

CCXLIX.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 19 DICEMBRE 1910

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CARMINE**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 11152
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	11135
AGNESI	11148
BUONANNO	11135
CANEPA	11137
NAVA CESARE	11141
SANJUST	11145
Interpellanze:	
Navigazione del golfo di Napoli:	
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11117-20
STRIGARI	11115-19
Raccordo ferroviario tra Villagrande e Nuoro:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	11125
SCANO	11121-26
Compagnia dei Caravana del Porto Franco di Genova:	
CANEPA	11126-30
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11128-30
Lavori del canale di Usciana:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	11133
GUICCIARDINI	11131-34
Interrogazioni:	
Trasferimento del preside Todeschini al liceo di Catanzaro:	
CASOLINI	11108
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11108
Fatti luttuosi nel circondario di Alcamo:	
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11108
D'ALI	11109
Ferrovia complementare Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera:	
CASCINO	11111
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	11110
Lavori e lavoratori nelle risaie:	
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11111
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11111
MONTEMARTINI	11112

Costituenda società di imprese e costruzioni pubbliche:

CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	Pag. 11113
SAMOGGIA	11114-15
SANJUST (<i>Fatto personale</i>)	11115

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari. 11131-34-35-53

Relazioni (Presentazione):

Termine per l'iscrizione del personale della ferrovia riscattata Palermo-Marsala-Trapani all'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie di Stato (SAPORITO)	11135
Nuovo organico per l'amministrazione della guerra (PAIS-SERRA)	11135
Modificazioni alla legge di ordinamento del Real Corpo delle guardie di finanza (CAMERA)	11152

La seduta comincia alle 14.5.
SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.
(È approvato).

Petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

SCALINI, *segretario*, legge:

7060. Il conte di Montenero, l'avvocato Alfredo Sacchetti e vari altri comunisti di San Calogero (provincia di Catanzaro) fanno voti che il Governo provveda a far eseguire opportune verificazioni dei danni arrecati a quel comune dal terremoto del 28 dicembre 1908 e a concedere, in conseguenza, in tutta la loro estensione i benefici della legge 13 luglio 1910, n. 466, e in special modo di quelli apportati dall'articolo 74.

7061. Il Consiglio comunale di Jesi, fa voti che sia approvata la proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Pais-Serra, Gattorno ed altri, per la concessione di una pensione annua di lire 360 a tutti i reduci garibaldini e volontari dell'esercito che hanno combattuto in una delle campagne nazionali.

Omaggi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

SCALINI, *segretario*, legge:

Direzione generale delle ferrovie dello Stato. — Relazione dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato per l'anno finanziario 1909-10, copie 500.

Cavaliere avvocato Bernardo Califano. — Cronache delle onoranze rese al senatore Augusto Pierantoni negli Stati Uniti dell'America del Nord tanto dai cittadini di Santa Maria Capua Vetere che da tutti gl'italiani ivi residenti, copie 2.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Richard, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare di fronte al persistente ed ognor crescente rincaro del prezzo della carne ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casolini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere se non ritiene nocivo al prestigio del maggiore istituto di istruzione e di educazione in Catanzaro il trasloco del preside signor Todeschini, ivi destinato in seguito a provvedimenti disciplinari ».

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

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. In seguito ai luttuosi avvenimenti che hanno funestato, col liceo Vittorio Emanuele II di Palermo, la scuola italiana, i presidi dei licei di Palermo furono trasferiti. Il professore Todeschini essendo preside senza insegnamento, doveva essere destinato nel l'unico liceo dove era vacante la presidenza senza insegnamento, e fu per questo trasferito a Catanzaro.

La destinazione a Catanzaro avvenne per ragioni di servizio e non per ragioni disciplinari, perchè il trasferimento non è provvedimento disciplinare. Del resto nessun provvedimento disciplinare era aperto allora contro il preside Todeschini.

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

CASOLINI. Sono lieto di dichiararmi soddisfatto della risposta avuta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Alì, al ministro dell'interno, « per sapere come siansi svolti i gravi luttuosi fatti di pubblica sicurezza avvenuti in questi giorni nel circondario di Alcamo e quali provvedimenti il Governo si propone di adottare per garantire la massima sicurezza a tutte le regioni occidentali della Sicilia ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. I limiti di tempo imposti per le interrogazioni non mi consentono, come vorrei, di dare ampio svolgimento a quello che è il tema dell'interrogazione dell'onorevole D'Alì, per cui mi limiterò a dargli una brevissima risposta.

L'interrogazione si riferisce evidentemente a due fatti: l'omicidio di tal Rubino in territorio di Marsala e il furto subito da un certo Gabriele D'Alì. Per il primo fatto che noi, ripeto, abbastanza deploriamo ed abbiamo deplorato, è vero che i reali carabinieri non poterono dare immediatamente il soccorso, l'aiuto opportuno, e ciò a causa della deficienza del servizio in quel comune.

Per il secondo fatto (dal momento che l'interrogazione si riferisce a fatti di pubblica sicurezza avvenuti in questi giorni, io dovevo pure indagare quelli a cui poteva riferirsi l'interrogazione dell'onorevole D'Alì, il quale potrà di tutto lagnarsi, ma non certo dell'insufficienza di queste ricerche, data l'incertezza delle indicazioni contenute nella sua interrogazione), per il secondo fatto, ripeto, relativo al furto, sta in realtà che il furto era stato organizzato da un campiere al servizio dello stesso proprietario.

Questo campiere si rese immediatamente latitante.

Mediante le indagini fatte non si ebbe un immediato risultato, ma successivamente si poterono scoprire i complici, e quindi il procedimento fu avviato.

Vengo alla seconda parte dell'interro-

gazione, quella che più interessa l'onorevole interrogante.

Ora, è su questa parte, ripeto, che io desidererei di aver maggior tempo per approfondire le cause che turbano grandemente quei luoghi in tema di pubblica sicurezza.

Anzitutto io, riassumendo le impressioni mie, debbo richiamare l'onorevole interrogante, più pratico di me dei luoghi, sul fatto che in realtà non sempre gli agenti della pubblica sicurezza, i reali carabinieri, trovano nella popolazione l'aiuto che dovrebbero trovare per le indagini necessarie, perchè, è doloroso constatarlo, non soltanto contadini e piccoli borghesi, ma qualche volta anche persone appartenenti a classi più elevate, non solo non aiutano, ma danno qualche volta l'aiuto opposto contro le investigazioni dell'arma dei reali carabinieri. Questa la realtà dei fatti.

Voci. È vero.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. In secondo luogo (è inutile anche il dissimularlo) c'è deficienza nel numero degli agenti e dei carabinieri.

Quasi tutte quelle stazioni hanno vasti territori, e alcune hanno un numero scarsissimo di carabinieri. E qualche volta questo ristrettissimo numero di agenti viene distolto da altre necessità di pubblici servizi come tumulti, contese, scioperi, ecc., per modo che si può dire che in alcune regioni, per settimane e qualche volta per mesi, scompaiono addirittura gli agenti della pubblica forza, scompaiono i reali carabinieri dalle loro stazioni.

Ma un altro fatto che, ripeto, meriterebbe più lunga trattazione come meritò la nostra più accurata e profonda indagine, è che non sempre le denunce degli agenti della forza pubblica, l'opera solerte del procuratore del Re e del giudice istruttore, trovano eguale solerzia, eguale attenzione ed eguale sentimento di giustizia nella magistratura, la quale in più di una occasione ha dimostrato in quella regione di non avere altissimo il sentimento della propria responsabilità, e che per rapporti di amicizia o di parentela si trova in condizione di non poter svolgere, con senso di giustizia, tutto il suo altissimo compito.

Questi fatti, venuti a conoscenza del Ministero dell'interno, hanno provocato indagini da parte del Ministero di grazia e giustizia, il quale aveva ordinato precedentemente alcune inchieste, ed altre ne sta ora ordinando affinché ciò che deve essere un pre-

sidio pegli onesti ed il mezzo per colorire i disonesti, e che rappresenta la più salda fra le nostre istituzioni, abbia davvero efficace prontezza nel suo svolgimento.

Spero che l'onorevole D'Alì vorrà dichiararsi soddisfatto anche di queste mie dichiarazioni, che preludono a provvedimenti che saranno tra breve presi dal Governo, su iniziativa del Ministero di grazia e giustizia.

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

D'ALÌ. Le parole dell'onorevole sottosegretario di Stato hanno il mio completo plauso, giacchè io desideravo realmente la risposta e gli affidamenti da lui datimi. Lo stato della pubblica sicurezza nella nostra provincia è tale che io credo indispensabile un provvedimento pronto ed energico.

I fatti a cui alludevo nella mia interrogazione sono quelli che si riferiscono al conflitto avvenuto in territorio di Alcamo, e nel quale abbiamo deplorato la perdita di un carabiniere, mentre un brigadiere vi è rimasto gravemente ferito. A questo proposito sento il dovere di dichiarare che tanto l'arma dei carabinieri quanto la pubblica sicurezza hanno spiegato in questi ultimi tempi sforzi meravigliosi per il mantenimento dell'ordine pubblico e per la ricerca dei malviventi; però la deficienza del loro numero è tale da annientare ogni loro sforzo.

Tre conflitti, succeduti in brevissimo tempo, hanno dimostrato il valore ed il coraggio di questi funzionari, i quali poi non sempre riscuotono quella lode che loro è dovuta anche quando vi perdono la vita.

Voglio augurarmi che il Ministero dell'interno abbia provveduto riguardo alla famiglia del carabiniere ucciso e riguardo al brigadiere che è rimasto in condizioni tali da non poter forse più prestare servizio alla patria.

Ma la nota che giustamente ha toccato l'onorevole sottosegretario di Stato è appunto quella che riguarda la magistratura della nostra provincia, poichè appunto da quella parte vien meno il sussidio necessario ad un'azione vigorosa e concorde contro il brigantaggio.

Noi assistiamo a veri e propri scandali giudiziari, ad arresti di individui gravemente indiziati e che vengono posti in libertà dalla Camera di consiglio senza quasi prendere in considerazione i verbali della pubblica forza.

CIMORELLI. E perchè non li denunciate?

D'ALI'. Sono già stati denunziati, ed io li denunzio in questo momento. Dirò un solo fatto tipico in sostegno del mio asserto. Pochi mesi addietro, e precisamente nella notte del 10 luglio scorso, tre malfattori aggredirono una pattuglia di carabinieri in borghese in perlustrazione. Questi riuscirono ad arrestare gli aggressori fra i quali un noto abigeatario, che era già stato condannato, mentre altri due gli erano degni compagni; furono pure trovati in possesso di due fucili riconosciuti rubati, di fazzoletti bucati che spesso fanno le veci di maschere, e naturalmente non avevano il loro permesso di porto d'armi.

Ebbene, lo credereste, onorevoli colleghi? La Camera di consiglio dopo pochi giorni li metteva in libertà tutti e tre, avendo essi dichiarato di aver scambiato i tre carabinieri per briganti, (*Siride — Commenti*) e la loro gratuita asserzione ha avuto presso la magistratura maggiore fede delle deposizioni dei carabinieri; si noti che la pattuglia era comandata da quel brigadiere Romeo rimasto poi ferito nel conflitto di Alcamo.

PRESIDENTE. Onorevole D'Alì, veda di concludere. Mi sembra che ella esorbits dai limiti della interrogazione.

D'ALI'. Onorevole Presidente, si tratta di fatti inerenti alla interrogazione; del resto obbedisco e concludo subito ringraziando l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno della sua risposta, e augurandomi che i provvedimenti da lui annunziati siano presi al più presto possibile per la tranquillità delle nostre provincie.

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

Fera, ai ministri dell'interno e delle poste e dei telegrafi « per sapere se, a rendere possibili le misure preventive di pubblica sicurezza, credano urgente assumere provvedimenti per l'impianto di comunicazioni telegrafiche nei paesi isolati della provincia di Reggio Calabria, come nella frazione di Cirella del comune di Platia che invano da lungo tempo reclama ».

Lembo, al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se, all'obbietto di eliminare non lievi inconvenienti, che nell'indirizzo zootecnico la pratica ha lamentato e lamenta tuttora, intenda provvedere mediante una doverosa e rispondente partecipazione dell'elemento veterinario ».

Lembo, al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere se ritenga utile una riforma delle scuole veterinarie, perchè tali istituzioni meglio rispondano alle loro finalità ».

Mancini Camillo, al ministro delle finanze « per sapere se di fronte alle incessanti e ragionevoli premure fatte ai comuni che ne sono privi per fornirsi di buona acqua potabile, non creda stridente ed ingiuriosa l'applicazione della tassa fabbricati che alcune agenzie delle imposte applicano ai comuni sulle condutture dell'acqua medesima ».

Mancini Camillo, al ministro dell'interno « per sapere, se di fronte ai dolorosi e luttuosi incendi di baraccamenti di capanne di paglia — primitivi ricoveri dei poveri contadini — in quel di Terracina, di Marcelli e di altre località del Lazio, non voglia intervenire per trasformare questi pericolosi ed indecenti giacigli umani in costruzioni in muratura applicando anche nei contadini in campagna la benefica legge sulle case popolari ».

Meda, al ministro dell'interno « per sapere se sia a cognizione dei metodi impiegati in Fabriano per impedire che l'8 settembre 1910 vi si compisse la tradizionale e antichissima processione religiosa; e se creda che il contegno dell'autorità politica e di pubblica sicurezza in quella circostanza sia stato quale richiedevasi per la difesa della libertà di culto e per la tutela della incolumità dei cittadini ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cascino al ministro dei lavori pubblici « se intenda rimuovere i nuovi indugi frapposti nella costruzione del primo tronco della ferrovia complementare Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La costruzione del tronco Assoro-Valguarnera della ferrovia Piazza Armerina-Valguarnera, ha subito un ritardo perchè furono chieste due proroghe, una di quattro e l'altra di due mesi, motivate dal fatto, che la Direzione generale delle ferrovie ritenne giustificato, che, nel periodo in cui i lavori potrebbero essere più efficaci, avviene l'allontanamento volontario degli operai a causa dell'infezione malarica, che funesta quei luoghi.

A causa di queste due proroghe, il termine per l'ultimazione dei lavori di costruzione della piattaforma stradale e dell'ar-

mamento stradale stesso, fu protratto al 7 ottobre.

Si prevede che il lavoro sarà completamente ultimato il 7 febbraio prossimo, salvo qualche difficoltà dipendente dal trasporto del materiale di armamento attraverso terreni di privati, i quali finora hanno opposto resistenza. All'uopo si è interessata la prefettura perchè cerchi di far desistere i proprietari dalle loro opposizioni.

Circa la stazione di Assoro, il progetto è stato approvato dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie ed è stato trasmesso al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione della parte di spesa da portarsi a carico del fondo costruzioni.

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

CASCINO. Sono dolente di dovermi dichiarare non del tutto soddisfatto della cortese dichiarazione dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Nel maggio scorso presentai un'altra interrogazione sull'argomento, lamentando che si fosse concessa una seconda proroga all'appaltatore; ora ne è stata concessa una terza, e quindi il mio lamento non può che essere più vivo. Una proroga per ragione di forza maggiore potrebbe giustificarsi; ma quando se ne concede una seconda, una terza, e non è escluso che possano richiedersene delle altre, per un lavoro che avrebbe dovuto compiersi nel breve giro di 18 mesi, si ha ragione di pensare che il termine di 18 mesi è troppo breve, ed allora si fece male ad assegnarlo; o invece i motivi di forza maggiore non rappresentano che capricci dell'appaltatore, ed allora si fa male ad usare verso di lui forse troppa condiscendenza. Ad ogni modo speriamo che l'appaltatore vorrà consegnare i lavori entro il termine prorogato, ossia entro il 7 febbraio 1911.

Ma, domando, che cosa consegnerà? E su questo richiamo particolarmente l'attenzione dell'onorevole sottosegretario di Stato: consegnerà una linea incompleta, inquantochè vi è ancora un tratto di 600 metri che serve di innesto fra la linea costruenda e la attuale stazione Assoro-Valguarnera, la cui occupazione non è stata ancora autorizzata. Sono già trascorsi tre anni dacchè fu dato l'appalto, e ancora si studia il progetto relativo a questo breve tratto di strada.

Confido quindi che il Governo vorrà, tenendo conto delle legittime esigenze di quelle popolazioni, provvedere in tempo per

evitare nuovi inconvenienti e nuove proteste.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Montemartini ai ministri di grazia e giustizia e dell'interno, « per sapere se intendano disporre onde abbiano sollecito corso le contravvenzioni alla legge ed ai regolamenti sulle risaie, e nel frattempo vengano rimpatriati, salvi i loro diritti ai danni subiti, i lavoratori immigrati pei quali non furono provvisti i ricoveri notturni nelle condizioni volute dai regolamenti ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Rispondo all'onorevole Montemartini soltanto per la prima parte della sua interrogazione, per quella, cioè, che riguarda il Ministero di grazia e giustizia, ed assicuro che la magistratura ha proceduto regolarmente a norma di legge per le contravvenzioni. Se non che, essendo incorso un errore materiale nella stampa della legge, per cui il minimo dell'ammenda, invece di essere stabilito in lire 50, fu stampato di lire 500, contro quello che aveva voluto il Parlamento, il precedente guardasigilli si trovò nella necessità di avvertire i magistrati perchè istruissero i processi, ma non li portassero definitivamente in giudizio, se non quando si fosse corretto questo errore: il che fu fatto colla legge 17 luglio 1910.

Dopo ciò, l'autorità giudiziaria ha proceduto normalmente, e i giudizi avvengono con la massima regolarità.

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ho una brevissima dichiarazione da fare all'onorevole Montemartini. In realtà, come ha già osservato il mio collega della grazia e giustizia, si procedette, tanto in provincia di Pavia come in provincia di Novara, alla denuncia delle contravvenzioni e alla istruzione dei relativi processi. Come l'onorevole Montemartini non ignora, sono molti e molti i processi che ebbero esito di condanna, contro i quali però fu presentato ricorso in appello e, per qualcuno, anche in Cassazione. Però, mentre quasi tutti i pretori ritennero, sulla pregiudiziale sollevata, che il regolamento fosse costituzionale, uno dei pretori di quella regione lo ritenne incostituzionale, in quanto non soltanto provvedeva a disporre in genere per l'arreda-

mento dei dormitori pubblici per i mondarisi, ma in quanto stabiliva speciali prescrizioni per comporre, in un determinato modo, l'arredamento. Donde il ricorso alla suprema Corte. In questa condizione di cose, la direzione della pubblica sanità, alla quale specialmente, per il suggerimento avuto dal Consiglio superiore di sanità, spettava, non dico la responsabilità, ma l'onere di seguire questi studi e questa applicazione, ritenne doveroso di riprendere in esame la gravissima questione; ma, come l'interrogante ammetterà, nessun provvedimento deve essere emanato finchè la questione non sia risolta definitivamente dal magistrato chiamato a deciderla, cioè dal supremo collegio. Questo per la prima parte dell'interrogazione.

Ma un'altra domanda ha rivolto l'onorevole Montemartini, la quale riflette una questione altrettanto delicata quanto grave per le conseguenze cui avremmo dovuto addivenire. Egli domanda come mai, di fronte alle dichiarate contravvenzioni, non si provvede al rimpatrio dei mondarisi.

Ora l'onorevole Montemartini propone ad un tempo una questione di legalità ed una questione di opportunità politica o sociale. La questione di legalità è questa: dichiarata la contravvenzione, può immediatamente sorgere la necessità del rimpatrio dei mondarisi? cioè, per il solo fatto della dichiarata contravvenzione, prima che la sentenza definitiva sia intervenuta, ritiene il Ministero di dover rimpatriare questi mondarisi?

Io credo che in tema di legalità l'interrogante, se sostenesse questa tesi, non sarebbe nella ragione, perchè a contravvenzione non soltanto dichiarata, ma decisa, e decisa definitivamente dal magistrato competente, non si potrebbe legalmente addivenire a questo gravissimo provvedimento, che mentre da una parte allontanerebbe i mondarisi dalla regione ed impedirebbe le operazioni relative alla mondatura ed alla raccolta del riso, dall'altra parte creerebbe la grande difficoltà di dover prendere queste masse operaie ed allontanarle di nuovo portandole ai loro paesi.

Ma a prescindere dalla questione di legalità, l'onorevole Montemartini, anche dal punto di vista della opportunità, vorrà riconoscere che se da una parte il Governo deve attendere a che tutte le prescrizioni in materia, le quali hanno costato qualche fatica all'onorevole Montemartini, all'onorevole Turati che gli sta accanto ed a chi

ha l'onore di parlare, vengano rigorosamente applicate, è pur vero che l'applicazione della legge in tanto è possibile in quanto essa non determini altri gravissimi inconvenienti che abbiamo tutti interesse ad impedire.

Quindi, mentre assicuro l'onorevole interrogante che l'azione della pubblica sicurezza, dei funzionari, fu sollecita, vigilante e rigorosa, e basta l'enumerazione delle denunce intervenute (circa 250 processi furono iniziati tra la provincia di Pavia e la provincia di Novara), lo assicuro pure che il Governo userà la massima diligenza e attività per dare alla legge una costante applicazione. Se poi la pratica ha suggerito e suggerisca qualche modificazione ai regolamenti, saranno a tempo richiamate le autorità competenti per esaminare se e fino a qual punto convenga introdurla.

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

MONTEMARTINI. La mia interrogazione fu presentata nello scorso settembre, dopo cioè che con la legge del 17 luglio, ricordata dall'onorevole Guarracino, si era già corretto l'errore incorso nel testo della legge sulla risicoltura, e si riferiva alle intenzioni del Governo rispetto ai lavori non della monda, ma della mietitura, lavori i quali danno luogo, come si sa, ad una immigrazione molto meno considerevole che non quelli di monda.

Ed io mi indussi ad interrogare perchè nei nostri paesi si sosteneva da alcuni che le disposizioni relative ai dormitori per i lavoratori immigrati per la mietitura, dovevano andare in vigore soltanto con l'anno venturo; mentre d'altra parte si diceva che, pur dovendo andare in vigore quest'anno, come vuole il testo preciso del regolamento e della legge, le autorità, sia politiche che giudiziarie, avrebbero chiuso uno o due occhi, a seconda dei casi, ed avrebbero lasciato fare e non fare.

La complicata risposta che mi ha dato testè l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, mi persuade che in realtà era intenzione dell'autorità, od almeno di coloro che premevano sull'autorità, di creare una specie di ostruzionismo; così, o col pretesto che la Corte di cassazione non si era ancora pronunciata, o col pretesto che doveva intervenire il Consiglio superiore di sanità, il fatto si è che la legge non fu applicata se non parzialmente.

L'onorevole sottosegretario di Stato per

l'interno mi ha presentato un elenco, di duecento, dice, denunce fatte...

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Processi.

MONTEMARTINI. ...e processi in corso.

Io osservo che in provincia di Pavia nessuno si è occupato di fare le denunce, e ben pochi sono quelli che sono venuti a vedere se la legge era o no applicata.

In provincia di Novara, se guardiamo a tutte le denunce specifiche fatte pubblicamente nel giornale dei lavoratori *la Risaja*, il numero di esse è grandissimo, e troppo piccolo è in confronto il numero dei processi che s'iniziarono. E si può dire davvero che, in realtà, quelli che volevano che le autorità chiudessero uno o due occhi, hanno ottenuto qualche cosa.

