolare del Ministero dei lavori pubblici del 3 aprile 1902, nelle disposizioni disciplinari si obbligano i concessionari ad accettare un eventuale aumento fino a 10 lire dell'attuale canone di lire 3 per cavallo.

Nel progetto Bertolini è stanziato oltre al canone governativo di lire 3 per cavallo, un canone di lire 2 rispettivamente per comuni e provincie per quella parte di forza elettrica che venisse utilizzata fuori del loro rispettivo territorio.

È poi accordata ai comuni rivieraschi una quota della forza prodotta, a prezzo di costo.

E bensì vero che il Ministero delle finanze, consentendo ad analoga richiesta della Amministrazione provinciale di Breseia, disponeva con sua circolare 5 giugno 1907 diramata ai prefetti, intendenti di finanza ed uffici del Genio civile, che nei disciplinari di concessione fossero riservati quei vantaggi che la futura legge disponesse per gli enti locali, senza pregiudizio di quegli accordi che intanto fossero intervenuti fra i concessionari e gli enti locali, come in Valtellina ed altrove; ma fino a che la nuova

legge non viene promulgata, questi vantaggi restano allo stato di speranze.

Io mi auguro perciò che il progetto possa diventare presto legge anche per assicurare qualche vantaggio finanziario ai bilanci aggravati dei comuni e provincie, e penso che il canone a favore di questi debba essere moderato, perchè gli industriali si lamentano già che la forza idraulica prodotta paga anche la tassa fabbricati secondo l'interpretazione data dalla finanza all'articolo 7 della legge 1889 sulla revisione dei fabbricati.

L'introito pei canoni d'acqua che nello esercizio 1896-1897 aveva dato 509,000 lire nel 1908-1909 aveva dato lire 2,400,000 corrispondente ad 800,000 cavalli di forza e vi sono ancora almeno tre milioni di cavalli di forza da utilizzare.

Nell'interesse della finanza e dell'economia nazionale, io faccio voti che l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenti presto alla discussione della Camera la nuova legge sulle derivazioni di acque pubbliche. (*Approvazioni*)

Voci. A domani! a domani!

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, se crede, potremmo rimettere il seguito della discussione ad altra seduta. E nello stesso tempo chiedo se non sarebbe opportuno, per far procedere la discussione del bilancio, di tenere una seduta straordinaria domani, domenica, senza interrogazioni...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Sono perfettamente d'accordo con lei, onorevole Presidente; ed anzi pregherei la Camera di consentire che lunedì, invece di svolgere le interpellanze, si continuasse nella discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, debbo però avvertirla che gli onorevoli Strigari, Canepa, Guicciardini, Albasini, Eugenio Chiesa e Ciccotti hanno chiesto di svolgere lunedì le loro interpellanze. Io posso chieder loro se intendono rinunziarvi.

STRIGARI. Io non ho difficoltà a rinunziare allo svolgimento della mia interpellanza, se pure gli altri vi rinunziano.

CHIESA EUGENIO. La mia interpellanza ha un carattere urgentissimo, e quindi non posso rinunciare al suo svolgimento. Però prometto di essere breve.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Chiesa, se gli altri interpellanti sono consenzienti nel rinunziare allo svolgi-

mento delle loro interpellanze, veda di consentire anche lei.

CHIESA EUGENIO. Non posso; ormai ero già d'accordo col ministro della pubblica istruzione, e l'argomento è di tale interesse che non può essere differito; ma, ripeto, non occuperò che pochi minuti.

CICCOTTI. Io rinunzio allo svolgimento, se rinunziano tutti.

CANEPA. Io faccio la stessa dichiarazione dell'onorevole Ciccotti.

GUICCIARDINI. La mia interpellanza ha carattere urgente, ma se lunedì le interpellanze non si svolgeranno affatto, non ho difficoltà a rinunziarvi anch'io.

PRESIDENTE. Poichè tutti non sono d'accordo, mi pare che si potrebbe prendere un temperamento.