Io posso quindi dichiararmi soddisfatto solo limitatamente a quei pochi processi cui si diede corso. E relativamente agli altri molti che sono ancora sospesi, siccome è stata presentata un'interpellanza dal collega Cabrini, mi associerò alla stessa.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Samoggia al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se è a sua conoscenza che una costituenda Società anonima per imprese e costruzioni pubbliche si vale di una lettera privata per raccogliere adesioni di deputati e senatori; e se è pure a sua conoscenza che, a direttore di tale società, è già pubblicamente designato un ispettore superiore del Ministero dei lavori pubblici, tuttora in attività di servizio ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Risponderò all'onorevole Samoggia brevemente e sui precisi fatti che egli indica nella sua interrogazione.

Anzitutto l'onorevole Samoggia interroga il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, se è a sua conoscenza che una costituenda Società anonima per imprese e costruzioni pubbliche si vale di una sua lettera privata per raccogliere adesioni di deputati e senatori.

La Camera ricorderà senza dubbio che, appena si ebbe, non dico esatta notizia, ma conoscenza completa della gravità del disastro che portò la rovina nelle provincie di Messina e di Reggio, sorse in Milano una iniziativa sotto il titolo di « Società nazionale di lavori pubblici » per la ricostruzione delle città e borgate devastate dal terremoto.

Se non m'inganno, questa iniziativa sor-
geva, ripeto, poco tempo dopo il disastro di

Messina e di Reggio. E si fu allora che il deputato Luigi Luzzatti, ora presidente del Consiglio, ministro dell'interno, invitato come altri personaggi ad aderire a questa iniziativa, scrisse una lettera, in cui, dichiarando la propria adesione, faceva voti che la detta iniziativa potesse svilupparsi in modo da rappresentare una vera utilità per la risoluzione del gravissimo problema economico in quelle sventurate città.

Tralascio di leggere tale lettera ma sono pronto a farlo qualora l'onorevole interrogante lo desideri (*Commenti all'estrema sinistra*).

Ma, ripeto, è una lettera pubblicata e conosciuta da tutti i deputati che si sono interessati a quella gravissima questione.

Debbo anche aggiungere che lo stesso invito, rivolto ai deputati Rubini, De Marinis, Daniele Crespi ed a molti altri colleghi della Camera, ebbe da quasi tutti adesione completa. Anzi, alcuni deputati sottoscrissero immediatamente quella che era la prima adesione all'iniziativa, salvo a sottoscrivere poi le azioni con le quali si voleva mettere insieme il capitale. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

Non posso rispondere a codesti commenti, perchè non li ho capitati...

TURATI. Si cercavano dividendi sul terremoto!

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Di questo parleremo.

In quell'epoca (per essere completo nella mia narrativa), la stessa iniziativa fu comunicata ai ministri del tempo: al presidente del Consiglio onorevole Giolitti ed al ministro dei lavori pubblici onorevole Bertolini; i quali, attratti non solo dalla genialità e grandiosità dell'idea, ma anche dall'opportunità dell'idea stessa, in quanto si trattava d'associare l'iniziativa privata, generosa, agli sforzi del Governo, non solo vi diedero la loro adesione, ma comunicarono una circolare ai prefetti, affinchè tutti aiutassero, direttamente od indirettamente il compimento dell'iniziativa medesima. Questa, la condizione di fatto, a cui, ripeto, partecipò l'onorevole Luigi Luzzatti, allora semplice deputato ed ora presidente del Consiglio e ministro dell'interno.

Che cosa è avvenuto dopo? Lo dirà probabilmente l'onorevole Samoggia: perchè questo mi pare sia il motivo ispiratore della sua interrogazione: cioè, dell'uso che poi si è fatto della lettera dell'onorevole Luzzatti; uso che è ignoto a chi ha l'onore di parlare ed anche, finora, al presidente del Con-

siglio; uso che, se potrà aver costituito o costituire un abuso, come forse vorrà dimostrare l'onorevole Samoggia, non sarà certo il presidente del Consiglio restio ad impedirlo. Perchè pare che quell'iniziativa, così grandiosamente e generosamente sorta, ed accolta con tanta simpatia al suo primo nascere, nel corso degli avvenimenti abbia forse perduto qualche cosa della sua pratica serietà. Onde sarebbe doloroso che si abusasse ora d'una iniziativa a cui diede la sua adesione il presidente del Consiglio, come ve la diedero tutti quanti i personaggi a cui fu richiesta.

TURATI. Tutti, no.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma l'onorevole Samoggia mi domanda, nella seconda parte della sua interrogazione se sia a conoscenza del presidente del Consiglio che di quella Società sia pubblicamente e formalmente designato come direttore un ispettore superiore del Ministero dei lavori pubblici, tuttora in attività di servizio. Ora, onorevole Samoggia, la prego di badare alla serietà della mia risposta.

Il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e chi ha l'onore di parlare non sono affatto informati di impegni assunti o provvisoriamente o definitivamente da parte di chicchessia; perchè a ciò che concerne lo svolgimento dell'azione di questa costituenda Società e dei suoi promotori, il presidente del Consiglio, nè personalmente, nè per l'ufficio che occupa, ebbe mai occasione d'interessarsi.

Quindi la mia risposta non può essere che negativa: a noi non consta di impegni che siansi assunti al riguardo.

SANJUST. Chiedo di parlare per fatto personale.

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

SAMOGGIA. Io ho ricevuto insieme con molti deputati e senatori una lunga circolare, corredata di documenti, da parte della Società nazionale di lavori pubblici, circolare che raccomandava vivamente di mandare l'adesione alla Società stessa; e, notate, conteneva anche il francobollo per la risposta!

Nulla di strano, perchè di circolari di questo genere a noi ne vengono di frequente, e spesso vanno a finire nel cestino: ma ciò che ha costituito la sorpresa mia e di altri colleghi fu che, unitamente a questa circolare, vi era una lettera litografata a firma di Luigi Luzzatti, lettera litogra-

fata che ne accompagnava un'altra mandata in agosto, più breve, ma più viva e più incitatrice a sottoscrivere a questa Società.

Voci. La legga!

SAMOGGIA. La sorpresa mia e di molti altri colleghi fu tale che io credetti opportuno di presentare questa interrogazione, perchè mi pare molto grave che altri si valga di lettere private, scritte un anno e mezzo prima, per incitare i senatori e deputati a sottoscrivere alla Società istituenda per scopi che non sono certamente umanitari; inquantochè l'insieme della circolare accompagnativa dimostra che la Società vuol fare dei buoni affari e che la legge, che era stata votata pochi mesi prima, era una legge che prometteva di guadagnare largamente, di mettere largamente nel campo degli affari.

Quindi io deploro, e l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno si unisce a me, mi pare, deploro che un fatto simile si sia verificato; ed avrei desiderato che lo stesso onorevole presidente del Consiglio, quando fu annunciata la mia interrogazione, avesse immediatamente detto che si era abusato ed indegnamente abusato di una lettera privata datata dal 9 gennaio 1909; questo avrei voluto, perchè il terreno naturalmente si sgombrava subito di un documento che poteva avere una grande importanza sulla cosa.

La seconda parte della mia interrogazione, riflette un punto della circolare che tutti noi abbiamo ricevuta, ove è detto: « Concludiamo col rilevare che la direzione tecnica della Società verrà assunta dall'ingegnere commendatore Edmondo Sanjust, deputato al Parlamento, il cui nome è garanzia di competenza tecnica e di sagacia amministrativa ».

Sono rimasto anche più sorpreso di questa affermazione perchè, io, che sono in ottimi rapporti col collega Sanjust, lo sapevo e lo so tuttora ispettore superiore del Ministero dei lavori pubblici, e non comprendevo come, dirigendosi ai deputati, si volesse influire sulla loro adesione, facendo presente che un loro collega, tuttora impiegato al Ministero, fosse già designato a dirigere questa società istituenda a scopo di speculazione.

Deploro che siffatto sistema si sia adoperato, e credo che questa deplorazione sarà condivisa da tutta la Camera; deploro che in materia di affari e d'imprese, che possono anche ammantarsi dello scopo uma-

nitario, si adottino sistemi che sono i peggiori del mondo affaristico.

Io spero che le dichiarazioni che sarà per fare l'onorevole Sanjust siano tali da togliere valore a questa notizia.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust ha facoltà di parlare per fatto personale.

SANJUST. In data del 20 novembre 1909 il senatore Martelli mi dirigeva la seguente lettera, che leggo addirittura perchè oramai è meglio mettere le cose a posto:

« Onorevole signore, ormai credo venuta l'ora di diramare la chiamata delle sottoscrizioni al capitale per la effettiva costituzione della Società nazionale dei lavori pubblici, e ritengo sommamente conveniente che nella relativa circolare venga indicata la persona disposta ad assumere la direzione tecnica, e senza fare a lei un complimento, il nome che presenta nel caso le maggiori garanzie e che attirerà universali simpatie è il suo, sicchè io le faccio vivissima preghiera perchè mi conceda di usarne ».

In data 24 novembre 1909, ossia quattro giorni dopo, io rispondeva in questo modo:

« Onorevole signor senatore, sono confuso per la troppo elevata opinione che la Signoria Vostra ha di me e per l'importanza che ella annette alla citazione del mio nome nel programma della costituenda Società per Messina e Reggio, ma sono dolentissimo di non poter consentire che il mio nome sia pubblicato nel modo che ella m'indica, nella sua pregiatissima del 20 corrente, e ciò per due ragioni: anzitutto, perchè non mi pare dignitoso che il mio nome debba servire, in certo qual modo, di richiamo pei sottoscrittori; in secondo luogo, perchè sono funzionario governativo e non posso, quindi, finchè non mi sia dimesso, lasciar mettere il mio nome come quello del direttore di una Società privata; (*Bravo! — Approvazioni*), ciò che sarebbe contrario alle prescrizioni della legge sullo stato giuridico degli impiegati.

« Come ella vede, adunque, anche volendo, io non posso contentarla. » (*Benissimo!*)

Adesso mi si potrà domandare perchè io non ho protestato quando fu pubblicata la circolare.

Dichiaro formalmente che ignoravo la esistenza di quella circolare e che l'ho imparata il giorno in cui i giornali hanno pubblicata la notizia dell'interrogazione dell'onorevole Samoggia.

Dichiaro ancora che mi sono doluto e mi dolgo francamente che l'onorevole Sa-

moggia, col quale sono in ottimi rapporti, non abbia parlato con me...

Voci. Bravo! Ha ragione!

SANJUST. ...per concordare la cosa. Io ho ricevuto dei giornali rigati in rosso con la scritta: « Evviva la morale! » Questa allusione era per me, mentre evidentemente io aveva fatto completamente il mio dovere, mentre poi non mi ritengo obbligato a leggere tutte le circolari, specialmente le circolari della Società, che mi arrivavano a tre o quattro per settimana, come sarà avvenuto anche ad altri dei miei colleghi.

Credo di non aver bisogno di aggiungere altro. (*Vivissime approvazioni*),

SAMOGGIA. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAMOGGIA. Debbo dichiarare che non ho creduto di parlare della mia interrogazione con l'onorevole Sanjust, nè interrogare altri, perchè la mia interrogazione doveva essere quella che è stata, ed anche per dar modo all'onorevole Sanjust di fare quelle dichiarazioni che sono state così completamente approvate.

Mi pare che io non potevo fare altrimenti.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Svolgimento d'interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'interpellanze. La prima è quella degli onorevoli Strigari e Salvia al ministro della marina, « per conoscere se creda ancora tollerabili sulle linee di navigazione del golfo di Napoli i vetusti piroscafi della cessata Società che l'opinione pubblica ritiene pericolosi ».

L'onorevole Strigari ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

STRIGARI. Onorevoli colleghi, io mi rendo conto delle esigenze del momento, le quali richiedono la sollecita discussione del bilancio dei lavori pubblici in corso. Mi rendo conto altresì della responsabilità dell'esempio che a me, primo interpellante, compete. Onde io ritengo che sia mio dovere di usare la massima brevità ed a questo dovere confido di non venir meno.

Onorevoli colleghi, noi abbiamo due armi, la parola ed il voto. Entrambe queste armi ho adoperate nel combattere le convenzioni di navigazione del golfo di Napoli allorchè vennero presentate in questa Camera. Tanto la prima di esse, concor-

data colla Società fluviale e presentata all'approvazione vostra dall'onorevole Schanzer, quanto quella ora in vigore concordata colla Società di navigazione del golfo e presentata dal ministro Cattolica, ebbero in me un tenace oppositore, perchè ritenevo e ritengo, che entrambe non contenessero oneri di miglioramento del servizio adeguati agli oneri maggiori che lo Stato assumeva, nel fine evidente ed esclusivo di migliorare il funzionamento del servizio di navigazione.

Ed era giusta quella mia insistenza, perchè di fronte al raddoppiare della sovvenzione, elevata da lire 100 mila a lire 220 mila, s'imponesse la necessità di ottenere dei vantaggi adeguati al maggior sussidio. Ed io ricordo di avere con molta tenacia, tutte e due le volte che vennero le convenzioni in esame dinanzi a questa Camera, sostenuta la necessità che si dovesse elevare il tonnello al pari della velocità dei piroscafi.

E quando mi si obiettava che, per la brevità dei percorsi la elevata velocità non potesse essere fertile di grandi risultamenti, io replicavo che non solo per conseguire una economia di tempo nelle singole corse insistevo nel chiedere la elevazione della velocità e del tonnello, ma anche per avere la certezza matematica di un sicuro ostracismo di tutto quel vecchio naviglio, che, per ben vent'anni aveva costituito incubo perenne e calamità longeva del servizio di navigazione del nostro golfo.

A me pareva che, spostando le caratteristiche sostanziali dei piroscafi, si avesse un mezzo sicuro di rompere alle radici quell'antica consuetudine di tolleranza che per vent'anni aveva imperato sul servizio di navigazione del nostro golfo, il cui pessimo funzionamento ha costituito la ragion prima, se non l'unica forse, del tarpatto sviluppo dell'industrie climatiche e balneari delle isole meravigliose che ho l'onore di rappresentare.

Onorevole sottosegretario di Stato, qui nella Camera sono molti che hanno consuetudine di recarsi annualmente nell'isola di Ischia ed essi potranno confortare la verità delle mie affermazioni.

Ma vi è anche qualcosa di più specifico: ricordo che nel 1901 fu presentata a questa Camera una interpellanza così concepita:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri delle poste e dei telegrafi e della marina per sapere quali provvedimenti intendano di prendere, dopo i fatti noti al

Governo, per garantire la sicurezza continuamente minacciata dei passeggeri sui vapori della società di navigazione del golfo di Napoli ».

Codesta interpellanza era presentata dall'attuale governatore della Somalia, l'onorevole De Martino.

Ora da quel documento risulta che fino da dieci anni, ora trascorsi, i piroscafi adibiti al servizio di navigazione nel nostro golfo non presentavano quelle caratteristiche di sicurezza le quali sono assolutamente indispensabili in ogni genere di servizio di navigazione.

Allora fu disposta un'inchiesta, i risultati della quale francamente non mi è riuscito di poter conoscere. Però nella deposizione resa dall'onorevole De Martino davanti alla Commissione d'inchiesta per Napoli, risultò che ragioni non certo commendevoli impedirono che l'inchiesta producesse i suoi effetti.

Certo io non intendo fare storia retrospettiva, che sarebbe inopportuna; ma mi è parso utile richiamare fugacemente questo precedente di dieci anni fa, col quale si sollecitava l'attenzione della Camera intorno alle condizioni di poca sicurezza dei piroscafi allora in esercizio sulle linee di navigazione del golfo di Napoli, per chiedere all'attuale ministro come e perchè mai, dopo dieci anni, con sovvenzioni raddoppiate, si consenta ancora che su quelle linee si continui ad esercitare il traffico proprio con quegli stessi piroscafi che, se, dieci anni fa, erano ritenuti malsicuri oggi evidentemente sono diventati pericolosi, essendone mutata la vecchiaia in decrepitezza.

Basterà che io ricordi a voi, onorevoli colleghi, l'età della flottiglia di piroscafi che ancora ci delizia. L'*Epomeo* ha 27 anni, il *Pieramosca* 29, il *Lampo* 30, il *Regina Margherita* pure 30, il *Capri* 37, il *Napoli* 52; sicchè il fanciullo tra codesti piroscafi conta 27 anni di età, il decano 52!

È lecito dunque, mi sembra, domandare se dopo avere raddoppiata la sovvenzione, a distanza di dieci anni, dobbiamo ancora subire quei piroscafi che fin da dieci anni or sono si dicevano inetti alla navigazione.

La interpellanza rivolta all'onorevole ministro della marina dimostra, per il tempo in cui è stata fatta, la mia temperanza e ragionevolezza. Di vero io non l'ho presentata appena dopo entrate in vigore le nuove convenzioni appunto perchè mi rendeva conto della impossibilità di creare o reclutare dalla sera alla mattina una flottiglia

nuova, ma ho atteso che passassero giorni e mesi, ossia tutto quel tempo che era necessario perchè si fosse ottemperato agli obblighi della concessione, noleggiandosi piroscafi atti almeno a garantire la sicurezza dei viaggiatori. E solo dopo aver visto trascorrere sei mesi senza che nulla si innovasse allo stato deplorabile di dieci anni fa, quando ho appreso le frequenti avarie e le interruzioni quasi diurne durante il viaggio, che ne conseguono, e costituiscono pericolo evidente per la vita dei viaggiatori, ho ritenuto indispensabile chiedere al Governo precise e chiare spiegazioni in proposito affinchè possa sapersi fino a quando dovremo tollerare ancora questo inqualificabile stato di cose.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina.* La Società Napoletana di Navigazione ha assunto il servizio del Golfo e delle Isole in base alla convenzione approvata con la legge 13 giugno ultimo scorso.

Per l'articolo 17 del capitolato annesso a questa convenzione il ministro della marina ha facoltà, udito il Comitato dei servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni, a decorrere dal 1º luglio 1910, per l'impiego dei piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto dalle previste ed aventi i migliori requisiti possibili da accettarsi dalla Commissione di visita.

Se ricordiamo che la convenzione per la quale la Società Napoletana di Navigazione esercisce le linee del golfo di Napoli è stata approvata con la legge del 13 giugno ultimo scorso, mentre l'esercizio è stato da essa assunto in data del 1º luglio, ognuno vede come non si potesse pretendere che la Società avesse a mettere in servizio subito piroscafi nuovi.

L'articolo citato dà poi facoltà al ministro della marina di tollerare piroscafi usati per tre anni; la convenzione (è bene che la Camera lo ricordi) ha la durata di quindici anni.

Per l'articolo stesso i piroscafi adoperati dalla Società debbono essere sottoposti alla Commissione di visita governativa ed il Ministero si è in modo particolare curato di far verificare le condizioni di navigabilità, di

galleggiabilità e di sicurezza dei piroscafi stessi.

I piroscafi assunti in servizio dalla Società di navigazione del golfo di Napoli sono effettivamente tanto vetusti che si studiano tutti i modi per eliminarli dal servizio, come spiegherò in seguito all'onorevole interrogante.

Intanto la Commissione ha potuto visitare tutti i piroscafi, ad eccezione del *Lampo*, che fu distratto dal suo servizio regolare in causa del nubifragio, che devastò la costiera di Amalfi. Occorreva allora noleggiare rapidamente qualche nave per mandarla in soccorso di quelle infelici popolazioni, e non si trovò disponibile altra nave, che il *Lampo*, che era nel porto di Napoli. Per questo si dovette sospendere la visita al *Lampo*, visita che però era già in corso. Tutti gli altri sono stati visitati dalla Commissione, la quale è presieduta da un capitano di corvetta, e comprende un applicato di porto, un ufficiale macchinista e un ingegnere navale.

La Commissione visitati che ebbe i piroscafi fece dei verbali, le cui conclusioni sono riassunte nella seguente nota, mandata dal presidente della Commissione stessa:

« Gli accertamenti ai detti piroscafi sono stati ultimati, eccezione fatta per il *Lampo*, che ha dovuto essere distratto a causa dello straordinario servizio, prestato sulla costiera amalfitana, e dell'*Epomeo*, che, per superiore disposizione, non deve eseguire che la sola prova di velocità ».

L'*Epomeo* l'abbiamo considerato da principio come piroscavo da non adibirsi al servizio, e quindi abbiamo eliminato la sua visita. Purtroppo, per necessità di cose, bisognerà ricorrere anche a qualche viaggio suo, e quindi adesso si sta provando la velocità della nave.

« Il concetto, al quale si è ispirata la Commissione negli accertamenti in parola e nello stabilire i lavori da eseguire, è stato quello di assicurarsi che, con le riparazioni stesse i piroscafi possano continuare con garanzia di stabilità il servizio delle linee contrattuali per il periodo di tre anni, eccezione fatta per la *Regina Elena* e per la *Principessa Majalda*, che potranno oltrepassare detto periodo ».

C'è un articolo a proposito di questi due ultimi piroscafi nella convenzione, il quale dice, che, finchè non abbiano 25 anni, la Società ha diritto di adibirli al servizio delle linee.

Nello stabilire i lavori da eseguirsi, la Commissione ha considerato le esigenze del servizio facendo sì che venga distratto un piroscalo alla volta.

La Commissione inoltre ha ritenuto « che durante il periodo intercedente tra l'ultima visita e l'attuazione dei lavori, nessuna preoccupazione, come risulta dal verbale, debba aversi per la galleggibilità e per la navigabilità dei piroscali, condizioni queste che saranno molto migliorate e garantite nel suddetto periodo di tre anni, a lavori ultimati », in quanto che la Commissione, nella visita a ciascun piroscalo, ha stabilito una serie di lavori, da eseguirsi in un dato periodo di mesi.

I lavori verranno eseguiti sotto la sorveglianza della Commissione stessa, come il Ministero ha ordinato, e come già si sta facendo su uno dei piroscali, il *Capri*, che sta per riprendere il servizio. Eseguiti i lavori la Commissione ritiene che i piroscali possano continuare il servizio nelle linee sovvenzionate per il primo triennio della convenzione, sempre quando i lavori stessi, come la Commissione propose, siano eseguiti sotto la sorveglianza governativa e sia stabilito un periodo massimo di sei mesi per la immissione in bacino.

« Circa il genere dei lavori da eseguire e la condizione, nella quale i piroscali sono stati trovati, è opportuno far presente che, se per essi appariscono riparazioni notevoli nelle parti vitali della nave, generalmente però queste riguardano gli adattamenti interni, che formano l'inconveniente più grave e più appariscente del servizio. Ciò è dovuto alla passata trascurata manutenzione, che ha reso i piroscali per niente appropriati al servizio passeggeri, come emerge da ogni singolo verbale ».

Questo è il risultato della visita. Come l'onorevole Strigari vede, le apprensioni del pubblico circa la sicurezza e le condizioni di navigabilità di questi piroscali non sono giustificate dalle risultanze della visita della Commissione, di cui ho letto le conclusioni, e che è la Commissione veramente competente.

Quindi lasciamo da parte quest'argomento della mancanza di sicurezza dei piroscali. In quanto all'altro inconveniente, quello cioè che si tratta di piroscali vecchi che hanno bisogno di riparazioni pronte a breve scadenza, su questo la Commissione ed il Ministero sono perfettamente d'accordo con l'onorevole interpellante. Ognuno di

quei piroscali ha una serie di riparazioni da compiere entro un dato numero di mesi, e questo termine non è lontano dallo scadere, in quanto arriva al massimo al febbraio od al marzo. Purtroppo i lavori non si possono fare che per un piroscalo alla volta, perchè non si può sospendere il servizio su nessuna linea; ma aggiungo anche che il piroscalo che si trova nelle condizioni più gravi, il *Fieramosca*, al quale mi pare che l'onorevole Strigari abbia accennato in modo particolare, è quello che, per la Commissione, ha il bisogno più urgente di riparazioni. Credo opportuno aggiungere che la Commissione dei servizi marittimi non si è limitata al parere della Commissione tecnica; cioè a dire che una volta eseguite le riparazioni prescritte il *Fieramosca* possa continuare a navigare in servizio della linea sovvenzionata, alla quale è adibito. La Commissione dei servizi marittimi ha dato parere che il *Fieramosca* sia da scartarsi in modo assoluto dal servizio con la data del 31 gennaio prossimo venturo.

Assicuro inoltre che il Ministero ha già fatto suo il parere della Commissione dei servizi marittimi, comunicandolo immediatamente alla Società interessata.

Posso ancora aggiungere, per rassicurare e tranquillizzare quelle popolazioni, che il Ministero non è punto disposto a tollerare per tre anni lo stato di cose attuale, che anzi ha fatto già invito alla Società perchè provveda all'ordinazione dei nuovi piroscali, e la Società napoletana ha già ordinato alla Società dei cantieri riuniti la costruzione di cinque piroscali da adibirsi a quelle linee, piroscali che unitamente ai due, i quali, come abbiamo già visto saranno tollerati per più anni, perchè ancora in buone condizioni, comporranno la flotta di sette navi che deve adempiere a questo servizio.

Posso assicurare l'onorevole interpellante che da parte del Ministero non vi è nessuna disposizione a tolleranze eccessive in questa materia, che anzi il Ministero è preoccupatissimo della necessità di passare rapidamente da questo stato di cose precario ed antico ad un nuovo stato di cose, nel quale, con piroscali nuovi, bene adatti ai servizi, con velocità aumentata, con perfetta corrispondenza a tutte le prescrizioni del contratto, si possa migliorare anche il servizio del Golfo di Napoli.

Spero che dopo queste dichiarazioni l'onorevole interpellante vorrà dirsi soddisfatto; ad ogni modo l'assicuro che da parte

del Ministero nulla sarà omissa perchè si addivenga presto alla sostituzione del nuovo naviglio al vecchio. (*Bene!*)

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

STRIGARI. Nel ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato della lieta comunicazione da lui fatta nel senso che già cinque piroscafi nuovi sono stati commessi ai cantieri di Ancona, debbo però francamente dichiarare che la sua risposta per tutto il resto mi ha lasciato completamente insoddisfatto, perchè essa preludia alla ulteriore permanenza in servizio se non per l'intero triennio; almeno per un notevole periodo di tempo, di quei piroscafi che, come ho detto, hanno tutti una età maggiore di cinque lustri.

Onorevoli colleghi, indubbiamente noi mutiamo troppo di frequente le nostre leggi, ma le leggi di natura sono inalterabili, come inalterata, costante ed assidua è l'opera del tempo, la cui ala infaticata e perenne sfalda e dissolve tutti gli organismi.

A quest'opera edace del tempo non sfuggono le navi, come non sfuggono gli organismi umani.

E come in tutti i rami dei pubblici servizi abbiamo stabilito un limite di età che costituisce, per coloro che lo raggiungono, *praesumptio juris et de jure* della insufficienza a continuare nell'ufficio loro, così per le navi era pure da determinarsi un limite di tempo il quale costituisse la *praesumptio juris et de jure* della inabilità ad ulteriore servizio di navigazione. Questo limite appunto è stato determinato in 25 anni.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha ricordato l'articolo 17. Mi consenta che io ricordi alla Camera l'articolo 18 così come è stato modificato dall'articolo 2 a pagina 105 del disegno di legge. L'articolo 18 modificato suona così: « Nel periodo di tre anni di cui all'articolo precedente i concessionari dovranno approntare piroscafi di nuova costruzione. Sarà tuttavia loro concesso di adoperare due piroscafi usati, i quali però dovranno essere sostituiti con altri di nuova costruzione quando abbiano raggiunto l'età di 25 anni ». Ora io domando alla Camera: può concepirsi una forma prefinitrice di un limite di età più precisa di quella che è consacrata nell'articolo di cui ho dato lettura? In esso è detto che resta tollerato l'uso di due soltanto dei migliori piroscafi della cessata Società, ma non indefinitamente, bensì fino al raggiungimento del 25° anno.

È stabilito per tal modo il limite di età in una forma precisa che costituisce obbligo contrattuale.

Ora io domando: se il Ministero della marina ha creduto, nella sua indiscutibile competenza, di stabilire i 25 anni come limite massimo di età per i piroscafi che devono esercitare il servizio di navigazione nel golfo di Napoli, con quale logica sofistica può questo termine dirsi imperativo soltanto per i due più giovani che sono ammessi per tutta la durata della convenzione, e dimenticarsi completamente, allorchè si tratta degli altri cinque piroscafi, che hanno non solo raggiunta l'età di 25 anni, ma l'hanno superata, raggiungendosi da taluno il limite assolutamente doppio, cioè a dire l'età di 50 anni?

Onorevole sottosegretario di Stato, se ella si pone dal punto di vista giuridico, vedrà che non soltanto le compete il diritto ma il dovere di applicare la disposizione dello articolo 18 modificato con l'articolo 2 della legge, indistintamente a tutte le navi che debbono esercitare il servizio sovvenzionato nel nostro golfo, sia stabilmente che provvisoriamente. E noti: la Società non avendo pronte le navi ha dovuto locarle; onde mi è lecito chiedere perchè si è consentita una locazione di piroscafi così vetusti, quando facile sarebbe stato procurarsene dei migliori, aventi se non le caratteristiche della comodità, almeno quelle della sicurezza.

Ella riposa sui pareri della Commissione, ma non vuole intendere che questa per colpa del Ministero è incorsa in un evidente eccesso di potere procedendo a visita di piroscafi che, per avere raggiunto il limite di età, dovevano *a priori* essere esclusi dal servizio di navigazione del golfo.

Io non posso ammettere la legittimità di indagini sopra piroscafi che abbiano superato il limite di età contrattualmente stabilito, e se di questo concetto il Ministero avesse tenuto il debito conto, avrebbe dovuto, senza alcuna formalità di visita, dare l'ostracismo ai cinque vetusti piroscafi che ho ricordato. Ma, in merito poi anche per altra ragione il parere della Commissione non mi suffraga; ed è per il modo come pare che sieno state eseguite le verifiche delle navi. Onde mi permetto domandare alla cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato se dai verbali di codesta Commissione risulti con qual metodo le prove dirette a constatare le buone condizioni del naviglio sieno state compiute. La mia domanda apparirà tanto più legitti-

ma, quando avrò accennato che nel 1901, allorchè identiche querele di insicurezza del naviglio adibito al servizio postale del golfo di Napoli vennero sollevate alla Camera, ed una inchiesta fu disposta dal ministro del tempo, onorevole Pascolato, questi voleva che l'inchiesta procedesse alle prove a freddo. Ora, da documenti ufficiali risulta che la Società del tempo non volle permettere codeste prove a freddo, e, forse perchè era allora imminente la scadenza del contratto e per altre ragioni che sarebbe poco patriottico ricordare, la prova a freddo non si fece e le cose rimasero come sono ora.

Dopo dieci anni, quando, naturalmente il naviglio, già vecchio nel 1901, è divenuto decrepito, si impone la necessità assoluta di una verifica più rigorosa, minuta e seria, onde è giusto che il paese sappia se codesta Commissione ha compiuto le prove a freddo.

Onorevoli colleghi, non intendo abusare ulteriormente della vostra cortesia. Ho creduto di proporre questa interpellanza allo scopo di compiere intero il mio dovere per garantire la incolumità di quelle popolazioni che ho l'onore di rappresentare.

Ho segnalato le infrazioni alla convenzione già compiute, i mezzi atti ad impedire che altre ne seguano, e con ciò ho adempiuto il mio dovere di deputato; attendo che anche il Ministero sappia adempiere il proprio dovere richiamando la Società alla rigorosa osservanza della convenzione ed eliminando in modo assoluto ogni cagione di pericolo della incolumità dei viaggiatori. Pensi il Ministero che una volta messa la questione nei termini così chiari come l'ho voluta porre io dinanzi alla Camera, appunto perchè restino le mie parole come solenne documento, esso assume una ben grave responsabilità per ogni futuro caso di cattivo funzionamento dei piroscafi o di infortunio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina.* Mi aspettavo che l'onorevole interrogante si dichiarasse soddisfatto, invece vedo che ci troviamo molto lontani da tale dichiarazione.

Mi permetto di ripeterle una parola, una frase, che mi scrive il presidente della Commissione, capitano di fregata Carlo Aurilio, frase di quella nota di cui ho dato lettura poco fa, e che è il riassunto di tutti i verbali di visita della Commissione speciale.

Perchè, onorevole Strigari, ella mi parla

di responsabilità del Ministero? Il Ministero in sè e per sè, non è la competenza tecnica che giudica delle condizioni di navigabilità e di sicurezza dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate, ma sono le Commissioni competenti di visita. A queste Commissioni è affidato l'incarico di visitare i piroscafi, e queste Commissioni rispondono come io ho detto e come ripeto brevemente con una frase: « la Commissione inoltre ha ritenuto che durante il periodo intercedente dalla ultimazione della visita all'inizio dei lavori nessuna preoccupazione, come risulta da ogni singolo verbale, debba aversi per la galleggiabilità e la navigabilità dei piroscafi, condizioni queste che saranno molto migliorate e garantite per suddetto periodo di tre anni ».

Ella vede, onorevole Strigari, che il Ministero ha il parere chiaro ed esplicito dei suoi corpi competenti.

Ella poi ha deplorato che il Ministero tolleri per l'intero triennio navi vecchie. Ora io non ho ammesso questo.

La Società di navigazione napoletana ha già commesso la costruzione di cinque piroscafi nuovi alla Società dei cantieri riuniti e, posso anche dirlo, l'accordo fu fatto al Ministero della marina davanti al sottosegretario di Stato, che stimolava appunto perchè si ordinassero i piroscafi nuovi, e ciò per ottenere due scopi, per poter sostituire questo vetusto naviglio con uno nuovo, che risponda al desiderio di tutti e alle prescrizioni del contratto ed anche per dare un po' di lavoro ai cantieri, che ne mancano da qualche anno.

Ora, appena i piroscafi nuovi saranno costruiti (e la costruzione non occuperà davvero tre anni, perchè nei primi due piroscafi si parla del termine di dieci o undici mesi), essi entreranno in linea in sostituzione dei vecchi.

Questi intanto vengono riparati secondo le prescrizioni della Commissione di visita, la quale ritiene che, con tali riparazioni, i piroscafi possono continuare a navigare anche per tutti e tre gli anni senza nessun inconveniente.

Ma per tre anni non navigheranno, perchè non solo sono già stati commessi i piroscafi nuovi, ma come ho detto e ripeto, il Ministero della marina pone la maggiore vigilanza a che tutte le Società sovvenzionate sostituiscano presto il nuovo materiale al vecchio.

Mi sembra quindi che l'onorevole interpellante, dopo le dichiarazioni da me fatte

non avrebbe avuto, me lo permetta, il diritto di dichiararsi così insoddisfatto come si deduce dalle sue ultime parole.

PRESIDENTE. È così esaurita questa interpellanza.

Segue la interpellanza dell'onorevole Scano al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti intenda prendere per dare finalmente esecuzione alla promessa fatta dai precedenti Ministeri di dar opera allo studio per l'invocato raccordo ferroviario tra Villagrande e Nuoro ».

L'onorevole Scano ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

SCANO. Onorevoli colleghi; la presente interpellanza è la riproduzione di un ordine del giorno firmato da molti deputati sardi e che io ebbi l'onore di svolgere nella seduta dell'11 giugno 1908, in occasione della discussione della legge sulle concessioni e costruzioni ferroviarie, presentata dal ministro Bertolini.

Se, alla distanza di tre anni, si ripresenta pur sotto altra forma, ma nella sua integrità sostanziale, la stessa questione, è certo che in questo periodo di tempo essa non ha fatto un passo innanzi e permangono del tutto insoddisfatti gli stessi bisogni che avevano dato causa alle vive proteste ed ai lamenti delle popolazioni isolate di cui si sono fatti eco in Parlamento i loro rappresentanti.

Anzi debbo dire qualche cosa di più: e cioè che le proteste ed i lamenti si sono in questo periodo di tempo acuiti, e la questione ferroviaria nostra è giunta oramai al suo periodo più acuto.

L'agitazione recente in occasione del terzo treno può essere un ammonimento: giusta o ingiusta che fosse, opportuna o meno, certo è che essa è l'indice dello stato degli animi, i quali non possono più adagiarsi in vane aspettative, nè si lusingano con vane promesse.

Trenta anni di disservizio ferroviario in Sardegna, di lamenti, di proteste inascoltate, hanno esasperate le nostre popolazioni le quali oramai, mature a nuova civiltà, reclamano per l'incremento dei commerci, dell'industria e dell'agricoltura, agevolazioni di traffici fra il continente e l'isola, facilitazioni di trasporti tra regione e regione, che non devono essere ostacolate da incagli ferroviari o da insuperabili difficoltà di comunicazioni.

Si va in Sardegna iniziando e diffondendo una larga e viva agitazione per quanto riguarda la statizzazione delle ferrovie.

Le convenzioni attuali sono quelle che sono, frutto e conseguenza di un'altra civiltà, ed appaiono, dopo un periodo di tempo, di oltre trent'anni, inadeguate alle progredite esigenze dei nuovi tempi: nè è più sopportabile oramai un servizio ferroviario antiquato per l'isola nostra, giacchè, muovendosi anche essa a nuova vita, reclama che da parte del Governo e della Società si diano quei benefizi e quei miglioramenti che si sono dati alle altre regioni.

Ho sentito ieri il collega Cao-Pinna parlare in ordine al servizio ferroviario e di navigazione di Stato, pel quale ebbe aspre censure.

Qualunque possa essere l'attuale servizio ferroviario di Stato, certamente per noi esso sarà sempre assai migliore di quello che ci possono dare le presenti Convenzioni, le quali, rappresentando un interesse privato, rari e ben lievi benefizi ci hanno concesso, e le Società non si sono mosse neppure sotto lo stimolo delle proteste delle popolazioni, del Parlamento e del Governo.

Non è oggi il momento opportuno per discutere della statizzazione delle nostre ferrovie. Certo è però che lo stato attuale delle cose non può durare: materiale mobile, stazioni, macchine, piano stradale, velocità dei treni, tariffe locali, tutto è da rifare o da modificare.

Si possono avere parole di censura per il servizio di Stato nelle ferrovie continentali, che potranno, specialmente nei riguardi delle enormi spese, non corrispondere agli intendimenti del legislatore; ma se tale servizio si estendesse anche a noi, per le arterie principali, non assisteremmo certamente più allo spettacolo di treni che vanno con la velocità o per meglio dire con la lentezza di diciotto chilometri all'ora, quali ora abbiamo, e che impiegano ben 13 ore a percorrere la distanza di poco più di 230 chilometri quale è quella da Tortolì a Cagliari.

È quindi necessario che il Governo si prepari in tempo all'eventualità del riscatto delle nostre ferrovie i di cui termini sono prossimi a verificarsi, e che è invocato dalle nostre popolazioni. Un ordine del giorno fu recentemente votato anche dal nostro Consiglio provinciale, ed è giusto che sia ascoltata la voce che sorge dal personale ferroviario dell'isola, il quale fortemente reclama di essere parificato a quello più fortunato di altre regioni. Ma intanto vegga il Governo se nel frattempo non si deb-

ba porre rimedio al lamentato disservizio con quelle provvidenze che valgano a renderlo meno inadatto alle cresciute esigenze delle popolazioni.

Ma ciò di cui debbo intrattenere la Camera oggi non è la questione ferroviaria generale: io debbo riprendere la questione già altra volta sollevata dalla deputazione sarda nei riguardi di quelle provvidenze legislative che servano a sistemare e completare la nostra rete ferroviaria, concedendo facilitazioni all'industria privata e rendendo omogenee e collegate fra loro le nostre attuali comunicazioni ferroviarie che sono monche, saltuarie e senza continuità di soluzione.

È strano che un treno, per esempio, giunga fino ai confini dell'Ogliastra e là si fermi senza proseguire la sua corsa nella finitima regione del Nuorese e senza mettere in rapporto i due capoluoghi di circondario fra loro: che un altro treno arrivi a Sorgono, senza raggiungere l'altra rete trasversale da Nuoro a Macomer e neppure si allacci alla Reale in Abbasanta; che un altro finalmente si fermi a Nuoro e non prosegua sino al mare, dove troverebbero il loro naturale sbocco le merci e i prodotti della regione.

Tutto ciò è strano, ed impone l'obbligo al Governo di intervenire e di portare rimedio a questo stato anormale di cose; gli enti locali, le società private non lo possono, di fronte alle leggi attuali. Il ministro sa che domande di nuove concessioni ferroviarie sono state fatte in questo periodo di tempo e hanno avuto il loro regolare svolgimento negli uffici competenti.

Là dove vi è minore rilevanza di spesa e tronchi ferroviari si possono costruire per virtù dell'iniziativa privata, questa, rappresentata da ditte forti e rispettabili, ha domandato e domanda la concessione di nuove ferrovie anche in Sardegna, pur rimanendo nel limite delle 8.500 lire delle leggi organiche.

Così l'egregio sottosegretario di Stato non può ignorare che è stata chiesta la concessione all'industria privata delle linee Villacideu-Isili-Ales, per la quale, anzi, debbo dichiarare tutto il mio compiacimento al ministro dei lavori pubblici per l'interessamento dimostrato perchè questa concessione fosse al più presto condotta a termine, riconoscendone la somma importanza; come lo riconosceva pure l'onorevole presidente del Consiglio, tanto che egli rispondendo alle nostre sollecitazioni dichiarava:

« Il mio interessamento attinge forza dalla importanza della linea, dalla sua finalità, dai benefici effetti che essa sarà produrre alle popolazioni interessate ».

Così fra poco verrà pur chiesta un'altra concessione, la quale verrà a togliere dall'isolamento una vasta e feconda regione qual'è quella del Sulcis. Speriamo che anche questa, qualunque sia il tracciato che si terrà più conveniente ed utile alle popolazioni interessate, possa condursi a termine al più presto e possa avere del pari esito favorevole per la fortuna e l'avvenire quella regione.

Tutto ciò io dico per dimostrare che Sardegna non aspetta già che vengano provvidenze governative per tutte le sue iniziative e per tutto quanto ha bisogno. Dove l'iniziativa privata può aver speranza di riuscita, ivi essa si svolge nel modo più ampio e confortante: con gran beneficio molte nostre regioni nelle quali si vanno svolgendo nuove e feconde energie.

Ma, egregi colleghi, le linee, specialmente di raccordo e di prolungamento, hanno bisogno di speciali provvedimenti. Come vuole che una Società privata, delle Secondarie, costruisca, per esempio, il tronco e dovrebbe unire Lanusei a Nuoro o qualche altro di raccordo? È possibile che essa si vada a restringere entro il canchiuso di un'altra linea e di un'altra Società che le potrebbe eventualmente impedire ogni espansione, solo che gliene saltasse un bicchierino, a modo da non poter sviluppare per proprio conto tutta la sua attività, e sta quasi alle dipendenze di un'altra Società concorrente che la potrebbe costringere come dentro una cerchia di ferro?

È possibile questo, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario di Stato? No, certamente. Ma d'altro canto le Secondarie richiedono la concessione e costruiscono perchè il canone è insufficiente. Quindi questi completamenti di linee, che sono necessari e che serviranno allo stesso tempo a dar vita alle altre linee, attende speciali provvidenze che diano il mezzo di uscire fuori dai ristretti limiti delle leggi organiche attuali, che sono per noi assolutamente proibitive.

Per quanto riguarda la linea, di cui è oggetto la mia interpellanza, e di cui specialmente mi occupo, vale a dire il raccordo ferroviario Lanusei-Nuoro, come anche gli altri tronchi da me sopra accennati, tali provvedimenti sono urgenti e indispensabili.

Nessuno potrà disconoscere i benefici che potranno derivare dall'unione, per mezzo della via ferrata, di due regioni limitrofe, come l'Ogliastra e il Nuorese.

Vi sono già rapporti commerciali continui tra le medesime, benchè esercitati con mezzi insufficienti e primitivi. Stabilite le comunicazioni ferroviarie, finchè le rade di Dorgali ed Orosei non offrano, colla costruzione di opere portuali, tutta la necessaria sicurezza e non sieno in condizione di poter servire al movimento commerciale, con qualunque tempo e con qualunque mare, si potranno avviare le merci del Nuorese al porto di Tortolì.

Perchè se i porti si costruiscono e si creano perchè richiamino e servano disbocco alle merci e ai prodotti delle regioni, alle quali essi possono inservire, non v'è chi non vegga come sia opera saggia facilitare le comunicazioni in modo da convergere in quel punto il maggior movimento possibile di merci, perchè poi per le facili vie del mare, possano essere portate in lontane regioni.

Quindi, sotto tutti i punti di vista, non vi è alcuno che non vegga come sia necessario questo completamente delle linee ferroviarie tra l'Ogliastra ed il Nuorese, indipendentemente da altri congiungimenti e prolungamenti che pur dovrebbero farsi e che saranno richiesti da altri egregi colleghi, nella presente discussione del bilancio dei lavori pubblici od in altro momento.

È però doloroso che si debba spendere tutta la nostra energia in chiedere e richiedere sempre, quasi eterni postulanti, quello che ci spetta per diritto. Non è da oggi, che la Deputazione sarda, intieramente concorde, va interessandosi, dentro la Camera e fuori, perchè si ponga fine ad un tale stato di cose.

Quando si pensi che in trent'anni, in Sardegna, non s'è costruito un solo chilometro di nuova ferrovia, e quelle che vi erano non furono mai migliorate, si troveranno giustificate le proteste nostre, che tenacemente andiamo ripetendo in quest'aula del Parlamento.

Nella tornata dell'11 giugno 1908 presentammo un ordine del giorno del seguente tenore: La Camera, affermando la necessità di provvedere a razionale assestamento della Rete Sarda, confida che il Governo vorrà portare sollecitamente a termine gli studi tecnici opportuni pel prolungamento e pel raccordo fra loro dei tronchi finora incompleti; e confida pure che vorrà pren-

dere tutti quei provvedimenti che valgano ad incoraggiare e facilitare nell'isola la costruzione di nuove linee col sistema delle concessioni ».

Il ministro del tempo, onorevole Bertolini, prendendo in considerazione tale ordine del giorno, dichiarava: « Riconosco l'utilità che presenterebbe per la Sardegna la costruzione di qualche tronco; e da tempo ho avviato gli studi per accertare la correlazione fra l'effettivo costo della costruzione di tali tronchi e le sovvenzioni possibili, in base alle leggi vigenti ». Il relatore della Commissione, la quale esaminava il disegno di legge concernente la costruzione e la concessione di ferrovie, e che era l'amico onorevole Calissano, dichiarava anch'egli: « Le richieste della Sardegna meritano un profondo e particolareggiato esame sotto l'aspetto tecnico e finanziario; esame che, per le assicurazioni fatteci dal ministro dei lavori pubblici, si sta effettuando: come pure si sta esaminando quali provvedimenti possano occorrere per facilitare nell'isola, che ne è così vivamente desiderosa, la costruzione di linee col sistema delle sovvenzioni ».