Prima di tutto lunedì si potrebbe tenere una seduta antimeridiana per la discussione dei disegni di legge più urgenti, quelli cioè relativi all'esercizio provvisorio, alle proroghe ecc., qualora la stampa e la distribuzione delle relazioni possa farsi in tempo; nella seduta pomeridiana poi, potrebbe continuarsi la discussione del bilancio, dopo le interpellanze; sperando che, se non tutti, almeno parecchi degli onorevoli interpellanti rinunzino ad un lungo svolgimento. (*Benissimo!*)

Così domani alle 14 avremo il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici, senza le interrogazioni.

Lunedì poi, alle 14, prima, interrogazioni; poi seguito del bilancio dei lavori pubblici.

Svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. Intanto l'onorevole Eugenio Chiesa dichiara che muterebbe in interrogazione la sua interpellanza, qualora il sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione gli rispondesse subito. Non so se, dato ciò, gli altri interpellanti consentiranno tuttavia a differire le loro interpellanze.

Del resto, quanto all'interrogazione dell'onorevole Chiesa, mi sembra che l'onorevole ministro della pubblica istruzione abbia già risposto all'onorevole Baslini, ieri l'altro, sullo stesso argomento.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Posso rispondere all'onorevole Eugenio Chiesa subito; non ho da dire che poche parole.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Eugenio Chiesa chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione « sulla necessità di ripristinare e di legalizzare per le scuole elementari di Milano l'antico orario unico con un'ora intermedia di ricreazione ».

Risponda pure, onorevole sottosegretario di Stato.

TESO, *sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Anche se l'onorevole Chiesa avesse mantenuta la sua interpellanza, avrei dovuto dichiarargli che essa non ha più ragione d'essere, avendo il ministro modificato il regolamento generale nel senso considerato dall'onorevole interrogante. La modificazione proposta si trova ora all'esame del Consiglio di Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Eugenio Chiesa, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CHIESA EUGENIO. Io non posso che dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Conoscevo già la risoluzione ministeriale; ma mi premeva che la risposta fosse pubblica e formale, interessando tutta una popolazione di una grande città e le famiglie che con un orario più pratico intendono disciplinare meglio la vita dei loro figliuoli.

Il concetto cui s'ispirava la mia domanda ed a cui risponde ora il provvedimento ministeriale è un concetto di libertà, che oggi vale per la mia Milano, ma che potrà valere domani anche per altre città, alle quali giova sistemare gli orari scolastici secondo le costumanze e le abitudini locali. Vorrei che, come in questo caso, potessero sempre i desideri dei cittadini essere intesi nelle sfere governative.

PRESIDENTE. Così rimane esaurita questa interpellanza convertita in interrogazione.

Si riprende la discussione sull'ordine del giorno.

GUICCIARDINI. Signor Presidente, una dichiarazione: io mantengo la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Strigari mantiene la sua, e così l'onorevole Canepa ed altri; vuol dire che le iscriveremo tutte nell'ordine del giorno di lunedì.

SCANO. Onorevole Presidente, anch'io chiederei di poter svolgere lunedì la mia interpellanza, al ministro dei lavori pubblici, segnata a pagina 29 dell'ordine del giorno.

CACCIALANZA. Ed io, onorevole Presidente, chiederei di poter svolgere lunedì la interpellanza che insieme con l'onorevole Bignami ho presentato al ministro dell'interno e che trovasi a pagina 42: ha carattere urgente e sono d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Ha carattere urgente ed è stata presentata dal 29 novembre! Avrebbe potuto chiedere di svolgerla prima. Urgente è ora l'approvazione dei bilanci.

CACCIALANZA. Il sottosegretario di Stato non era pronto a rispondere prima.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, la iscriveremo per lunedì.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Scorciarini-Coppola; ne ha facoltà.