Non isfuggiva quindi nè al Governo, nè al Parlamento la necessità di pronti provvedimenti al riguardo. Ma, nel frattempo gli studi tecnici non furono fatti, sia per susseguirsi di parecchi Ministri, sia perchè i fondi stanziati per gli studi dovevano esclusivamente servire a quelli riguardanti le ferrovie dello Stato.

Il ministro Sacchi ha dovuto riconoscere anch'egli la giustizia di queste nostre domande: giacchè, discutendosi la legge sulla concessione delle ferrovie all'industria privata nella Basilicata e nella Calabria, egli ebbe a dichiarare « che nella Sardegna, come nella Sicilia, vi sono linee per le quali l'esperienza negativa ha dimostrato l'insufficienza delle sovvenzioni chilometriche e vi sono raccordi necessari che non si possono fare, perchè le nostre leggi organiche assestano per le linee della Sardegna e della Sicilia sovvenzioni insufficienti »; ed accettava infine l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Pantano, firmato anche da altri colleghi, col quale il Governo s'impegnava a procedere ai necessari studi ed a presentare al Parlamento una proposta concreta per determinare in quali casi ed in quali condizioni occorranno aumenti di sovvenzioni governative e dentro quali limiti.

Tali promesse furono fatte proprie dall'onorevole presidente del Consiglio, che rivolgendosi ai « suoi buoni amici di Sarde-

gna » con telegramma pubblicato nel periodo delle agitazioni ferroviarie per l'istituzione del terzo treno, affermava: « Ora porremo allo studio anche gli altri argomenti che si agitano nell'isola amata da tutti gli italiani. Per le ferrovie secondarie il ministro dei lavori pubblici, discutendosi alla Camera il progetto per le ferrovie complementari della Calabria e della Basilicata, ha preso l'impegno di estendere i benefici di quella legge ad altre parti d'Italia, fra le quali sicuramente la Sardegna ».

Come vedete, onorevoli colleghi, di dichiarazioni che danno ragione alle nostre proteste, al riconoscimento dei nostri buoni diritti e di larghe assicurazioni, noi non difettiamo, anzi ne abbiamo dovizia: tutto sta che sieno susseguite dai fatti: ed io ho mosso oggi questa interpellanza per chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici se confermi il proposito manifestato nel luglio scorso, di presentare nel prossimo febbraio i provvedimenti promessi, mercè i quali saranno facilitate le concessioni all'industria privata delle costruzioni ferroviarie, in quelle regioni nelle quali le disposizioni della legge generale non possono avere alcuna pratica applicazione.

Certo nella tabella che dovrà essere annessa a questa legge non potrà negarsi uno dei primi posti a quel prolungamento per cui io ho presentato la presente interpellanza, a quello, cioè, Villagrande-Nuoro. Se l'onorevole ministro vorrà ricercare negli archivi del suo Ministero, troverà che il regio Ispettorato ferroviario di Sardegna, in dettagliatissimi rapporti, ha indicato più volte la necessità di tale congiungimento nell'interesse dell'uno e dell'altro circondario.

Perchè queste due regioni limitrofe dovrebbero rimanere come separate da invincibili barriere, mentre la natura le ha collocate l'una accanto all'altra?

Perchè questo potente mezzo di civiltà, che sono le ferrovie, non deve unire in un proposito di bene, in una comune aspirazione di rinnovamento civile, in un'opera concorde di progresso morale ed economico due regioni che hanno tradizioni, costumi e tendenze comuni e traggono la ragione della loro esistenza da commerci, da industrie, da traffici che si collegano e si completano a vicenda?

Cosicchè, mentre poche decine di chilometri di ferrovie varrebbero a congiungerle, è d'uopo ora invece percorrere in due gior-

nate di viaggio oltre 500 chilometri di ferrovia per andare da Lanusei a Nuoro.

È tempo che si provveda a togliere questi disastrosi inceppamenti al libero svolgimento dell'attività isolana: e l'onorevole ministro vorrà ordinare gli studi preliminari per l'iscrizione in tabella, nella legge che verrà presentata, della linea Villagrande-Nuoro, la di cui costruzione certo segnerà l'inizio del risorgimento della più infelice regione di Sardegna e d'Italia.

Dico infelice regione perchè pare che contro di essa si siano unite tutte le forze avverse della natura e degli uomini.

Le sue meravigliose foreste sono state abbattute dalla scure degli speculatori. Le irruzioni dei torrenti non arginati mettono in pericolo gli abitati, distruggono le colture, travolgono strade e ponti: cinque nella piena del 1902 ne furono completamente trasportati nella strada litoranea nazionale e di essi, al giorno d'oggi, onorevole ministro dei lavori pubblici, due non sono ancora ricostruiti.

Nè nell'Ogliastra, nè nel Sarrabus, nè nel Gerrei, che formano il mio collegio, non si sono eseguite le opere di bonifica e di arginamento portate dalla legge della Sardegna.

Da sei anni io vado interpellando il Governo, perchè si affrettino i lavori di arginamento del Flumendosa, che non solo non sono ancora iniziati, ma il cui progetto non è ancora portato a termine.

Una delle maggiori risorse della regione Ogliastrina, la vite, che produceva uno dei più squisiti vini della Sardegna, è ora venuta meno perchè l'invasione fillosserica ha distrutto anche questa fonte di ricchezza ed alla distruzione fillosserica si è aggiunta anche la moria del bestiame.

Non parlo della sicurezza pubblica; vi è assoluta deficienza di forza: è all'ordine del giorno della Camera una mia interrogazione per chiedere come si voglia provvedere alla sicurezza pubblica nell'Ogliastra, dove si è giunti al punto di aggredire anche i treni in marcia.

Vi è un unico tribunale composto di soli tre giudici, compreso il presidente, dei quali manca ora l'uno, ora l'altro, dando luogo a giustificati periodici scioperi di avvocati; le preture sono un cinematografo vivente col corso e ricorso dei pretori, che vanno e vengono e non si fermano nelle loro sedi che il tempo appena necessario per andar via di nuovo.

In tutto il vasto Collegio non vi è che un solo istituto di educazione media, non una scuola di arti e mestieri, non una scuola pratica di agricoltura, non un asilo infantile, non un campo sperimentale, non un podere dimostrativo.

Niente, niente. Eppure questa forte gente, abbandonata a sè stessa, lotta con tutta la tenacia della sua razza per riconquistare la fortuna e giungere al proprio destino.

Ha con enormi sacrifici ricostituito completamente i suoi vigneti: specialmente Jerzu, che era il paese che dava la maggiore produzione di vino. Dappertutto si stanno introducendo moderni metodi di cultura agraria, di concimazione, e poco per volta si stanno costruendo stalle razionali e case coloniche. I comuni, lo dico con orgoglio, vanno a gara per costruire casamenti scolastici, acquedotti, che per beneficio concesso dalla nostra legge per la Sardegna, possono fruire del concorso del cinquanta per cento da parte dello Stato; e, malgrado le loro strettezze e le loro tenui risorse, questi comuni cercano pure di migliorare le condizioni della viabilità e provvedono a molte opere pubbliche. Si vanno costituendo Casse rurali e Consorzi agrari, introducendosi così nei nostri costumi i moderni sistemi di cooperazione finora sconosciuti, e che hanno già dato e daranno, ne son certo, ottimi risultati. Si dà opera con alacrità all'industria mineraria, e si è già costituita una Società, fra l'altro, per l'estrazione del ferro da imensi e ricchi giacimenti di questo minerale: ma la maggiore difficoltà che si presenta è quella dei futuri trasporti, poichè con le tariffe delle ferrovie secondarie non potrà mai essere possibile che un minerale povero com'è il ferro possa sopportare il peso di 4 lire e mezzo per tonnellata, quale è l'attuale tariffa; e questa non potrà mai essere diminuita se non verrà modificata la formola contrattuale di partecipazione del Governo nei prodotti delle Secondarie, come è stato da noi richiesto.

Questa gente adunque è degna di essere aiutata: è poco ciò che domanda. Le richieste degli umili, lo dice anche il Vangelo, debbono essere accolte con cuore fraterno e con volto amico. Aiutatela in quello che non può fare da sè: lo Stato deve intervenire con la sua opera di integrazione. Datele giustizia, necessaria come il pane quotidiano dell'orazione domenicale, e datele sicurezza che è necessaria allo svolgimento d'ogni attività privata. Datele istruzione ed igiene, elementi indispensabili di progresso

morale ed economico. E datele, onorevole ministro dei lavori pubblici, il mezzo di esplicitare le proprie energie, di trar profitto dal suo lavoro, di mettere in valore le sue ricchezze con adeguati mezzi di comunicazione che, oltre essere potenti fattori di benessere, sono anche segnacolo di civiltà.

L'onorevole Luzzatti, allorchè era giornalista e non presidente del Consiglio, in un suo splendido articolo diceva:

« In un decennio forse, in un ventennio certamente, se il Governo saprà compiere il suo dovere con l'aiuto delle popolazioni infelici, anche queste Irlande che abbiamo nel Mezzodì, la Basilicata, la Calabria, la Sardegna, gradatamente devono scomparire, perchè non vi possono essere popoli nè pollici di terra italiana, destinati a decadenza insanabile ».

Sante parole e caro augurio! Ma per giungere a ciò, se non una politica d'amore, quale per la nostra Isola con calde parole d'affetto invocava da quei banchi (*Accennando all'estrema sinistra*) in altri tempi Felice Cavallotti, datele almeno una politica di giustizia, quale, con cuore filiale oggi noi vi chiediamo, senza di che i pollici di terra italiana destinati alla decadenza si distenderanno sulla Sardegna per tutti i ventiquattromila chilometri quadrati della sua superficie. (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Scano della viva descrizione che ha fatta dei bisogni della sua Sardegna. Egli però ha interpellato il ministro dei lavori pubblici su di un campo ristretto, perchè chiede di sapere quali provvedimenti intenda prendere per dare esecuzione alla promessa fatta dai precedenti ministri per dar opera allo studio per l'invocato raccordo ferroviario fra Villa Grande e Nuoro.

Veramente una promessa in tal senso non è mai stata fatta; soltanto con la legge del 12 luglio 1908 fu chiesta l'autorizzazione della spesa di lire 500,000 per potere eseguire gli studi di nuove ferrovie principali da costruire ed esercitare direttamente dallo Stato. Ora non può essere dubbio che con tale fondo non sia possibile provvedere agli studi per una ferrovia tra l'Ogliastra ed il Nuorese, sebbene si riconosca importante per le comunicazioni della Sardegna.

Del resto non debbo far altro che ricor-

dare all'onorevole Scano che con l'articolo 16 della legge 21 luglio corrente anno il Governo ha assunto l'impegno di presentare entro il mese di febbraio 1911 un disegno di legge per agevolare, nelle provincie che più ne abbisognano, la concessione all'industria privata di quelle strade ferrate che abbiano carattere di evidente utilità e di urgenza e per le quali il sussidio chilometrico attuale risulti inadeguato.

Consento coll'onorevole Scano quando egli afferma che con gli attuali sussidi non avremo mai completa la nostra rete ferroviaria che giustamente egli dice necessaria per lo sviluppo dei commerci, delle industrie e dell'agricoltura in Sardegna; ed è per questo che giunge opportuno l'articolo di legge da me ricordato perchè la Sardegna può confidare che aumentata la misura del sussidio chilometrico, persone che hanno qualità e mezzi sufficienti possano far domanda di concessioni di linee che si ritengono più urgenti. Così essa potrà ottenere la soddisfazione dei giusti desideri suoi espressi con tanta evidenza dall'onorevole Scano nello svolgimento della sua interpellanza.

PRESIDENTE. Onorevole Scano, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SCANO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato ed attendo che il disegno di legge venga presentato per vedere quale parte in esso potrà esser fatta alla Sardegna.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Scano.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Canepa al ministro delle finanze, « intorno ai provvedimenti che intenda adottare per ritornare alla tranquillità operosa, in un regime di libertà, la Compagnia dei Caravana del porto franco di Genova, specialmente reintegrandola nel diritto di elezione del proprio console e dei propri capi-squadra ».

L'onorevole Canepa ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CANEPA. Onorevoli colleghi, voi conoscete tutti certamente di fama la gloriosa compagnia dei Caravana, che nella storia delle organizzazioni operaie di tutto il mondo e particolarmente della Repubblica genovese si è ricoperta di onore, onore che ha serbato attraverso lunghi secoli perchè fu costituita agli albori del rinascimento nel secolo XIV e gli statuti suoi datano dal 1340, pieni di sapienza che chiameremo lungimirante, perchè quelle istituzioni di previdenza che ammiriamo nelle moderne

organizzazioni operaie erano già attuate in quella antica organizzazione.

La Repubblica genovese perciò ha sempre tenuto in altissimo conto questa Compagnia alla quale era ed è tuttavia affidato il lavoro del porto franco e della dogana. E non solo la Repubblica genovese, ma anche il Regno subalpino, dopo che Genova fu annessa al Piemonte, quando nel 1857 Cavour presentò la legge per l'abolizione delle corporazioni operaie, salvò la compagnia dei Caravana e nel 1864, quando quel disegno di legge, presentato da Cavour, fu portato davanti al Parlamento dal ministro Manna, ugualmente la Compagnia fu salvata, sono parole del Manna, « per la sua moralità, per la sua severa disciplina, rispondente alle finalità del porto franco, alla fiducia dei negozianti e all'interesse dell'erario ».

Quale è il talismano che ha dato tanta forza e tanto prestigio a questa organizzazione? È la libertà, è l'autonomia completa di cui godeva.

Fino dal principio essa ha sempre eletto il proprio console e i propri capi squadra. Dirò una cosa che farà piacere a questa parte (*Accenna all'estrema sinistra*) della Camera: li eleggeva a suffragio universale.

Dirò una cosa che farà piacere a quell'altra parte della Camera: li eleggeva col voto obbligatorio. (*Commenti*).

Ora, per ragioni di cui indarno ho cercato le tracce, tanto negli archivi delle biblioteche, quanto nei ricordi degli uomini, un decreto del 5 aprile 1877, firmato dal ministro Depretis, tolse alla Compagnia il diritto di nominare il proprio console, i propri capi squadra e deferì tale diritto all'intendente di finanza.

Tolta la libertà, cominciò la decadenza della Compagnia, cominciarono i dissidi, cominciarono le agitazioni, cominciò quella serie di mali che ha raggiunto un tale grado che la Compagnia non può più andare avanti.

BACCHELLI. Nonostante il voto obbligatorio?

CANEPA. Il voto non l'ha più. Finchè ci fu, le cose andarono bene, ma quando la libertà scomparve, la Compagnia precipitò a rovina e fu travagliata dalla discordia.

Io presento, onorevole sottosegretario di Stato, che ella dirà che una recente inchiesta invocata dai Caravana riuscì ad una assoluzione, chiamiamola così, del console eletto contro la volontà dell'intendente di finanza. Ma io rispondo subito che mai ci

fu inchiesta più addomesticata di quella, i cui componenti avevano già precedentemente dichiarato la loro volontà, diretta a salvare il console dalle gravissime accuse che gli erano fatte.

Vi dirò ancora che moltissimi testimoni, ed autorevoli, hanno dichiarato che la Compagnia è divisa in due fazioni, una minoranza piccolissima di amici del console che godono i posti migliori, un'altra di avversari che sono ingiuriati, puniti, insultati, trasferiti nei posti peggiori nell'intento di premere sulla loro volontà, ed ottenere con le minacce e colla tema di sopraffazioni, quella fiducia che non sarebbe possibile ottenere altrimenti.

Ora è tanto più strano che i Caravana oggi non godano di tutto il diritto, del quale, come ho detto, godevano dal secolo XIV, in quanto essi, che furono i pionieri, furono quelli che mostrarono la via agli altri, ne sono privi, le altre classi operale, che fino a pochi anni fa vissero in stato caotico, hanno invece pieno diritto di nominare esse i loro capi, perchè tutto il porto di Genova è organizzato in cooperative, in compagnie, ognuna delle quali elegge i suoi propri consoli, i suoi capi-squadra. Solo essi, i Caravana, ne vengono privati con le conseguenze di cui vi ho dato una dimostrazione.

Ma c'è di più. Non è soltanto una questione di opportunità, una questione, dirò così, *de jure condendo*, vi è anche una questione costituzionale, una questione *de jure condito*. La legge del 1864, la legge Manna, ha salvato dunque, come doveva, la Compagnia dei Caravana, ed il regolamento del 1864, riconoscendo l'opera dei secoli, consacrò definitivamente nei Caravana il diritto alla nomina del loro console e dei loro capi-squadra. Senonchè il decreto del 1877 toglie loro questo diritto; in virtù di quale legge? Io ho qui sott'occhio questo decreto. Ebbene, esso cita la legge del 29 maggio 1864. Ma come? Ma se questa è la legge invece che riconosceva il diritto alla nomina del console e dei capi-squadra? Si cita dunque una legge con la quale è in evidente contraddizione.

È vero che in questa legge vi sono gli articoli 2 e 3 che prevedono la possibilità che i regolamenti vengano modificati, ma che cosa dicono questi articoli? In quale modo è disciplinata questa possibilità? Dice la legge: che quando sia il caso di provvedere alla modifica di questi regolamenti l'i-

niziativa dovrà essere presa dal Municipio, e sentita la Camera di commercio.

Ora il decreto del 1877 è stato emesso senza che il Municipio prendesse nessuna iniziativa, senza che la Camera di commercio si pronunziasse, talchè un illustre giuriconsulto, che fa parte del Senato del Regno, discutendo dinanzi alla Corte di appello di Genova una causa della Compagnia dei Caravana, accennò incidentalmente a questa questione della incostituzionalità del decreto del 1866, e concludeva: « con quale diritto il Depretis violò il principio elettivo? Forse verrà tempo che tale questione sarà sollevata e patrocinata da chi sente amore per le classi popolari ».

Ora la questione è sollevata e patrocinata dai Caravana stessi che con molteplici ricorsi tanto all'autorità governativa, quanto alle autorità locali, chiedono che quel decreto incostituzionale del 1877 venga abolito, e venga ad essi ridonata quell'antica libertà della quale hanno goduto.

Anche il Municipio di Genova, recentissimamente, non più tardi di tre giorni fa, deliberò in questo senso: la Giunta comunale di Genova, considerato che tutte le organizzazioni dei lavoratori del porto hanno il diritto di eleggere col libero voto il proprio console, commettendo le sorti della propria Compagnia all'uomo che ritengono più degno della loro fiducia, considerato che la Compagnia dei Caravana, che ha per secoli goduto di questo diritto, conservando intatta la sua fama di operosità ed onestà, ne è restata esclusa per il regio decreto del 1877, fa voti che il Governo restituisca ad essa il diritto di eleggere i propri capi, rimettendo in vigore, a questo riguardo, le disposizioni del regolamento del 1864, pubblicato per l'applicazione della legge dello stesso anno relativa alla abolizione delle corporazioni operate.

Io ho detto così molto succintamente le ragioni sopra le quali la domanda dei Caravana posa.

Io spero che l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze vorrà darmi una risposta soddisfacente, e lo prego di credere che qualora questo decreto incostituzionale e nefasto continuasse ad avere vigore, si segnerebbe la condanna a morte di una istituzione gloriosissima, di una istituzione la quale, specialmente nei tempi moderni, può essere fonte di una vita ancora più feconda di quella che ha avuto nella storia passata, di una istituzione alla quale tutti

i genovesi, potrei dire tutti gli italiani, debbono essere affezionati.

Spero quindi che voi vorrete restituirle le sue libertà feconde, delle quali ha goduto per tanto tempo, libertà (permettete mi che io lo dica) ordinate, perchè i Caravana nei loro ricorsi non hanno mai preteso di essere sottratti al sindacato del potere pubblico, ma hanno chiesto sempre il diritto di nominare i loro consoli e i loro capi-squadra, dicendo all'autorità pubblica: mettete pure tutti i controlli che volete; chè anzi sono i controlli che noi desideriamo, nominate voi quelli che tengano la contabilità, quelli che esaminino la nostra gestione, perchè noi vogliamo tutta la luce e il prestigio che dal controllo del pubblico potere deriva.

A uomini che parlano in questo modo e che tengono tale linguaggio nei loro memoriali, io spero che voi, onorevole sottosegretario, non vorrete dare un rifiuto. (*Approvazioni*).

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

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Canepa nello svolgimento della sua interpellanza è stato breve, ed io lo sarò ancora più di lui: sarò quasi telegrafico.

La questione dei Caravana è esclusivamente genovese, e, per avventura, tale è pure chi la solleva, e tale è colui che a questa interpellanza deve rispondere. Ma perchè i colleghi possano comprendere la ragione del dibattito, aggiungerò qualche cosa a ciò che così brillantemente ha detto l'onorevole Canepa. E dirò che questa gloriosa compagnia dei Caravana non è in sostanza che una compagnia di facchini scelti e privilegiati, i quali, appunto perchè tali, hanno il monopolio di tutto quanto il trasporto delle merci nei depositi franchi, nella darsena e nella dogana di Genova.

I magazzini sono di proprietà dello Stato, della Camera di commercio e del Comune, e le merci, che ivi sono rinchiusi, sono schiave di ogni diritto di dogana e di dazio, il che fa sì che occorre andar molto cauti nell'assumere il personale che quelle merci deve maneggiare, perchè sommo è l'incentivo al contrabbando.

Le origini della compagnia dei Caravana risalgono, come giustamente ha dichiarato l'onorevole Canepa, alla metà circa del secolo decimoquarto. Ed essa, sfidando i secoli, e rendendo preziosi servigi al commer-

cio, è riuscita ad arrivare sino ai giorni nostri, sempre florida e fiorente.

Ritengo che abbiano contribuito a tale scopo, prima di tutto i privilegi di cui essa fin dall'origine fu investita, secondariamente la libertà cui ha fatto cenno l'onorevole Canepa, ma, aggiungo, anche la disciplina ferrea che sempre in quella Compagnia ha imperato. Vi concorse anche il sistema di conglobare in un cumulo unico tutti i guadagni che i vari Caravana ritraggono ogni mese dal loro lavoro a tariffa, il che fa sì che ogni individuo controlli l'operato dell'altro e tutti siano obbligati a lavorare proficuamente per non essere selezionati.

E finalmente vi ha contribuito la mutualità più lata applicata fra tutti i membri della Compagnia e loro vedove; fatto meraviglioso! Sin dal XIV secolo, essa, come benissimo ha accennato l'onorevole Canepa, già lusingando il presente, applicava la mutualità perchè già fin dal suo nascere la compagnia dei Caravana provvedeva alle vedove e ai membri suoi che diventassero inabili per vecchiaia o per malattia.

La nomina di questi Caravana, a norma del decreto del 1864, che è il primo che comparisce dopo la costituzione del Regno d'Italia, è fatta dal direttore compartimentale delle gabelle su proposta della Camera di commercio, e il console e i capi squadra devono essere eletti dagli stessi Caravana. Ma un decreto del 5 aprile 1877 porta appunto una innovazione a questa nomina stabilisce all'articolo 15 che: la nomina del console spetta all'intendente di finanza quella dei capi-squadra al capo della dogana.

E questo è il contrastato decreto del 1877. Esisteva ancora, pochi anni fa, una unica nomina elettiva nei Caravana, ed era quella degli esattori; ma anche questa nel 1908 fu soppressa e la Camera di commercio aveva sì la nomina anche degli esattori.

Tale è lo stato esatto di fatto.

Nel suo svolgimento l'onorevole Canepa ha sollevato, se non erro, tre questioni.

La prima riguarda i provvedimenti che si intendono adottare per ridare la tranquillità operosa, in un regime di libertà alla compagnia di Caravana del porto franco.

La seconda mi pare sia quella di reintegrare il diritto ai Caravana nel nominare i propri capi.

La terza sarebbe la questione di incontestualità del decreto del 1877.

E rispetto alla prima dirò subito ci

non consta all'Amministrazione che la tranquillità operosa dei Caravana sia stata turbata, anzi sono pervenute al Ministero dichiarazioni che tutto ora procede soddisfacentemente.

Si ebbe in passato notizia di malumori che si sarebbero manifestati nella Compagnia stessa contro il capo console e, come è stato accennato dall'interpellante, è stata allora nominata una Commissione per accertare i fatti.

Tale Commissione fu composta da chi più autorevolmente poteva farne parte: il presidente della Camera di commercio, l'intendente di finanza ed il direttore delle gabelle, tre egregie persone che rappresentano l'autorità che meglio può soprassedere ai Caravana.

Orbene, questa inchiesta, come ha accennato l'onorevole Canepa, ha avuto per risultato di dichiarare completamente infondate le ragioni dei Caravana dissidenti, di lodare l'opera dei dirigenti, di minacciare di espulsione i Caravana che avessero continuato nella loro opera di demolizione del capo a tutto danno del decoro della Compagnia.

E vengo brevemente alla seconda parte, cioè la facoltà che si vorrebbe fosse ridata ai Caravana di nominare essi stessi il proprio console.

Le stesse ragioni per le quali dal decreto del 1864 si è dovuto passare a quello del 1877 per toglierla, esistono tuttora.

La modificazione di allora si è imposta dopo pochi anni d'imperio del decreto del 1864 unicamente e specialmente per impedire l'asservimento dei capi alla massa dei facchini elettori, con evidente menomazione del potere e dell'ingerenza dell'autorità finanziaria sul servizio che questi facchini dovevano prestare, e che ha un nesso assoluto col servizio doganale. Io potrei leggere qui, contrariamente all'asserzione dell'onorevole Canepa, una lunga fila estratta dai registri della Compagnia, di Caravana che si son dovuti espellere dal 1864 al 1877 per irregolarità e specialmente per contrabbando.

Potrei leggere le ammonizioni che doveva continuamente fare la Camera di commercio di allora sul servizio dei Caravana, servizio che non funzionava come avrebbe dovuto, e la risultanza di queste continue ammonizioni sul disservizio dei Caravana e sulla rilassatezza della disciplina è stato appunto nel 1877 quel decreto del quale tanto si lamenta l'interpellante.

Non bisogna dimenticare che noi ci troviamo in presenza di magazzini dove impera il Governo e la Camera di commercio perchè le merci sono in zona franca, e dove quindi deve essere piena e completa la fiducia dell'amministrazione nei suoi operai.

Non è perciò possibile negare la supremazia che questi enti debbono avere sopra i facchini che lavorano in tali recinti e principalmente sopra i capi di essi.

Vengo alla terza ed ultima parte che riflette la incostituzionalità per la quale si vorrebbe invalidare il decreto del 1877. In realtà, il decreto è stato emanato con tutte le formalità volute dalle leggi, sentito il Consiglio di Stato, ecc., e poi non so come mai possa dichiararsi incostituzionale un decreto regio che da quasi 34 anni pacificamente è stato accettato dalle parti.

Del resto l'articolo 4 della legge 29 maggio 1864, alla quale ha fatto ricorso l'onorevole Canepa, dice espressamente così: « Il servizio dei facchini nelle dogane e nei porti franchi è parimenti soggetto ai regolamenti, tanto per ciò che riguarda la sicurezza pubblica e la disciplina, quanto per ciò che concerne i requisiti di ammissione alla dogana e ai porti franchi; i quali regolamenti saranno proposti dalle Camere di commercio ed approvati dal Governo ». E mai è fatta menzione del comune. L'onorevole Canepa è adunque caduto in errore affermando la ingerenza del comune in siffatta materia.

Il decreto è stato emanato a seconda di queste prescrizioni precisamente come il primo, e non so, ripeto, come possa essere dichiarato incostituzionale in confronto del primo.

Del resto non ho difficoltà a far riprendere in esame tale eccezione dai corpi competenti, per vedere se ed in quanto le ragioni sostenute dall'onorevole Canepa possano avere attendibile giuridico fondamento.

Comunque però, la compagnia dei Caravana ha sempre serbato salda, a traverso i molti secoli di sua esistenza, la reputazione di onestà, laboriosità e disciplina, in bella armonia con la mutualità più leale che assiste il singolo nella sua avversità e gli assicura l'avvenire per sè e per la sua famiglia.

Onorevole Canepa, cooperiamo insieme, e da una parte e dall'altra, serenamente, senza preconcetti di partito per vedere se esistono veri e fondati dissensi e, se esistono, procuriamo di eliminarli.

Cooperiamo entrambi perchè la Compagnia non perda, ma custodisca gelosamente

il glorioso retaggio lasciatole dai suoi padri e che è frutto di onesto lavoro e di vera solidarietà fraterna. (*Bene! Bravo!*)

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

CANEPA. Brevissime parole di replica. Dice l'onorevole sottosegretario di Stato che la tranquillità dal 1877 ad oggi non è stata turbata; ma la prova migliore di questo profondo turbamento sta appunto nei risultati di quella inchiesta presieduta da quell'intendente di finanza al quale si tratterebbe, secondo noi, di togliere la facoltà che ingiustamente gli è stata data.

Dica ogni persona che ha conoscenza dell'anima umana se questa era la persona giustamente indicata per presiedere una Commissione d'inchiesta di questo genere; una Commissione d'inchiesta che, dopo avere constatato il profondo turbamento che esisteva e come la grande maggioranza dei Caravana non volle sapere del console che ad essi è imposto, è venuta a questa strana conclusione: dopo averlo assolto, ha stabilito una specie di berlina, di gogna, di albo preterio, dove sono scritti i nomi che hanno fatto la parte o di pubblico ministero o di testimoni di accusa, minacciandoli di espulsione se il malcontento continua.

Questa è la dimostrazione del modo con cui si fanno certe inchieste. Il console assisteva alla inchiesta stessa; tutta questa povera gente che era sottoposta ai suoi ordini, doveva venire a deporre in sua presenza, ed i nomi di coloro che hanno fatto deposizioni più gravi sono scritti in questa specie di berlina o di gogna con la minaccia che qualora succedesse un altro piccolo turbamento essi saranno espulsi dalla Compagnia.

Pare impossibile!

Dunque il turbamento c'è e si tratta di levarlo con quegli strumenti di libertà che hanno prodotto nei secoli sempre buoni frutti, poichè la fiducia non si impone.

Quanto a dire che la libertà può portare inconvenienti, ricordo il detto: *Malo periculosam libertatem.*

Se fosse altrimenti, allora togliete agli elettori il diritto di nominare noi, di nominare i consiglieri comunali, perchè si può dire che anche noi siamo asserviti agli elettori, come il console può essere asservito ai Caravana che lo nominano, fate allora nominare i deputati per decreto reale ed un simile provvedimento avrà la stessa logica di quello del decreto del 1877.

Per queste ragioni e per altre che trala-

scio perchè l'ora incalza, non posso dichiararmi soddisfatto ed anzi, valendomi della facoltà del regolamento, se non si provvederà nel senso da me indicato, muterò la interpellanza in una mozione.

Le ultime parole dell'onorevole sottosegretario di Stato mi hanno però dato un barlume di speranza. Egli ha con esse dimostrato di aver compreso tutta la gravità della questione di diritto da me sollevata perchè evidentemente egli ha parlato per ischerzo quando ha detto che il decreto del '77 è costituzionale, perchè emanato in base della legge del '64.

La legge del '64 prescrive che si debba sentire il Consiglio comunale e la Camera di commercio, ed infatti si emanò nello stesso anno 1864, sentito il Consiglio comunale e la Camera di commercio, un regolamento con cui si stabilì che i consoli e i capi-squadra sono elettivi; ma poi nel 1877, senza sentire il parere del Municipio e della Camera di commercio si emanò un decreto con cui questo diritto fu tolto, mentre è evidente che bisognava seguire la stessa via imposta dalla legge 1864.

Io sono persuaso che se l'onorevole sottosegretario di Stato ed il ministro torneranno sulla questione, dovranno necessariamente persuadersi della verità delle ragioni da me addotte e proporranno alla sanzione sovrana un decreto che abolendo quello del '77 restituisca in vigore quello del 1864.

Ma se così non faranno, io sarò costretto di richiamare di nuovo l'attenzione della Camera sull'argomento con una mozione che presenterò anche a nome degli altri rappresentanti di Genova. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze. Ne ha facoltà.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Io debbo confermare all'onorevole Canepa che, a parer mio, il decreto è perfettamente costituzionale: non ho difficoltà però a rimettermi al giudizio dei corpi amministrativi competenti circa l'attendibilità delle ragioni addotte dall'onorevole interpellante.

Mi duole che l'onorevole Canepa abbia parlato di scherno da parte mia...

CANEPA. Ho detto *scherzo*, non *scherno: animus jocandi!*

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* E nemmeno io posso tollerare che egli parli di scherzo, non essendo mia abitudine scherzare quando parlo in quest'aula.

Quanto al capo console bisogna tenere ben presente il principio indiscutibile che

se egli viene eletto dai suoi compagni, non può avere su di essi l'autorità necessaria; non può, ad esempio, infliggere un'ammenda a un suo compagno che non ha fatto il proprio dovere, denunziarne un altro se ha asportato merce, perchè teme di perderne il voto. Quindi, è assolutamente indispensabile che la sua nomina non sia elettiva da parte dei Caravana. Ripeto ancora che farò esaminare dai corpi competenti la questione della costituzionalità o meno del decreto, sollevata dall'interpellante.

PRESIDENTE. È così esaurita questa interpellanza.

Si guono due interpellanze al ministro dell'interno, ma poichè il sottosegretario di Stato all'interno ha dovuto recarsi in Senato, darò la precedenza alla interpellanza dell'onorevole Guicciardini in attesa che il sottosegretario di Stato sia di ritorno.

CICCOTTI. È forse dimissionario il ministro dell'interno? Ho capito: vuole il voto obbligatorio e il silenzio facoltativo. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Onorevole Ciccotti, le ho detto che l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno in questo momento è impegnato in una discussione al Senato.

Ora intanto passiamo alla interpellanza dell'onorevole Guicciardini, al ministro dei lavori pubblici, « circa il procedimento dei lavori del canale di Usciana specialmente in quanto si riferisce alla tutela degli interessi della classe operaia ».

L'onorevole Guicciardini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GUICCIARDINI. L'urgenza di questa interpellanza che non mi ha consentito di rinviarla alla ripresa dei lavori parlamentari, consiste essenzialmente in questo che, oltre cinquecento famiglie di braccianti sono costrette a subire i danni di una forzata disoccupazione, non perchè manchino i lavori, ma perchè i lavori che si dovrebbero fare non si fanno.

Non vi starò a dire in che cosa consistano i lavori del canale di Usciana: ciò interesserebbe poco i miei colleghi e sarebbe superfluo per l'onorevole sottosegretario di Stato che deve conoscerli. Dirò solamente, per spiegare alla Camera le ragioni e i fini di questa interpellanza, che questi lavori rappresentano una spesa di oltre un milione di lire, le quali dovrebbero erogarsi quasi tutte in salari, il che dimostra che, questi lavori, qualora fossero condotti regolarmente e senza interruzioni, assicure-

rebbero la pace e la tranquillità di tutta la popolazione operaia di una vasta regione.

E nemmeno starò ad esporre la storia, lunga e purtroppo dolorosa, di questi lavori. Verrà giorno in cui questa storia per determinare le responsabilità e, ad ammonimento dei futuri, dovrà farsi; ma oggi sarebbe prematura e pochi accenni basteranno per giustificare le domande che sottoporro all'onorevole sottosegretario di Stato.

I lavori del canale di Usciana furono appaltati in lotto unico circa sei anni or sono a quella ditta Antico, della quale più volte e, se non sbaglio, anche ieri, si sono sentite le lodi in quest'Aula. Questa ditta, anche nei lavori dell'Usciana, non ebbe la fortuna di conciliarsi il pubblico favore e, dopo pochi mesi di esercizio, ebbe contro di sé l'opposizione dei proprietari, le rimostranze della pubblica amministrazione e le proteste di tutta la classe operaia.

Pr sciendendo dall'opposizione dei proprietari e dalle rimostranze dell'Amministrazione, riguardo alle proteste della classe operaia debbo dire che mai alcuna protesta vi fu più giustificata di questa. Basti dire che i lavori furono condotti saltuariamente con interruzioni di settimane e di mesi, durante le quali, la classe operaia era condannata alla più dura disoccupazione davanti ai cantieri chiusi, non per difetto, ripeto, di lavoro, ma perchè i lavori non si volevano fare. E si noti, circostanza aggravante, che si trattava di operai i quali avevano rinunciato alla consueta emigrazione temporanea, in vista appunto dei lavori che si dovevano fare presso le loro case. Così si creò una situazione per por termine alla quale l'Amministrazione sentì il dovere di prendere qualche energico provvedimento, e venne nella determinazione di rescindere il contratto con la ditta Antico, e di fare studiare a una Commissione speciale un nuovo programma per l'esecuzione ed il compimento dei lavori. Tutto ciò avvenne nei primi mesi dell'anno corrente durante il Ministero Sonnino.

Il provvedimento, lodevole in se stesso perchè ispirato agli alti interessi dello Stato e agli interessi della stessa classe operaia, ebbe naturalmente una dolorosa conseguenza, quella di aprire un nuovo periodo di sospensione dei lavori, un nuovo periodo di disoccupazione, dolorosa conseguenza alla quale quegli operai si rassegnarono serretti dalla speranza che, nel prossimo autunno, i lavori sarebbero stati ripresi e regolarmente continuati sino al loro termine senza quelle im-

provvisive interruzioni delle quali tante volte avevano subito i danni.

Ma purtroppo anche questa fu una speranza vana. L'estate finì senza che i cantieri dell'Usciana si riaprissero: e l'autunno passò e l'inverno sopraggiunse ed i cantieri dell'Usciana continuavano a restare silenziosi ed i lavori non si riprendevano e la disoccupazione continuava più che mai, pel decorso del tempo, dolorosa.

E tutto questo perchè? Forse perchè mancassero i fondi? No, perchè se i fondi ci erano per pagare la ditta Antico, evidentemente ci dovevano essere per pagare gli appaltatori o le cooperative che avrebbero dovuto prendere il seguito dei lavori della ditta Antico.

Forse per difetto di buoni propositi del ministro o del sottosegretario di Stato? Neppure. La lunga corrispondenza che durante tutta l'estate, durante tutto l'autunno è passata tra il ministro e il deputato del collegio, stanno a dimostrare che propositi migliori di quelli che hanno animato durante tutto questo periodo di tempo il ministro e il sottosegretario di Stato non si potevano desiderare.

Forse perchè era stata ritardata la compilazione del nuovo programma che doveva regolare la ripresa e la continuazione dei lavori? Nemmeno, perchè anche la Commissione speciale, incaricata di questo lavoro, ha lavorato con assiduità degna di ogni elogio, tantochè la sua relazione fu presentata al Ministero il 30 giugno, ed il 30 luglio il Consiglio di Stato potè dare il suo parere che fu assolutamente favorevole senza nessuna riserva.

Forse perchè mancassero i progetti esecutivi per riprendere i lavori? Nemmeno, perchè l'ufficio del Genio civile di Firenze fin dal 7 settembre presentò un progetto esecutivo per un lotto di lavori che avrebbero dovuto farsi ad economia presso la foce dell'Usciana. E l'onorevole sottosegretario deve essere altresì informato che l'ufficio del Genio civile ha pronto un altro progetto per riprendere i lavori in tutta la prima sezione del canale.

Ora se nessuna di queste ragioni giustifica il ritardo frapposto alla ripresa dei lavori, quale è la ragione, contrariamente alla volontà del ministro, ai buoni propositi della Commissione speciale incaricata del nuovo programma e allo zelo dell'ufficio del Genio civile di Firenze, ha impedito la ripresa dei lavori?

Il motivo per cui i lavori non si sono

potuti riprendere, i miei colleghi, per la eliminazione di tutti gli altri motivi, possono facilmente indovinarlo.

Il motivo (è dispiacevole dirlo, ma in un regime di libertà che deve anche essere regime di responsabilità, il dirlo è doveroso) risulta evidente dalla corrispondenza che ho avuto col ministro; è uno solo ed è questo: che in tre mesi e mezzo, quanti ne sono decorsi dal 7 settembre, quando l'ufficio del Genio civile presentò al Ministero un primo progetto esecutivo, a questi giorni, la Direzione generale superiore delle bonifiche cumulando errori ad omissioni, non ha saputo fornire l'ufficio del Genio civile di Firenze delle facoltà amministrative e dei mezzi finanziari necessari per la ripresa dei lavori. E così per gli errori e le omissioni e, lasciatemelo dire, anche per lo scarso sentimento del dovere della Direzione delle bonifiche, oltre cinquecento braccianti, con le loro donne e con i loro fanciulli, durante lunghi mesi, sono stati condannati alle sofferenze più dure della disoccupazione.

Questo per il passato! Ora veniamo all'avvenire. E qui, per essere breve, mi limiterò a poche domande, alle quali prego l'onorevole sottosegretario di Stato di dare una risposta, che giunga di conforto a quelle popolazioni.

Prima domanda: quando i lavori del canale di Usciana potranno essere regolarmente ripresi? E non mi risponda l'onorevole sottosegretario di Stato che in questi giorni l'ufficio del Genio civile di Firenze è stato munito delle facoltà amministrative e dei mezzi finanziari per iniziare alcuni lavori ad economia alla foce dell'Usciana. Poichè la regolare ripresa dei lavori implica che questi siano ripresi su tutto quanto il percorso del canale, in tutte quelle località, dove la ditta Antico li aveva abbandonati.

E perciò ripeto la mia domanda: quando crede l'onorevole sottosegretario di Stato che i lavori del canale di Usciana possano essere regolarmente ripresi?

Seconda domanda: i lavori, una volta regolarmente ripresi, saranno continuati senza interruzione fino al loro termine? Non ho bisogno, dopo quanto ho detto, di spiegare al sottosegretario di Stato l'importanza di questa domanda.

Contro la mancanza di lavoro, la classe operaia può difendersi con l'emigrazione temporanea, ma, contro le improvvise sospensioni di lavoro, non ha alcun modo di difesa.

Di qui la necessità che i lavori, una volta ripresi, siano continuati senza interruzioni ingiustificate fino al loro termine. A questo patto soltanto i lavori pubblici possono rappresentare la soddisfazione di un interesse della classe operaia.

Terza domanda: i lavori saranno eseguiti per mezzo di grandi appaltatori oppure per mezzo delle cooperative di braccianti?

La qualità dei lavori che si tratta di fare, consistenti quasi tutti in movimenti di terra, si presta a questo secondo metodo: vale a dire, al metodo dei piccoli appalti, affidati alle cooperative. Cooperative, lungo il canale, si sono formate, sono lì pronte per eseguire i lavori da appaltarsi. Il metodo dei grandi appalti è stato provato e si è veduto con qual successo.

Questi tre fatti mi inducono a far viva raccomandazione al ministro dei lavori pubblici affinché consenta che da ora innanzi i lavori dell'Usciana s'ano fatti, non col sistema d'un solo, unico e grande appalto, ma col sistema dei piccoli appalti ai quali le locali Società cooperative di braccianti possano concorrere. Sono convinto che con questo sistema si concilieranno ad un tempo e gli interessi del pubblico erario e gli interessi delle classi lavoratrici.

Ed una quarta ed ultima domanda rivolgo al sottosegretario, riguardante il compimento di un'opera strettamente collegata col buon esito dei lavori dell'Usciana: alludo al grande edificio delle cateratte, testè costruito alla foce dell'Usciana.

È un'opera notevolissima che ha pochi esempi in Europa ed è unica in Italia, per le sue dimensioni, per la novità di alcune parti e pei congegni nuovi di cui è fornita. L'opera, sono lieto di dirlo al cospetto della Rappresentanza nazionale, fa onore al corpo del Genio civile ed ai due ingegneri che l'hanno immaginata e ne hanno diretta l'esecuzione, e che io qui ricordo a titolo d'onore: l'ingegnere Lamberti e l'ingegnere Cavagnari. Ma l'opera, che ha importato un dispendio abbastanza rilevante; inquantochè eccede le 400,000 lire, e si avvicina al mezzo milione, sebbene terminata, non può funzionare perchè difetta di alcune opere complementari, fra cui le trasmissioni elettriche, per la manovra delle cateratte.

Ora, francamente, un'opera che reca tanto onore allo Stato italiano, che è di un'importanza capitale pel regime idraulico della regione e che è costata tanto danaro all'erario, non può rimanere inoperosa per

la mancanza di poche opere complementari senza disdoro e senza danni. Di chi di questa situazione la responsabilità? Non alla direzione dei lavori che ha fatto il debito suo avendo presentato i progetti per queste opere complementari, come me ne ha scritto il ministro Sacchi, fin dal maggio; ma anche qui soltanto all'Amministrazione centrale che non ha trovato ancora tempo o modo di rendere esecutivi quei progetti.

Perciò domando al sottosegretario di Stato: vuole assicurarmi di occuparsi particolarmente di questa questione, per non lasciarla più lungamente insoluta con danno della reputazione e del prestigio dello Stato?

I fatti su i quali ho richiamato l'attenzione dell'onorevole sottosegretario di Stato non meno che alla mente parlano al cuore. La ragione che mi ha spinto, contro la mia abitudine, a presentare questa interpellanza è la pietà destata nell'animo mio dalla condizione di cinquecento famiglie di braccianti condannati ai dolori della disoccupazione, davanti a cantieri chiusi, non perchè manchino i lavori, ma perchè non si riesce di fare i lavori che si debbono fare.

Al vostro cuore, onorevole sottosegretario di Stato, non meno che alla vostra mente, faccio appello, perchè a quelle famiglie, alla vigilia del Natale, giunga per opera vostra, annunziatrice di giorni più lieti e tranquilli, una parola di pace, di conforto e di speranza. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole interpellante, siamo d'accordo in quanto si riferisce ai fatti che ella ha narrato. Mi permetta soltanto di fare una modificazione al suo giudizio, forse troppo severo, sui motivi che han dato luogo agli inconvenienti che ella ha lamentato, perchè effettivamente l'origine del primo ritardo deve ricercarsi esclusivamente in un errore di calcolo, commesso nella stima dei lavori e non rilevato immediatamente dall'ufficio revisione del Ministero dei lavori pubblici.