SCORCIARINI-COPPOLA. Io prego l'onorevole Presidente d'interessare la Giunta del bilancio perchè voglia rediger subito la relazione sul disegno di legge che il ministro dell'interno presentò chiedendone l'urgenza, che fu dalla Camera concessa per la istituzione di medici circondariali. L'urgenza c'è in vista delle condizioni sanitarie che ci devono preoccupare.

PRESIDENTE. Ricordo bene che questo disegno di legge fu presentato con dichiarazione d'urgenza. Ma il Presidente della Camera non può intromettersi nella Giunta del bilancio e fare di queste sollecitazioni, che potrebbero anche dare appiglio ad equivoche interpretazioni. Lei ha fatto qui la sua raccomandazione; la Giunta la sentirà, se vuole.

RAINERI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Desidero che sia iscritta nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di lunedì, che son certo verrà dalla Camera stabilita, la discussione del disegno di legge:

« Erogazione sul bilancio del Ministero di 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 », che non darà luogo a discussioni.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ed ora fin da questo momento rivolgo viva raccomandazione ai singoli interpellanti di essere brevi il più possibile, affinchè lunedì, dopo le interpellanze, si possa continuare la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del collegio di Comacchio (proclamato Marangoni).

Sarà iscritta nell'ordine del giorno di martedì.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza.

DA COMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere sul necessario ampliamento della stazione ferroviaria di Termoli per le pessime condizioni in cui si trova (deficienza di binari, mancanza d'illuminazione, personale limitato, fabbricato insufficiente) dato anche il suo aumentato traffico commerciale e marittimo.

« Leone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio e il ministro del tesoro per sapere se intendano valutare i lunghissimi anni di servizio straordinario prestato da molti impiegati dello Stato, ora in ruolo, agli effetti della pensione, essendovi funzionari vecchi i quali contano un servizio effettivo che non conferisce diritto alcuno, nemmeno per conseguire la indennità dei dodicesimi.

« Leone ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda prendere per reprimere quei modi abusivi di caccia che possono produrre sventure come quella avvenuta nelle macchie dell'Alberese in provincia di Grosseto il 4 corrente.

« Guicciardini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda opportuna, anzi necessaria, la sollecita costruzione di una banchina-merci alla fermata del casotto cantoniere, in contrada Candida, sulla ferrovia Trinitapoli-Cerignola, tenuto conto, specialmente, della esiguità della spesa d'impianto e d'esercizio, e del grande utile che ne deriverebbe agli agricoltori di quella regione, al commercio esportatore, ed alla stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

« Bolognese, Maury ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere come intenda di riparare all'inconveniente gravissimo che si accentua nella scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma, dove per deficienza di locali, gli studenti non possono assistere alle lezioni.

« Manfredo Manfredi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli interni sul contegno della pubblica sicurezza di Catania durante le agitazioni degli studenti per i fatti di Gravosa.

« Milana ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul ritardo a provvedere all'indispensabile ampliamento delle stazioni ferroviarie di Grassano-Garaguso e di Albano di Lucania.

« Materì ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il presidente del Consiglio e il ministro del tesoro per sapere se non intendano abrogare definitivamente la disposizione con la quale tutti gli impiegati civili e militari entrati in servizio dello Stato dopo il 1° agosto 1897 vennero e vengono tutt'ora in qualche amministrazione dello Stato, diffidati che dovranno assoggettarsi per la pensione alle norme che saranno stabilite dagli statuti di una Cassa di previdenza la cui costituzione, annunciata come imminente tredici anni or sono e mai attuata, tiene in orgasmo numerose famiglie costituendo la non ultima ragione dello scarso numero di aspiranti in molti concorsi statali civili e militari.

« Montù, Di Bagno ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni test è lette saranno inserite nell'ordine del giorno; e così pure la interpellanza, qualora i ministri interessati non vi si oppongano, entro il termine regolamentare.

Presentazione di una mozione.

PRESIDENTE. L'onorevole Leone ha presentato una mozione, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

La seduta termina alle 19.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Seguìto 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).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1910 — Tip. della Camera dei Deputati.