In conseguenza di tale errore, il progetto è dovuto ritornare all'ufficio del Genio civile che lo aveva compilato, quindi all'ufficio di revisione. Si è pur dovuto rifare il primo decreto che autorizzava la spesa, sentire, secondo quanto ha opinato la Corte dei conti, il Consiglio di Stato, e quindi

emettere un terzo decreto che ora trovasi alla Corte. (*Commenti*).

È proprio così. È stata questa la prima causa del ritardo, dappoichè l'onorevole Guicciardini sa che, fino dal 30 luglio 1910 ultimo scorso, fu presentato il progetto di massima ed il 7 settembre 1910 fu presentato quello di dettaglio, rappresentante un primo lavoro di tutti quelli che si debbono eseguire.

Naturalmente (anticipo un poco la risposta da dare all'onorevole Guicciardini) bisogna proseguire gradualmente per occupare la maggiore lunghezza del canale, per dare lavoro a molta gente, ma queste 63 mila lire per un primo tratto di sistemazione degli argini, non potevano spendersi prima, perchè la Corte dei conti ha detto: Voi non potete avvalervi dell'articolo 66 del regolamento del '95 sulla direzione, contabilità e collaudazione dei lavori e dovete andare al Consiglio di Stato. Ora voi comprenderete, onorevoli colleghi, che tra il polemizzare colla Corte circa l'applicabilità dell'articolo 66 ed il sentire, sottomettendosi al suo avviso, il Consiglio di Stato, era preferibile, a guadagno di tempo, questa seconda via.

Questo progetto di lavori sperimentali fu così mandato finalmente al Consiglio di Stato, e si è potuto infine autorizzare con decreto del 12 corrente la spesa relativa.

Si tratta di esperimenti, come l'onorevole Guicciardini conosce, per cercare quali siano i mezzi migliori che garantiscano l'opera dell'Usciana.

L'onorevole Guicciardini mi rivolge un'altra domanda, cioè: Quando saranno ripresi i lavori? Rispondo che i lavori saranno ripresi subito, con queste 63 mila lire per ora, salvo a provvedere...

GUICCIARDINI. I progetti sono pronti. Li potrebbe far subito questi cottimi.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Allora saranno fatti al più presto. (*Interruzioni*).

Se i lavori saranno eseguiti senza interruzione, onorevole collega, non possiamo dirlo nè lei, nè io; bisogna vedere se Giove Pluvio consente, e se in quel canale di Usciana si potrà lavorare in certi periodi dell'anno.

GUICCIARDINI. Si può lavorare anche d'inverno!

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io non lo so, non sono stato sopra luogo e non posso dare giudizi. Dobbiamo lasciare ai tecnici pura libertà di giu-

dizio in materia: io non posso arrogarmi una competenza, che sento di non avere.

Poi ella mi domanda se i lavori saranno affidati a grandi appaltatori, o a cooperative di braccianti.

Io, personalmente, sono favorevole alla cooperazione e ritengo che, in certi casi, le cooperative dovrebbero avere la precedenza su tutti. Per la deficienza di mezzi d'opera alle catratte di Monte Calvoli cui ella ha accennato, io non so quale sia la ragione di questa mancanza, ma assicuro l'onorevole Guicciardini che richiamerò l'attenzione dell'ufficio del Genio civile di Firenze su questa questione.

GUICCIARDINI. Il Genio civile di Firenze ha fatto il suo dovere. I progetti sono al Ministero dal 5 maggio.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi informerò anche di questo e vedrò come stanno le cose.

Non ho altro da aggiungere.

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

GUICCIARDINI. I propositi manifestati dall'onorevole De Seta somigliano molto a quelli che mi sono stati manifestati nella lunga corrispondenza passata fra me e il Ministero dei lavori pubblici, da molti mesi a questa parte.

I propositi sono eccellenti, ma ad essi corrisponderanno i fatti? Soltanto il decorso del tempo potrà rispondere a questo quesito.

Io, nello stato presente, non posso dichiararmi soddisfatto, ed aggiungo a questa dichiarazione quest'altra: se alla ripresa dei lavori parlamentari i fatti non mi avessero dimostrato che i lavori di Usciana furono regolarmente ripresi in guisa da assicurare della loro continuità, io, valendomi del diritto del regolamento, presenterò apposita mozione.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Guicciardini.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ

PRESIDENTE. Come l'onorevole Vicepresidente Carmine ha già avvertito, le due interpellanze degli onorevoli Ciccotti e Cacciapanza debbono essere differite, perchè il sottosegretario di Stato per l'Interno, che doveva rispondere, è impegnato al Senato.

CICCOTTI. E non si potrebbe far cercare il ministro, onorevole Presidente?

PRESIDENTE. Che cosa vuole che le dica? Ella sa benissimo che i ministri dividono il loro lavoro coi sottosegretari di Stato. Non è cosa che riguardi me.

CICCOTTI. Scusi, onorevole Presidente, Ella altra volta ebbe a dirmi che non si può obbligare a parlare chi vuole stare zitto. Ma poichè vi sono presenti rappresentanti del Governo, pregherei il Governo stesso di imporre agli agenti della forza pubblica di scalfati di tenere un contegno più corretto verso gli scioperanti di quel luogo; e poi, a suo tempo, ne discuteremo.

PRESIDENTE. Onorevole Caccialanza?..

CACCIALANZA. Per necessità di cose mi rassegno a differire fino alla ripresa dei lavori parlamentari lo svolgimento della mia interpellanza.

PRESIDENTE. Sta bene.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Saporito e Pais-Serra a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

SAPORITO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Termine per la iscrizione del personale della ferrovia riscattata Palermo-Marsala Trapani all'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie di Stato.

PAIS-SERRA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Nuovo organico per l'Amministrazione centrale della guerra.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-1911.

Proseguendo nella discussione generale ha facoltà di parlare l'onorevole Buonanno.

BUONANNO. Onorevoli colleghi, l'alte benemerenze che ha saputo conquistarsi l'onorevole Sacchi concretando provvedimenti positivi a favore di tanta parte delle

province meridionali mi ha spinto a partecipare modestamente alla discussione generale di questo bilancio, quantunque si tratti di un bilancio per la maggior parte esaurito. Però la mia esperienza di resoconto parlamentare m'insegna che nessuna discussione di bilancio in questa Camera è mai riuscita ad avere per effetto immediato lo spostamento di una sola lira da un capitolo di bilancio. Le discussioni generali si fanno per fare opera di propaganda d'idea, critica d'indirizzi e di metodi. Ed ecco perchè io mi limiterò brevemente a fare opera di critica obbiettiva del sistema che si segue dal Ministero dei lavori pubblici in tema di opere di bonifica.

E muoverò da un interesse particolare nella mia regione per investire tutto intero questo metodo, che non risponde assolutamente alle legittime aspirazioni delle nostre contrade. Quelle nobili regioni che dalle propaggini lontane dei Monti Tifata si stendono fino al mare, un dì aulenti di rose, e che conservano tuttora le vestigia gloriose della civiltà romana, per una strana evoluzione dell'ambiente idro-tellurico sono ridotte stagni obliati, e mietono inesorabilmente vittime umane. Malgrado le cure profilattiche della benemerita Direzione generale di sanità, la malaria vi regna sovrana; ed io leggerò qualche cifra, pochissime cifre, che non possono non produrre una grande impressione nella Camera come hanno prodotto un doloroso stupore nell'animo mio.

Tre comuni soltanto, uno dei quali nel mio collegio, nell'ultimo quinquennio presentano cifre sorprendenti.

Nel comune di Castel Volturno, su 33 morti, 22 per malaria; nel comune di San Cipriano d'Aversa su 62 morti, 60 per malaria, ed in quello di Carinola su 199 morti, 108 per malaria. E la colpa principale si deve assolutamente alla insufficienza dello Stato in tema di bonifiche.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, quello che dico sembra un'iperbole paradossale, invece non è che una incontrastata verità; cioè il Governo italiano, in mezzo secolo, per ciò che riguarda le bonifiche specialmente nel Mezzogiorno d'Italia, ha fatto meno di quello che fecero i Borboni in poche decine d'anni, quando i mezzi di trasporto erano ancora embrionali e quando la scienza idraulica era ancora bambina.

Infatti nella nostra Campania Felice, sfida ancora i secoli un'opera colossale di bonifica iniziata nel 1600, i regi Lagni, destinati a convogliare le acque dell'antico

Clanio e che rappresentano oggi, direi quasi, la spina dorsale della bonifica nelle basse valli a sinistra del Volturmo; e quasi quasi a contrasto di due epoche storiche, di due metodi amministrativi diversi, la foce dei regi Lagni, che ha deviato di pochi chilometri, aspetta da anni dal Governo italiano la sua razionale sistemazione.

E i progetti esistono, ed esistono sempre perchè fortunatamente possiamo vantare un corpo di valorosi ingegneri civili; ma questi progetti sono insufficienti e per essi vi è mancanza di fondi.

Dunque insufficienza di progetti e deficienza di fondi, ecco il binomio doloroso, ecco i due termini entro i quali si svolge tutto il programma dei lavori del Ministero dei lavori pubblici per le bonifiche.

Eppure con questa continua insufficienza nei preventivi dei progetti, assistiamo allo strano spettacolo della ridda dei milioni tra i vari capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici; molti capitoli si esauriscono per storni e quasi sempre a danno delle bonifiche.

Le famose leggi di stanziamento (quadrienni e decenni) facevano balenare al nostro sguardo una lunga filza di milioni ed il nostro cuore si apriva alla speranza; ma poi, di fronte alla triste realtà, ci siamo accorti che di questo denaro ben poca cosa si è speso per le bonifiche.

E questo concetto, che appena appena ho adombrato, trova autorevole conferma in alcuni documenti parlamentari e specialmente nella prosa dell'illustre relatore del presente bilancio.

L'onorevole Pozzi, nella sua relazione al disegno di legge per autorizzazione a maggiori assegni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10, dicea:

« La Giunta del bilancio raccomanda al Governo di adoperarsi affinché queste spese (quelle delle bonifiche) largamente produttive, abbiano adeguati stanziamenti ».

E più sotto:

« L'assottigliare sempre più i residui, il condurre con maggiore alacrità i lavori, porterà sempre il beneficio di non dilazionare i risultati igienici ed agricoli delle opere, evitando anche il danno che le parti di bonifiche iniziate ed interrotte non abbiano ad andare gravemente danneggiate o distrutte con doppio danno tecnico ed economico speciale, oltre alla mancanza del beneficio stesso ».

Queste sono le parole dell'onorevole relatore; concetto, che egli, anche fuggacemente, nella poderosa relazione del bilancio di previsione in esame ha accennato e ribadito. L'onorevole relatore si occupa della questione delle bonifiche nel capitolo, che riguarda i residui. Il relatore dice: « vuoi anche notare con speciale compiacimento che anche il residuo delle bonifiche, il quale fu oggetto di menzioni particolari e ripetute per l'entità sua e per l'importanza del servizio, è oggi ridotto in quantità che, se non sono a dirsi (come sembra eccessivamente ottimistico) appena sufficienti per mantenere alle singole dotazioni la necessaria elasticità per fronteggiare le oscillazioni naturali nel corso delle varie opere, certamente però sono a ritenersi bene avviate a questa desiderata condizione ».

Scendendo alla analisi dei residui egli si riferisce alla relazione del ministro del tesoro, premessa allo stato di previsione del 1910-11, la quale mette in evidenza come in confronto della somma dei residui al 30 giugno 1908 (lire 148,647,129.26) si abbia al 30 giugno 1909 lire 136,107,706.60 cioè una riduzione di più di lire 12,500,000. Questi sono i risultati di tutto il conto dei residui del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Ma io avrei amato che il relatore illustre avesse dato conto anche specificatamente di quello, che riguarda l'impiego dei fondi nelle opere di bonifica, perchè nella relazione del precedente bilancio di previsione, quella del 17 giugno 1909, da pagina 8 a pagina 20 è reso un conto dettagliato dei residui delle bonifiche.

Io ho appreso che al 30 giugno 1908 il residuo delle bonifiche era di 25,638,077.75. Io avrei voluto sapere quanti di questi residui sono stati impiegati in opere di bonifiche e quanti altri ne restano da impiegare. Vero è che l'onorevole relatore, continuando a trattare questa parte importante della sua relazione, si compiace che siano stati fatti raggruppamenti di capitoli con la facoltà di far passaggio di fondi da opera, ad opera, allora quando la deficienza di uno possa trovare compenso nella eccedenza dell'altro. Questo concetto, di cui egli si compiace, per me continua ad essere una minaccia al proseguimento delle opere di bonifica. Infatti le bonifiche rappresentano da molti anni la *cenerentola* degli altri capitoli del bilancio dei lavori pubblici, rappresentano, onorevoli colleghi, una specie di piccolo pozzo di San Patrizio, scavato nel palazzo di San Silvestro.

Vi hanno attinto un po' tutti: l'acquedotto pugliese, i ponti e strade, il terremoto, con promesse di reintegri che mai sono state mantenute, o per lo meno solo a mezzo.

Data dunque questa pernicioso deficienza di fondi, questo argomento colossale delle bonifiche, che dovrebbe risolvere tanti problemi di carattere igienico, di carattere agricolo, di carattere economico, di carattere sociale, si va esplicando in Italia, e specialmente nelle provincie meridionali, come specie di cura omeopatica.

Piccole pillole di progetti cominciati qua e là, senza mai finirli, un modesto mosaico di colmate, di arginature, minuscoli impianti di macchine idrovore, un mosaico che alla prima inondazione si sgretola, ed allora siamo costretti a spendere somme ingenti per ciò che è di somma urgenza e per spese di manutenzione. Non è questo il metodo da seguire di fronte all'importanza del problema.

Io vi raccomando, onorevole ministro, senza approfondire di più, e venendo rapidamente alla conclusione, perchè ho voluto fare semplicemente un sommario di quello che poteva essere un mio discorso sulla insufficienza dello Stato in tema di bonifica, io vi raccomando di seguire anche i suggerimenti della Giunta generale del bilancio e dare il maggiore impulso a queste opere di bonifica. L'intensificare i lavori di bonifica, oggi, in Italia è un imprescindibile dovere sociale da parte del Governo, perchè bisogna provvedere anche ad integrare i valori etnici di alcune nostre popolazioni.

Per esempio, il vecchio albero genealogico della Campania Felice, che derivò le sue prime origini in una razza di aborigeni ciclopi e che svolse le sue virtù agricole per opera dei sanniti e degli etruschi, oggi è corroso dalla malaria. Onorevole ministro, con opera razionale di lavori di bonifica facciamo in modo che nei malarici di Terra di Lavoro torni la vigoria dell'antica razza, tornino a verdeggiare le messi sulle paludi e sugli stagni, e solo allora voi, Governo italiano, avrete ben meritato dalle nostre popolazioni! (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Canepa, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato, insieme con gli onorevoli Macaggi e Carcassi:

« La Camera invita il Governo a sollecitare l'esecuzione dei lavori necessari a met-

tere il porto di Genova in grado di corrispondere adeguatamente al crescente traffico e allo sviluppo dell'economia nazionale. »

CANEPA. Onorevoli colleghi. La questione che intendo trattare brevemente fu già deliberata otto giorni or sono in sede d'interpellanza dall'onorevole Cesare Rossi e son ben lieto che un deputato non ligure, e che per esperienza personale ha larga pratica della cosa, abbia richiamato l'attenzione del Governo, della Camera e del paese, sopra i gravi inconvenienti che si riscontrano oggi nella funzione del porto di Genova, dimostrando così, e di dimostrazione invero non doveva esservi bisogno, ma dando l'impressione che non si tratta di un interesse locale, ma di un interesse altamente nazionale.

Io non ripeterò le cose che ha dette l'onorevole Rossi, ma tratterò il problema da altri punti di vista, e spero che il Governo e specialmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi una risposta un poco più esauriente di quella invero inadeguata che l'onorevole De Seta ha dato al collega Rossi, dimostrando così che il Governo ha la coscienza di questo: che si tratta in sostanza del cuore dell'economia nazionale, il quale, quando patisce, fa patire pure tutti gli altri membri dell'organismo.

La descrizione e la diagnosi del male sono notissime.

Il porto di Genova per l'insufficienza del servizio ferroviario e per l'uso non adeguato delle calate e degli specchi d'acqua, soffre gravemente per modo che le merci si accumulano e giacciono per lunga stagione. Come le ossa di re Manfredi: « le bagna la pioggia e muove il vento ». Le chiatte, le quali dovrebbero essere ridotte al minimo necessario, sono invece oltre che numerosissime anche esse come le calate ricoperte di merci: il loro uso eccessivo importa l'usura di coloro i quali queste chiatte posseggono. Il collega Salvatore Orlando ieri parlava di salari alti che vi sono in alcuni porti, e mi pare che alludesse anche a quello di Genova.

Invero questa dei salari alti è un po' una leggenda perchè bisogna pensare che nei porti vi sono molte e molte giornate non lavorative, sicchè in definitiva anche quando il salario è nominalmente alto, appena i lavoratori possono vivere una vita umana.

Ma a ogni modo, che cosa è qualche soldo, qualche lira di più sopra i salari in confronto dell'enormità dell'usura delle chiatte

dell'enormità del tempo che si perde, e della deteriorazione delle merci? Queste sono le vere profonde ragioni che aggravano il commercio, che aggravano quindi il costo della produzione, e si ripercuotono sopra la concorrenza, mettendo l'industria e il commercio italiani in una posizione insostenibile di fronte al commercio e all'industria straniera. Ah! noi da libereremo le convenzioni, spenderemo molti e molti milioni per quelle linee che abbiamo chiamato di penetrazione (ho visto anche adesso che si vogliono fare delle esposizioni galleggianti in Oriente per attirare l'attenzione di quelle popolazioni lontane sopra la produzione nostra ed aprire così ad essa nuovi sbocchi) ma che cosa noi andiamo cercando? A qual fine noi andiamo cercando sbocchi lontani quando non ci preoccupiamo di porre un fine all'ingorgo delle merci in casa nostra, quando non facciamo in modo che i vagoni che sono carichi e che indarno aspettano di essere scaricati possano avere il loro libero corso, quando non riusciamo a fare in modo che i piroscafi possano nel tempo strettamente necessario compiere le loro operazioni? L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina l'altro giorno fu chiamato a Genova da un telegramma urgente degli spedizionieri: e vi è corso perchè si trattava non di marina libera ma di servizi sovvenzionati. Egli ha dovuto riscontrare in fatto che i vapori dei servizi sovvenzionati non riuscivano a fare quello che ad essi i capitoli impongono per le ragioni che ora vi ho detto dell'ingorgo, del marasma, della pleora.

Egli ha dato alcune disposizioni che sono state lodate da tutti; ma sono palliativi, sono piccoli rimedi (egli non poteva naturalmente fare di più) rimedi per il momento.

Ma il male resta in tutta la sua enorme, incredibile gravità.

Le ragioni di questo male, come dicevo, sono la inadeguata utilizzazione delle calate e degli specchi d'acqua, perchè oramai è stato detto e ripetuto molte volte, converrebbe sopra tutte le calate costruire edifici a due piani: il più alto che dovrebbe servire di deposito e quello terreno che dovrebbe essere una calata libera coperta.

Queste e molte altre cose sono state dette e suggerite, ma forse l'onorevole ministro mi risponderà che questo non è compito dello Stato, ma del consorzio autonomo, che va provvedendo lentamente, come può, a questa bisogna.

E qui potrei però replicargli con le parole

di un membro del Governo attuale, col parole dell'onorevole Gallino, il quale ha trattato questa questione tre anni fa alla Camera, ponendo a sè stesso la domanda se il consorzio di Genova possiede i mezzi finanziari per rispondere al suo compito. Ed egli rispondeva: « lo Stato accollando all'ente autonomo del porto di Genova qualsiasi spesa ordinaria e straordinaria, persona e di opera che ad essa si riferisce sopra 100 lire circa di incasso di diritti di ricovero e di ancoraggio, non ne versa di 25 circa, mandando le altre 75 a impinguare il suo avanzo di amministrazione. Contro tale illegale usurpazione dei diritti del porto di Genova, mi guarderei bene di insorgere se la somma assegnata fosse sufficiente.

« Ma siccome ciò non è, si rende necessario per questo riguardo di addivenire ad una modifica della legge istitutiva del consorzio per mettere questo in grado di mantenere al porto di Genova la supremazia che gli spetta, e di poter corrispondere ai continui incrementi del traffico ».

Io vorrei che adesso l'onorevole Gallino ripotesse ai suoi colleghi del Governo queste savie argomentazioni che svolgeva nel 1908. E i miei colleghi rappresentanti della città di Genova ed io ci riserviamo di risollevarla questa questione in altra sede più opportuna, ma oggi intanto non possiamo a meno di notare questo che è certo, che il legislatore del 1903 quando ha emanato la legge sui consorzi, non ha inteso e non poteva intendere di disinteressarsi di tutto quel che al primo porto dello Stato si riferisce.

Perchè se così non fosse, l'interesse del porto di Genova sarebbe stato tradito, e che non poteva essere nella mente e nell'animo di alcuno.

Quando dunque avvenga una occorrenza straordinaria per la quale è necessario che lo Stato intervenga, lo Stato non può sotto l'usbergo della legge del consorzio dire: non posso, non me ne interessa. Ma questa occorrenza onorevole ministro, si è presentata.

L'onorevole Cesare Rossi ha dimostrato ed io non ripeto la sua dimostrazione, necessità che quei magazzini generali e sono in gran parte vuoti, mentre le calate e le chiatte sono nello stato che io ho descritto, vengano dalle ferrovie in uso al consorzio autonomo; soltanto quando quei magazzini generali siano in possesso del consorzio autonomo, potranno servire agli scopi a cui sono destinati. E tale uso verrà a migliorare le condizioni del porto.

Ma sopra questo punto l'onorevole sottosegretario di Stato De Seta è rimasto muto nella risposta all'interpellanza del collega Rossi, e voi non potete, onorevole ministro restare muto anche oggi o domani, quando pronuncerete il vostro discorso, su tale questione.

Non potrete rimanere muto quando tutte le classi sociali che lavorano in quel porto dai negozianti agli operai, dagli industriali agli spedizionieri, dalla Camera di commercio al Municipio, tutti gli enti locali, tutti coloro che hanno competenza nella questione sono concordi nel dirvi che questo passaggio dalle ferrovie al Consorzio è di una necessità imprescindibile. Voi non potete dire: c'è la questione del riscatto, del prezzo del riscatto, anche perchè per gli oneri degli interessi del prestito che ha dovuto fare per compiere il bacino Vittorio Emanuele III, il consorzio oggi non ha i mezzi.

E, se non li ha, qualcuno deve pensare a darli, perchè sarebbe assurdo che si ammettesse il principio che il porto di Genova deve rimanere nello stato miserando in cui si trova perchè non c'è modo di far passare una certa quantità di milioni da una amministrazione pubblica a un'altra amministrazione pubblica.

Basta enunciare questo concetto per vederne l'assurdità.

E permettetemi di dirvi che questo è anche il vostro intimo pensiero, onorevole ministro, perchè so che siete anche voi convinto della necessità del passaggio dei magazzini generali dalle ferrovie al consorzio. Quindi ritengo che nessuna difficoltà potrà ostacolare l'attuazione di questa disposizione il cui adempimento è un vostro preciso dovere.

Qualche parola ora relativamente al servizio ferroviario, la cui insufficienza è pure causa principale del marasma di cui ci doliamo.

È risaputo che la questione non sarà radicalmente risolta se non con la esecuzione della direttissima Genova-Rigoroso-Tortona-Milano deliberata con legge, dopo lunghissimi anni di studio e di vive insistenze.

Ora sulle sorti di questa linea corrono a Genova voci molto gravi che hanno avuto una ripercussione anche recentemente al Consiglio comunale di quella città, voci alle quali speravo di trovare una smentita nella relazione della Direzione delle ferrovie di Stato.

Ma purtroppo invece di una smentita trovo scritte al sommo di una pagina parole di colore oscuro che mi fanno temere che effettivamente in quelle voci ci sia pur troppo del vero.

Infatti la Direzione parla di rilievi geologici che si vanno facendo nel tratto da Arquata alla stazione di Brignole.

Ora, come diceva l'altro giorno il collega Cavagnari, il progetto in base al quale fu emanata la legge, è forse il progetto più studiato che sia mai stato in Italia, come ampiamente risulta dalla relazione della Commissione Adamoli.

Io volevo infiggere alla Camera la lettura di qualche pagina di questa relazione, ma la risparmio per la ragione dell'ora.

Di studi tecnici e geologici compiuti dal professor Taramelli, c'è tale dovizia che se tutti gli altri progetti l'avessero, forse non si lamenterebbero certi errori che sono stati commessi.

E ricordo gli studi, prima di tutti, dell'ingegnere Carlo Navone, al quale si deve l'iniziativa, e poi degli ingegneri Dietcher, Colombo, Cappello, Tortarolo e di tanti altri, che, dopo aver esaminato il problema sotto tutti i punti di vista, hanno detto che la direttissima deve essere tale non solo di nome ma anche di fatto. Hanno detto che la direttissima costa una somma così ingente, che può essere giustificata solo quando sia direttissima davvero, cioè quando riesca a congiungere Genova con Milano in poco più di un'ora di tragitto, facendo quasi una sola grande stazione, di cui Milano sia il capo nord e Genova-Porto il capo sud.

Soltanto così si può avere una direttissima vera, cioè partendo dalla stazione di Brignole, passando pel Bisagno, entrando in Val Polcevera e per Rigoroso e Tortona arrivando a Milano. Solo in questo modo si avvicineranno queste due grandi città quanto è necessario.

Qualunque tentativo si facesse in contrario, qualunque tentativo determinato dagli stessi interessi privati che per lunga stagione hanno impedito che la legge fosse votata, qualunque tentativo sarebbe condannato gravemente non solo dalla città di Genova, ma anche dalla città di Milano, che ha interesse non minore di quello che abbiamo noi all'esecuzione di questa linea.

Richiamando la vostra attenzione sopra questi interessi privati, credo di compiere un mio dovere e credo che compirete anche voi il vostro, vigilando per vedere che

cosa covi sotto questi nuovi studi geologici.

Ma c'è un'altra questione relativa alla direttissima, non meno importante della questione del tracciato; dico la questione del tempo.

La relazione Adamoli ha detto che la esecuzione del tronco Genova-Tortona, importerà da dieci ad undici anni di tempo, ed ha anche posto il principio della necessità che la direttissima sia aperta all'esercizio prima che sia compiuto il bacino Vittorio Emanuele III, che sia cioè eseguito tutto quel grande lavoro di ampliamento del porto di Genova, che dovrà metterlo finalmente in grado di provvedere, come deve, a tutte le esigenze del traffico quale certamente si svilupperà.

Ora, tutti lo ricordano, perchè si fece con una certa solennità, l'inaugurazione dei lavori ebbe luogo nel 1905 ed ora in parte questi lavori sono già stati eseguiti e l'ultimo lotto, il maggiore, che importa una spesa di oltre trenta milioni sta per essere appaltato in questi giorni.

È dunque dal 1905 che decorrono i tredici anni entro i quali la direttissima deve essere compiuta. Orbene, se anche ora si cominciasse subito, non si riuscirebbe ad aprirla al servizio prima che i lavori del bacino Vittorio Emanuele III siano compiuti: occorre dunque, onorevole ministro, che si tolga di mezzo ogni ulteriore indugio che il progetto definitivo si approvi e l'opera sia immediatamente eseguita.

Ma la questione della direttissima riguarda l'avvenire, cui dobbiamo provvedere, perchè malgrado tutto, cresce ogni giorno il numero delle tonnellate che s'importano ed esportano nel porto di Genova, indice della rifiorante economia nazionale. E vi è un provvedimento urgente, che non può essere oltre rimandato, quello dell'allacciamento della zona orientale del porto con le linee ferroviarie.

L'esecuzione di questo lavoro basterebbe a togliere, almeno finchè il traffico si mantiene nelle condizioni odierne, tutti gli inconvenienti che si vengono sempre lamentando.

Perchè è stata appaltata solo la galleria che dalla zona orientale del porto di Genova va a Brignole, e non anche l'altra galleria che dalla stessa zona orientale va a Santa Limbania e mette quindi al parco del Campasso?

Ecco, onorevole ministro, un'altra domanda su cui richiamo la vostra attenzione

senza dilungarmi a dimostrarne l'urgenza. Mi auguro, spero e confido che voi vorrete darmi la migliore e più soddisfacente risposta annunziandomi che l'appalto è in corso.

Di questi giorni poichè il commercio della città di Genova pensa alle sue gravi condizioni, sono sorte iniziative private che meritano tutto l'incoraggiamento perchè contribuirebbero allo sfollamento del porto; alludo alla esecuzione della ferrovia Voltri-Mele che, oltre a sfollare il movimento del porto recherebbe anche l'altro vantaggio che qualora le altre linee fossero, per qualsiasi ragione, impedito, potrebbero servire di linea succedanea.

Il progetto credo sia stato presentato al Ministero ed io, onorevole ministro, ve lo raccomando vivamente.

Molte e molte altre cose dovrei dire, ma non lo faccio non solo perchè l'ora è tarda ma perchè i punti ora trattati sono così salienti, che non vorrei che altri argomenti che, sebbene importanti, non hanno la gravità di questi, distogliessero l'attenzione del ministro.

Quanto ho detto anche a nome dei colleghi di Genova è anche il pensiero della Camera di commercio, del Municipio e di tutti gli enti locali: onorevole ministro veda di secondarne il desiderio ed ella risponderà così alle aspettative di tutta la città di Genova.

Aggiungerò due brevi raccomandazioni.

Una è quella che riguarda la stazione di Brignole che è costata un numero ingente di milioni, che è stazione degna di una grande città, ma che si trova nelle più desolate condizioni.

Se vi sono ragioni tecniche le quali per ora impediscono che tutti i treni partano da quella stazione, fate almeno in modo che i treni che arrivano dal Piemonte, dalla Lombardia e dalla Riviera di Ponente vadano alla stazione Brignole, perchè quella popolazione di oltre centomila persone che abita nella parte orientale della città, arrivando coi treni di notte, non ha modo di arrivare a casa se non a piedi, perchè di notte i tram non fanno servizio e non tutti possono permettersi il lusso di servirsi della carrozza o dell'automobile. Ed è veramente civile che, in una città come Genova, tutti coloro che abitano presso Albaro, o a S. Fruttuoso, Marassi, Inezzi, Staglieno, debbano percorrere a piedi dieci o quindici chilometri, arrivando alla stazione, per andare alle loro case.

Non parlo della linea ferroviaria della Riviera di ponente, perchè ho visto che a questo proposito è stata presentata un'interpellanza dal collega Celesia, il quale svolgerà questo argomento con maggiore autorità della mia.

Soltanto, a quello che egli dirà, voglio fare una piccola prefazione, dicendo che, purtroppo, quella linea, che io ben conosco, perchè la percorro frequentemente, e che è una grande linea internazionale, che congiunge il nostro paese con la Francia, che rende forse più di tutte le altre linee, ha i suoi treni omnibus che percorrono la bella velocità di venti chilometri l'ora. Le diligenze dei nostri padri, camminavano forse più presto!

La ragione di questa lentezza sta principalmente nella mancanza di doppio binario, il quale, se non può essere collocato dappertutto, specialmente perchè vi sono molte gallerie; può però essere collocato nei tratti dove la strada è pianeggiante. Ma oltre a ciò si potrebbe rimediare all'inconveniente applicando a quella linea la trazione elettrica, la quale, se fino a qualche tempo fa, non era possibile, per ragioni tecniche, oggi, come con mio vivo compiacimento ho sentito dichiarare nell'ultimo congresso degli ingegneri ferroviari tenutosi precisamente a Genova, colle risorse di cui dispone la scienza, può essere agevolmente applicata.

Onorevole ministro, finisco esprimendo l'augurio che tutti questi lavori siano eseguiti con grande sollecitudine. Si suole dire che, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, risuonano i lamenti di tutti i deputati che s'interessano del proprio collegio.

Io credo invece che sia il paese il quale ha sete di progresso e noi compiamo il nostro dovere cercando che questa sete sia soddisfatta.

Credo che l'inferiorità del nostro paese, in fatto di lavori pubblici, rimpetto alle altre nazioni, sia così manifesta, che tutti gli sforzi dello Stato devono essere rivolti al fine di soddisfare questi veri reali, urgenti, impellenti bisogni.

L'anno scorso, quando era ministro l'onorevole Rubini, svolsi una interpellanza relativa alle condizioni dell'isola di Capraia e chiedevo la costruzione di un piccolo lavoro in quel porto che importava una spesa, non ricordo lacifra precisa, di qualche cosa come 10 o 15 mila lire, lavoro utilissimo e necessario perchè i piroscafi possano approdare a quell'isola.

Orbene, l'onorevole Rubini mi rispondeva affermativamente, e infatti ordinava gli studi opportuni. Gli studi furono compiuti.

Ma perchè ci è voluto più di un anno, ed ancora non si è potuto indire l'appalto? *De te fabula narratur*, non è vero onorevoli colleghi?

Quello che io ho detto di Capraia, ciascuno potrebbe dire di qualunque altro lavoro, perchè tutti hanno la stessa sorte.

Prego quindi l'onorevole ministro di voler prendere a cuore queste richieste e questi desiderii che ho esposto a nome della città di Genova, specialmente per quello che riguarda il suo porto.

Non ripeto qui le statistiche, le quali dimostrano quale importanza esso ha nell'economia nazionale. Ricordo soltanto che è il più gran porto d'Italia, è il grande porto che mette in comunicazione l'Asia, l'Africa, le due Americhe con l'Europa centrale, è il tronco di un grande albero che stende i rami per l'Italia del Nord e del Centro e spinge le cime al di là delle Alpi; è il cuore d'Italia.

Io chiedo a voi, onorevole ministro, un acceleramento dei lavori affinchè in questo grande cuore le migliori energie di Italia non vengano soffocate. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare ora l'onorevole Cesare Nava; il quale ha presentato e svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della doverosità di intensificare sempre maggiormente, usando anche dell'enorme cumolo di residui esistenti in bilancio, la esecuzione delle opere pubbliche già deliberate e destinate a riparare i danni dei recenti terremoti od a migliorare le condizioni economiche di alcune regioni del Mezzogiorno e della Sardegna;

« constatata, d'altra parte, la assoluta insufficienza, di fronte agli urgentissimi bisogni, del personale tecnico del Genio civile e la difficoltà di reclutamento del personale medesimo;

« invita il Governo a valersi specialmente nello studio di progetti, anche dell'opera di professionisti privati, colle necessarie cautele e garanzie ».

NAVA CESARE. Molti di voi, onorevoli colleghi, e non soltanto in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, ma con interrogazioni ed interpellanze, si sono fatti, qui dentro, eco dei lamenti delle popolazioni di

varie regioni di Italia, e principalmente di quelle più depresse economicamente o devastate da disastri tellurici, per la lentezza colla quale dallo Stato vengono attuate le opere che il Parlamento ha deliberate a loro favore.

Pochi giorni fa era l'onorevole Mango che in una interrogazione al ministro dei lavori pubblici dichiarava come la legge di favore per la Basilicata, rappresentasse per quella regione niente altro che una amara delusione.

L'altro ieri, era l'onorevole Squitti che portava qui, la protesta della sua Calabria per la mancata o troppo lenta esecuzione delle opere destinate a far risorgere quella infelice plaga: oggi stesso abbiamo udito un nostro collega sardo eccitare il Governo a mantenere le promesse fatte alla Sardegna.

E che le proteste ed i lamenti abbiano un fondamento di giustizia, è dimostrato dall'enorme cumulo di residui che ingombrano il bilancio dei lavori pubblici e che rappresentano gli importi di opere autorizzate dalle leggi, i fondi per le quali furono stanziati in bilancio ma non spesi, perchè le opere stesse non furono eseguite.

La quistione dei residui ha formato ripetutamente oggetto di osservazioni da parte della Giunta del bilancio, e di proposte onde porvi rimedio; ed è certamente una delle quistioni intorno alle quali è bene di richiamare l'attenzione della Camera, perchè essa rivela che vi è qualche cosa di difettoso nell'ordinamento tecnico e burocratico degli uffici del Ministero dei lavori pubblici, a cui è necessario porre riparo.

L'onorevole De Nava, essendo relatore sul bilancio per l'esercizio 1904-905, dopo avere rilevato che l'Amministrazione dei lavori pubblici, è quella dove si verifica una maggior somma di residui, scrisse, « essere questo un fenomeno rilevantissimo, perchè a prescindere dalle considerazioni d'indole finanziaria e contabile cui dà occasione, esso rivela altresì come la maggior parte delle autorizzazioni di spese, non siano precedute dai progetti delle opere da eseguire, progetti che hanno poi bisogno di lungo tempo per essere compilati ed approvati ».

E a dimostrare l'entità del fenomeno, riportava i risultati dei conti consuntivi di parecchi anni; dai quali si rilevava come i residui accumulatisi alla fine dei singoli esercizi, non solo superassero l'importo complessivo degli stanziamenti dei corrispon-

denti bilanci ma qualche volta si avvicinarono al doppio.

Così, nell'esercizio 1895-96, di fronte a 89 milioni di stanziamenti, si avevano ben 155 milioni di residui, e nell'esercizio 1897-1898, il rapporto fra i due termini saliva a 180.4 centesimi, ammontando precisamente i residui a 141.5 milioni, contro 78.5 milioni di stanziamenti, fra parte ordinaria e straordinaria.

Anche l'onorevole Pozzi, nelle sue diligenti relazioni sui bilanci degli esercizi 1907-1908, 1908-909 ed in quest'ultima, non solo ha rilevato il fenomeno, ma ne ha analizzate le cause, e d'accordo colla Giunta, ha sollecitato alcuni rimedi, i quali, infatti hanno cominciato a produrre buoni effetti.

Al 30 giugno 1907 si avevano 139 milioni circa di residui; a costituire i quali concorrevano le opere per Roma per circa 14 milioni; le strade per oltre 9 milioni; per 12 milioni le opere idrauliche di prima e seconda categoria: per 24 milioni le bonifiche; per 9 milioni le opere in Calabria e per 3.5 milioni quelle della Basilicata.

E l'illustre relatore, notava giustamente come fosse urgente risolvere il problema dei residui, fra i quali « mentre gravi ed urgenti opere sono dal pubblico interesse reclamate somme cospicue rimangono invece lungamente giacenti ed inutilizzate ».

Un anno dopo, e cioè il 30 giugno 1908, i residui salivano a 148,5 milioni, prova provata, diceva il relatore, « di una gestione eccessivamente impacciata e pesante, che paralizza i sacrifici imposti ai contribuenti per sopperire a pubbliche necessità, lasciando queste insodisfatte e peggio, con danno grave e non materiale soltanto ».

Dalla relazione del ministro del tesoro premessa allo stato di previsione 1910-911, che stiamo ora discutendo, risulta come dal 30 giugno 1908, al 30 giugno 1909, una riduzione si sia finalmente ottenuta, di 12,5 milioni circa; la quale ha abbassato la cifra complessiva dei residui a poco più di 136 milioni: nei quali figurano però con cifre imponenti, quelli relativi ad opere dichiarate e che sono effettivamente della massima urgenza; come quelle di Calabria, per oltre 16 milioni (aumentati ad oltre 20 milioni al 30 giugno di quest'anno) quelle di Basilicata per 4,5 milioni circa, e di Sardegna per 2,5 milioni.

Le cause che hanno prodotto il deplorato accumularsi dei residui, sono varie e non tutte esattamente apprezzabili. Vi è certamente fra di esse la lamentata insuf-

ficienza dei progetti tecnici che servono di base alle autorizzazioni delle opere ed un erroneo apprezzamento da parte degli uffici dei bisogni presumibili di ogni singolo esercizio; il che conduce a stanziamenti o eccessivi o troppo scarsi in confronto dello stato di avanzamento dei vari lavori.

A questo riguardo è tuttavia doveroso riconoscere, come le previsioni che gli uffici competenti devono fare, per necessità di cose, circa due anni prima dell'esercizio, non siano facili a determinarsi, e come molte circostanze imprevedibili, possano molte volte sopraggiungere a turbarle... Così i disastri succedutisi in breve volgere di anni, nel nostro paese, hanno ritardato l'esecuzione di opere, gli stanziamenti per le quali, si erano giustamente posti negli stati di previsione della spesa, e che passarono invece naturalmente fra i residui.

Ma la causa che ha avuto ed ha maggiore influenza circa il determinarsi del fenomeno lamentato, è certamente la deficienza del personale tecnico nel corpo del Genio civile; deficienza, resa anche più grave dalle conseguenze dei fatti dolorosi ora ricordati e che hanno avuto per effetto di assorbire la attività di molta parte del personale stesso e quindi di ritardare la compilazione dei progetti di esecuzione e quindi gli appalti, e quindi la attuazione delle opere.

Ho detto che la Giunta del bilancio ha più volte sollecitati i rimedi contro uno stato tanto anormale di cose, ed essa ha sempre trovato nel ministro, è giusto riconoscerlo, favorevole accoglienza. Cominciando dallo stato di previsione per l'esercizio 1908-909 si raggrupparono infatti gli stanziamenti in un numero minore di capitoli, più comprensivi e sintetici; in guisa che fosse permesso di provvedere ai maggiori bisogni di un'opera più alacramente progrediente, colle esuberanze di altro congeneri, tanto in sede di competenza, quanto in sede di residui, e ciò mediante semplici spostamenti interni con atti amministrativi, in base all'articolo 36 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

Si toglie cioè il sangue da un articolo congestionato del bilancio, per correggere l'anemia di un altro articolo dello stesso capitolo.

Ciò ha servito certamente a rendere più snelli i movimenti dell'amministrazione, senza nulla togliere tuttavia alla necessaria garanzia di retto funzionamento, perchè, come voi tutti mi insegnate, il ministro è obbligato a dare trimestralmente al Parla-

mento le tabelle dimostrative di tutti i trasporti di stanziamenti e spese, effettuati da un'articolo all'altro.

D'altra parte l'amministrazione, facendosi carico dei ripetuti rilievi della Giunta del bilancio e delle osservazioni replicatamente fatte entro quest'aula, si studiò di limitare gli stanziamenti per ogni opera, in base ad una valutazione assai prudente dei bisogni presumibili dell'opera stessa nell'esercizio, valendosi opportunamente dei residui, per la elasticità necessaria del bilancio.

Ma tutti questi rimedi di carattere contabile, se possono giovare al problema che ci preoccupa, non possono risolverlo.

La soluzione vera e realmente efficace, non può venire che da una intensificazione dei lavori, che permetta di spendere le somme che si hanno a disposizione, invece di accumularle fra i residui.

Ma è possibile tale intensificazione, col personale tecnico disponibile del Genio civile?

L'onorevole Bertolini, parlando da ministro sul bilancio 1908-909, osservava giustamente come, in causa delle passate riduzioni dei ruoli organici, noi abbiamo nel Genio civile un personale anziano, il quale, non intellettualmente, ma fisicamente non è più in grado di prestare servizio attivissimo; ed un personale giovane, che non ha ancora esperienza sufficiente e quindi dà rendimento scarso. Sicchè è facilmente spiegabile, come in molte parti del Regno, la compilazione dei progetti e l'esecuzione dei lavori non proceda con quella alacrità, che sarebbe consentita dalle disponibilità dei fondi.

Ad aggravare tale condizione di cose, sono venuti i terremoti del 1905, del 1907 e del 1908; che hanno creato bisogni nuovi, urgentissimi e vastissimi: ed una intricata matassa di provvedimenti, colle relative pratiche burocratiche, i quali assorbono l'attività di un vero esercito di funzionari tecnici, stabili o provvisori.

E d'altra parte, come è noto alla Camera, il reclutamento di tale personale tecnico è oggigiorno assai difficile.

Per quanto si siano migliorate le sue condizioni economiche, elevando giustamente gli stipendi, tuttavia per chiunque abbia un po' di ingegno, della attività e della iniziativa, la professione libera presenta molte maggiori risorse che non la carriera dell'impiego. Sicchè i giovani sono riluttanti ad entrare nel corpo del Genio civile e molte

volte quando vi sono entrati, ne escono per darsi al libero esercizio professionale.

Io stesso ho conosciuto a Messina degli ottimi giovani ingegneri andati laggiù come impiegati del Genio civile, e che poi si dimisero per applicare la propria attività all'esercizio privato.

E del resto noi tutti conosciamo gli scoraggianti risultati dei concorsi fatti nei precedenti anni e che non riescono mai a coprire tutti i posti vacanti: risultati confermati anche dalla diligente relazione che abbiamo sott'occhio, dalla quale si può rilevare come da due concorsi per cinquantacinque posti complessivamente, banditi nello scorso anno, non si riuscì ad avere che quarantacinque ingegneri allievi.

E noti la Camera, che il momento attuale dovrebbe essere sommamente favorevole al reclutamento, perchè il paese attraversa una crisi industriale ed in molte parti d'Italia, anche una crisi edilizia, sicchè la disponibilità di ingegneri dovrebbe essere rilevante, in confronto del bisogno.

Ora date le circostanze che sono venute accennando e cioè l'urgenza somma di esecuzione di importanti opere pubbliche, autorizzate dalle leggi, e reclamate a viva voce dalle popolazioni interessate: data l'esistenza dei mezzi necessari per attuarle e data la insufficienza del personale tecnico del Genio civile, è lecito domandare come si potrà provvedere?

Nell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, io faccio una proposta: e cioè che il Governo si valga, ove occorra, principalmente per lo studio dei progetti, e, naturalmente, colle necessarie cautele e garanzie anche dell'opera di professionisti privati; il che porterebbe un grande sussidio alla rapidità di esercizio dei lavori autorizzati.

Io non mi illudo che la mia proposta possa essere accolta con giubilo, dagli appartenenti alla Amministrazione dei lavori pubblici: vi è anche fra di loro, come in ogni ente organizzato, uno spirito di corpo, che porta naturalmente ad un sentimento di avversione verso ogni intromissione esteriore.

Ma noi dobbiamo preoccuparci unicamente del compito che lo Stato si è prefisso di fronte alle giuste, alle sacrosante esigenze delle popolazioni: e dobbiamo fare di tutto perchè tale compito sia assolto nel tempo prefissato; sicchè le popolazioni aspettanti non vadano deluse e non imprechino alla negligenza dello Stato. Ed il mezzo,

sia pure straordinario e transeunte, che io propongo, sono certo, che potrà efficacemente giovare all'uopo.

Difatti, lo Stato potrà per tal modo rivolgersi a professionisti provetti e specializzati in date categorie di lavori, per lo studio e la compilazione dei progetti: mentre ora deve valersi di personale giovane assunto forse provvisoriamente e che non ha la sufficiente pratica di lavori: oppure di personale che avrebbe le doti necessarie, ma al quale, per le molteplici occupazioni, manca assolutamente il tempo per uno studio ponderato.

Ed avviene così, prima di tutto, il fenomeno lamentato della grande lentezza di attuazione delle opere autorizzate; ed in secondo luogo l'inconveniente gravissimo, rilevato opportunamente dall'onorevole relatore, e cioè il verificarsi sempre di contestazioni da parte delle imprese assuntrici di lavori, le quali contestazioni portano inevitabilmente a far spendere per i lavori medesimi, somme molto maggiori di quelle preventivate.

« È questa delle contestazione colle Imprese - scrive il relatore - una fatalità che incombe con inesorabile costanza ai lavori dello Stato » ed egli giustamente la attribuisce da una parte alla cupidigia degli imprenditori, ma dall'altra alla imperfezione dei progetti: in ordine alla quale vorrebbe che fossero opportunamente stabilite le responsabilità.

Ora la responsabilità - non soltanto morale - alla quale l'onorevole relatore vorrebbe chiamati i compilatori dei progetti, non saprei come si potrebbe colpire, quando il personale tecnico potesse dimostrare la materiale impossibilità in cui si trova di compiere un lavoro ponderato, per l'accumularsi di impegni. Ricordiamo quante e quanto gravi siano le attribuzioni che le varie leggi in favore dei paesi colpiti dal terremoto, sono venute addossando al Genio civile; per progetti, per controlli, per vigilanza e via via - e dovremo concludere che con un personale tanto affaticato, non si può usare di un eccessivo rigore, circa la esattezza della produzione, nè pretendere che faccia procedere celeremente la attuazione delle opere reclamate dai bisogni urgenti.

Un sussidio, almeno temporaneo, è dunque indispensabile, ed io, nell'interesse dello Stato, non so vederlo che nel mezzo da me proposto; il quale ha il vantaggio di non congestionare eccessivamente l'amministrazione dei lavori pubblici, colla assunzione

di sempre nuovo personale provvisorio, personale che, naturalmente, è sempre spinto non ad effettuare, ma a rallentare i lavori, onde assicurare a sè stesso un più lungo periodo di impiego.

E la necessità assoluta di intensificare i lavori, si sente principalmente nei paesi colpiti dal terremoto.

In Calabria ed a Messina, in fatto di opere stabili, tutto resta ancora da fare. Gli stessi lavori che si erano appaltati in Calabria prima dello sconvolgimento sismico del 1908, si sono arenati; sicchè, come si rileva dalla Relazione che ci sta davanti, di fronte a circa tre milioni di pagato e cioè di eseguito, si ha una disponibilità di altri diciotto milioni per opere che avrebbero dovute essere già compiute e non sono invece ancora iniziate.

E le popolazioni intanto giustamente protestano, e come dice, con fine ironia il relatore, non inneggiano certamente alla solerzia provvida dello Stato.

Ed io che anche poche settimane fa mi sono recato laggiù, ho sentito, da una parte il coro unanime di proteste contro l'opera eccessivamente lenta del Governo; dall'altra i lamenti giustificati del personale del Genio civile, per il lavoro improbo al quale è sottoposto e che non può mai essere completamente tenute a giorno; lavoro che deve inoltre svolgersi in un ambiente naturalmente ostile, perchè al Genio civile si fa risalire la responsabilità della stasi nell'esecuzione delle opere.

Ed è urgente, onorevole ministro, di provvedere a dare un vigoroso impulso alle opere stabili in quelle regioni.

A Messina ed a Reggio, coi mezzi che il Parlamento ha messo a disposizione del Governo e coi piani regolatori approvati, a quest'ora dovrebbero essere già progettati, appaltati ed iniziati gli edifici pubblici, i lavori del porto e via via.

Invece, per riguardo agli edifici pubblici, ho sentito dire che i vari Ministeri non si sono ancora accordati circa l'ordine di precedenza: per il porto, si stanno facendo ora rilievi di scandaglio e le trivellazioni onde constatare la natura del terreno. Io non nego che del lavoro se ne sia fatto, e molto; ed io stesso ho difeso parecchie volte, e pubblicamente, il Genio civile, contro accuse infondate di neghittosità e di insipienza. Ma si deve fare di più, valendosi anche di mezzi straordinari, poichè assolutamente straordinario è il caso al quale si deve provvedere: e soprattutto si deve rendere snello

il funzionamento dei servizi, riducendo al minimo possibile l'impastoiamento burocratico.

Quando si pensi che al patronato « Regina Elena », che è pure opera di carattere nazionale, sono occorsi oltre sei mesi di laboriose pratiche cogli uffici e col Ministero per avere, pagandola, un'area di 2,000 metri quadrati a Messina, per erigervi un orfanotrofio, si può avere un'idea della rapidità con la quale le pratiche vengono sbrigiate.

E si convinca, l'onorevole ministro, che fino a quando gli edifici pubblici non sorgerranno a Messina ed a Reggio, come in tutte le zone desolate, anche l'edilizia privata non potrà svilupparsi. Occorre una affermazione solenne di risurrezione delle città e delle borgate, perchè i cittadini si sentano incoraggiati a fare.

Se no, perdurerà quel carattere di provvisorietà, che deprime moralmente le popolazioni, abituandole ad una esistenza di carattere semizingaresco: e che non permettendo lo sviluppo dei commerci e delle industrie, riesce di forte danno alle finanze dello Stato ed all'economia del paese. È di convenienza adunque per tutti, che le cose rientrino al più presto possibile nell'ordine normale.

Ma perchè questo avvenga, occorre valersi di tutti i mezzi possibili e soprattutto fare, fare, fare! (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Sanjust.

SANJUST. Onorevoli colleghi, sono ormai 32 anni che ho l'onore di occuparmi di lavori pubblici. E mi sono dovuto occupare di tali lavori in regioni d'Italia svariatissime per configurazione e per potenzialità economica. E ho dovuto ancora, per un cumulo di circostanze sopravvenute, occuparmi anche di lavori all'estero, lavori di importanza più limitata, che però mi hanno dato campo di osservare come si svolgano i lavori pubblici in località diverse dal nostro paese ed in qual modo colà si sieno congegnate le leggi ed i regolamenti necessari alla buona esecuzione delle opere pubbliche.

Questa preparazione mi permette di esporre oggi qualche modesta idea sopra l'ordinamento generale delle opere pubbliche in Italia, avuto riguardo appunto a tutto ciò che hanno lamentato coloro che mi hanno preceduto, e giustamente lamentato se guardiamo solamente la parte essenziale di questi lamenti, ossia i ritardi che oggi

sono inevitabili nello studio dei progetti e nell'esecuzione dei lavori.

Se noi vogliamo risalire alle cause vere di questi ritardi ed alle ragioni per le quali questi ritardi si sono avuti, dobbiamo badare da quali ordinamenti dipende la nostra amministrazione sia nel senso legislativo, sia nel senso regolamentare.

Voi sapete, onorevoli colleghi, che l'amministrazione italiana fonda tutta la sua legislazione tecnica sopra la legge ormai antica del 1865, la quale si è dimostrata un vero monumento legislativo. Credo infatti che tutti coloro che l'hanno dovuta lungamente maneggiare, abbiano constatato come i valentuomini che l'hanno studiata, abbiano compiuta un'opera mirabile la quale quasi precorreva i suoi tempi.

Orbene, la scienza ha progredito, i bisogni sono cresciuti, si son trovati nuovi mezzi di locomozione e quella legge ormai ha fatto il suo tempo; non certo in tutte le sue parti, ma lo ha fatto talmente nei particolari che non può più servire ai lavori pubblici del giorno d'oggi, per cui le amministrazioni che si sono succedute al palazzo di San Silvestro hanno dovuto proporre numerosissime leggi le quali o integrano, o modificano, o perfezionano, o guastano qualche volta la legge del 1865.

Ricordo che or sono parecchi anni il compianto ministro Prinetti aveva nominata una Commissione incaricata di redigere un testo unico delle leggi sui lavori pubblici, tenendo conto di tutte le modificazioni posteriori; ma di questa Commissione, come capita spesso purtroppo, dati i nostri costumi parlamentari e ministeriali, non si è parlato più. Rammento pure che era stato diramato un questionario a tutti gli Uffici del Genio civile perchè ognuno facesse le sue osservazioni riassumendo in tre grandi colonne le diverse leggi, le modificazioni avvenute nel testo principale e via dicendo: ora questo lavoro può sembrare inutile e qualcuno lo diceva inutile colla scusa che poco dopo la compilazione e l'approvazione del testo unico sarebbero sopravvenute nuove complicazioni e quindi si sarebbe sentita la necessità di nuove modificazioni.

Ma io non sono di questo avviso. Le leggi di questo genere sono le pietre miliari di una legislazione, tanto vero che pietra miliare della legislazione è stata la legge del 1865 e pietra miliare ne diverrebbe quella che si facesse ora con un testo unico bene organizzato.

Non credo di presentare a questo propo-

sito alcun ordine del giorno; ma mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro di vedere se non valga la pena di prender in esame l'opportunità della compilazione di questo testo unico il quale darebbe a coloro che debbono applicare le leggi uno strumento assai più facile della farraginosa quantità di leggi che ora dobbiamo tener presente e consultare.

L'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici sanno bene quante leggi dobbiamo nella nostra Amministrazione continuamente studiare e consultare e quali e quanti dubbi queste leggi facciano sorgere.

Questo per ciò che riguarda la legislazione; ma non abbiamo uno strumento migliore e più facile nei regolamenti i quali spesso intralciano l'opera degli uffici esecutivi. Ed anche qui è necessario che i regolamenti tendano alla semplificazione, alla rapidità e ad un ben inteso decentramento.

E poichè ho detta la parola decentramento, bisogna che vada un po' più in là e che dai regolamenti passi agli organi che devono eseguire le leggi ed i regolamenti e quindi i progetti ed i lavori.

Questi organi sono l'Amministrazione centrale e il personale del Genio civile sparso nelle diverse provincie d'Italia.

Ora io sono lieto, e, naturalmente, è letizia di famiglia, nel constatare che tutti gli oratori, che mi hanno preceduto, hanno lodato l'amministrazione dei lavori pubblici e i funzionari, che la compongono.

Effettivamente nella nostra amministrazione vi è molta abnegazione, molta volontà di lavorare, con risultati alle volte superiori a quelli, che si potrebbero sperare. Ma molte volte le leggi, i regolamenti, gli ordinamenti inceppano l'opera non solo dei funzionari, ma anche dello stesso ministro e dello stesso sottosegretario di Stato.

Noi abbiamo a volte delle necessità tali, per le quali un progetto, prima di arrivare all'esecuzione, deve passare attrarerso tante trafilie, che portano il tempo necessario ad uno, a due anni e forse anche a più. Io ho sentito l'onorevole Guicciardini, che si lamentava per i ritardi di una certa bonifica. Ebbene, ciò è conseguenza dei nostri ordinamenti. La colpa del ritardo non risale ad alcuno. Si cercano i responsabili, ma i responsabili non vi sono, perchè tutti hanno le mani e i piedi legati a cominciare dal ministro, per terminare coll'ultimo funzionario.

Orbene, su questo argomento bisogna assolutamente provvedere se non si vogliono

moltiplicare ed accrescere i ritardi e le conseguenti lagnanze.

Già il ministro Genala aveva formato i compartimenti, che esistono oramai come ombre di sé stessi. Questi compartimenti, dei quali si è detto che abbiano fatto cattiva prova, in realtà non hanno fatto prova cattiva; hanno fatto una prova parziale.

Occorreva completarli, integrarli, vedere quali fossero le manchevolezze, colmarle e farli diventare organismi vivi. Questo non si è fatto. Ed è perciò che raccomandando vivamente perchè s' applichi un sistema per integrare il nostro servizio, dando a questi compartimenti una vera vitalità, un potere effettivo, e facendo in modo che essi possano risolvere la massima quantità di questioni, che oggi sono risolte al centro, riservando a questo di stabilire le grandi linee di massima e di risolvere le sole questioni di gravissimo momento.

Se noi avviassimo l'amministrazione sopra una via di questo genere, io credo che si potrebbero ottenere risultati stupefacenti, in quanto che certi affari, che richiedono più di un anno per essere sbrigati, richiederebbero forse pochi mesi, e talora pochi giorni.

Noi abbiamo certi ordinamenti speciali nelle nostre leggi, che permettono in certe circostanze particolari di agire con la massima urgenza e siamo arrivati a questo punto, che talora ci si serve della somma urgenza larvando una mezza urgenza, per arrivare a far presto, perchè altrimenti non si riuscirebbe nell'intento.

Veniamo al personale. Ho sentito lamentare che il nostro personale è vecchio e sfiancato, od è giovane ed inesperto. Speriamo che ci sia qualcuno, che non appartenga nè all'una nè all'altra categoria, ma a quella del giusto mezzo!

Come in tutti i personali, abbiamo in questo dei buoni, dei mediocri, dei cattivi, ma la generalità è assai buona.

È certo però che in questo momento, il nostro personale, manca di quell'elemento continuativo giovane, che lo riusanguini continuamente e lo porti all'altezza ed alla omogeneità di un tempo.

Una volta, nessuno se ne andava e tutte le giovanifalangi, che si succedevano, formavano le diverse categorie di personale più o meno giovane, più o meno sfiancato, di cui oggi ha parlato il mio amico Nava, come se non ci fossero che i soli due estremi: o giovanissimi, o molto vecchi.

Orbene, perchè il nostro reclutamento è mancato?

C'è chi dice che è mancato perchè l'allettamento, esercitato dalla libera professione, ha tolto a molti il gusto di restare in una carriera soggetta a determinati legami.

Questo è vero in parte e si deve ad una tendenza dell'oggi generale in tutti, di non legarsi più ad una disciplina e ad un peso quale è quello di un pubblico ufficio.

Ma ciò dipende altresì in gran parte dalle condizioni di carriera. L'attuale carriera dei nostri ingegneri non è equilibrata. È largamente remunerata in principio, e poco sul fine, specialmente nei gradi più penosi, più faticosi, come quello degli ingegnere capi che hanno la massima responsabilità ed il massimo lavoro, essendo poi retribuiti in modo relativamente più scarso di ciò che gli altri non siano.

Anche su questo argomento richiamo l'attenzione del ministro perchè una modificazione in questo senso sarebbe utilissima. E mi fermo solo agli ingegneri capi, noti l'onorevole ministro, e non vado più in su, perchè più in su non c'è bisogno di andare, e perchè sono gli ingegneri capo che non stanno bene. Per cui è naturale che gli allievi, che vedono questo stato di cose, sapendo che cosa valga quella posizione cui sono avviati che pur costerà loro tanti anni di lavoro e tanti sacrifici, si disgustano e se ne vanno.

A parte questa, ci sarebbero molte altre ragioni che potrei portare oggi, ma, stante l'ora tarda, non voglio tediare più oltre la Camera, mi fermo a questo punto, e passo ad un'altra questione molto importante, quella degli appalti.

Noi seguiamo un sistema che dura da moltissimo tempo, ma sappiamo benissimo che all'estero vi sono altri sistemi completamente diversi.

Nel Belgio, ad esempio vi è un sistema col quale non si assume l'appaltatore che fa la migliore offerta, ma quello che dà le migliori garanzie.

Altrove si dà lo schema generale del progetto e si domanda all'appaltatore il progetto dettagliato con la sua offerta concreta. Ho visto questi ed altri numerosi sistemi, tutti diversi dal nostro, che è fondato solo sul valore della scheda.

Ora non c'è chi non vegga come col nostro sistema colui che fa la migliore offerta, sia pure il pessimo tra gli appaltatori, deve essere assunto e per questo siamo cascati il

più delle volte in mano di appaltatori che sono inadeguati alle loro obbligazioni e che creano delle liti invece di fare dei lavori.

Ed anche su questo argomento richiamerei l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè si studi se non sia bene, d'accordo cogli altri Ministeri interessati, perchè bisogna ritoccare la legge di contabilità generale, di trovare un sistema d'appalto più moderno e più consono alle attuali esigenze.

E termino per ciò che riguarda la parte generale, per dedicare le mie ultime parole all'isola di Sardegna nella quale io rappresento il collegio di Cagliari,

Ho avuto nel 1897 l'onore di prender parte, e parte attivissima, per ciò che riguarda la parte tecnica ed agraria, allo studio della legge speciale per l'isola di Sardegna, come ebbi poi l'onore di prender parte allo studio per la legge speciale della Basilicata.

Ora la legge della Sardegna riguardava un complesso di provvedimenti tutti talmente legati tra di loro che l'uno non si può supporre, tecnicamente parlando, se non coesiste anche l'altro.

Il ritardo nello studio dei progetti e nello stanziamento dei fondi ha fatto sì che l'armonia della legge ne ha sofferto e questi progetti procedono a tentoni e con ritardo, non completamente legati tra loro, senza che se ne possa trarre tutto l'effetto che potrebbero dare.

Raccomando perciò vivamente all'onorevole ministro ed all'onorevole sottosegretario di Stato di studiar bene quanto riguarda l'esecuzione dei lavori, per vedere se non sia il caso con qualche organismo più rapido e continuativo da instituirsi sopra luogo, di poter dare un impulso speciale all'approvazione della legge ristabilendo quell'armonia che in parte è stata guastata.

Alcuni lavori recenti particolari fatti in economia, posso dire, per conoscenza locale, che sono riusciti, ed hanno dato luogo ad una curiosa constatazione di prezzi unitari molto bassi per certe categorie di lavori, e sarebbe bene che queste esperienze si continuassero con un sistema più completo ed organico, che permettesse quindi di spendere le somme destinate all'Isola nel modo più utile, cercando di ottenere ciò che noi tecnici cerchiamo sopra tutto: il massimo effetto utile con la minima spesa.

E poichè ho la parola, dirò ancora qualche cosa sopra la relazione ed il bilancio in generale.

Io avrei avuto piacere di vedere nel bi-

lancio e nella relazione, che con tanta cura e con tanta sapienza ogni anno ci presenta l'onorevole Pozzi, qualche cifra che desse un criterio esatto del modo col quale sono spese le somme che sono bilanciate, in relazione all'unità di lavoro.

Mi spiego: non si può apprendere dal bilancio quanto costa in media la manutenzione di un chilometro di strada nazionale onde non c'è modo di far confronti con quanto si spende altrove. Non si può apprendere quanto costa l'escavazione di un metro cubo nei porti; non vi è modo di vedere insomma se le somme che si spendono sono spese bene.

Ciò mi ricorda una tabella di cinque miliardi che si è compilata per presentarla all'esposizione di Milano. C'erano in quella tabella cinque miliardi di cifre; ma non c'era niente che dicesse se si trattava di danari spesi bene o spesi male.

Ora, qualche accenno in qualche categoria di lavori ordinari e straordinari che e desse un'idea ben chiara del modo nel quale è speso il danaro consunto, sarebbe utilissimo; e questo si potrebbe ottenere con una certa facilità, dando una certa forma a certe parti del bilancio.

L'ora è tarda e quindi non aggiungo più altro.

Io mi auguro che il Ministero dei lavori pubblici possa avviarsi sopra una via moderna; intendo dire che possa in certo modo industrializzarsi e acquistare quella elasticità di movimenti e quella facilità di lavoro che lo può mantenere, come finora è stato uno degli strumenti migliori per l'economia del nostro Paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue ora l'onorevole Agnesi, il quale ha presentato anche un ordine del giorno.

Crede l'onorevole Agnesi di poter svolgere brevemente il suo ordine del giorno?

AGNESI. Sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora ne do lettura:

« La Camera invita il Governo a provvedere sollecitamente a tutto il problema delle strade comunali rotabili, aumentando specialmente gli stanziamenti per la loro costruzione e ricostruzione.

« Agnesi, Curreno ».

L'onorevole Agnesi ha facoltà di parlare.

AGNESI. Non farò un lungo discorso ma mi limiterò a brevi raccomandazioni

all'onorevole ministro su determinati argomenti, cercando di non ripetere ciò che con vera competenza venne su ciascun oggetto già esposto da egregi colleghi, e senza ripetere ciò che io ebbi già ad esporre nella discussione dei precedenti bilanci.

E principio dal problema della costruzione delle strade rotabili intercomunali, nei riguardi specialmente degli impegni finanziari del bilancio.

Due sono le leggi che permettono ai Comuni, che ancora non ne hanno alcuna, di costruirsi una strada rotabile, che li allacci alla restante rete stradale.

Una è quella del ministro Balenzano dell'8 luglio 1903, di accesso alle stazioni ferroviarie, l'altra è quella del ministro Gianturco del 15 luglio 1906, cosiddetta dei Comuni isolati, che serve specialmente pei Comuni che distano, oltre i 25 chilometri dalle stazioni ferroviarie. Questa legge venne poi completata e resa di pratica e facile attuazione dalla legge del ministro Bertolini, del gennaio 1910, presentata al Parlamento dal ministro Rubini.

Al ministro Bertolini, che, dietro vive raccomandazioni mie e di egregi colleghi fatte durante la discussione dell'ultimo bilancio, ha prontamente concretato questa ultima legge vada il ringraziamento nostro e quello dei poveri Comuni rurali di montagna che, colle agevolzze di questa legge potranno quanto prima ottenere la tanto desiderata strada rotabile.

La legge del 1903 obbliga lo Stato a bilanciare ogni anno la somma di un milione e mezzo di lire.

Dal 1903-04 al 1910-11 son già, passati otto esercizi. Quindi si avrebbero dovuto bilanciare già dodici milioni.

Le somme vennero infatti bilanciate, ma una parte di esse fu poi stornata e destinata per altri capitoli.

Infatti rimasero bilanciate nei vari esercizi tante somme per un totale di lire 8,360.000.

Ora poi, col progetto di legge n. 608, presentato dall'onorevole ministro nella seduta del 29 novembre ultimo scorso si propone di aggiungere al capitolo 145, stornandole dai residui, lire 700,000. Si ha così uno stanziamento totale di lire 9,068,000.

Mancano ancora quindi circa tre milioni per completare gli stanziamenti prescritti dalla legge del 1903.

Questo ritardo negli stanziamenti porta grave danno ai comuni, perchè i sussidi governativi non vengono pagati a seconda dell'avanzamento dei lavori.

Ecco quello che ordinariamente capita a ciascun comune che deve costruire una strada col beneficio di questa legge.

Mentre, supponiamo, il comune ha dal Ministero avuto comunicazione verso la metà del 1909 che la sua domanda è accolta e che il sussidio sarà accordato e che quindi può principiare i lavori, nel decreto reale di concessione che arriva dopo vari mesi che si sono cominciati i lavori, si stabilisce che la prima rata di pagamento avrà luogo il primo luglio 1911, e le altre a semestri successivi.

Per cui quel comune, che ha appaltato e cominciato i lavori, per tacitare l'imprenditore, che protesta danni d'ogni sorta, per tacitare la popolazione che protesta contro la sospensione dei lavori è obbligato a ricorrere subito a prestiti privati a tasso elevato, ed a rivolgersi poi alla Cassa depositi e prestiti per ottenere un mutuo pari all'ammontare del sussidio governativo e del sussidio provinciale, giacchè la provincia imita il Governo nel pagare con ritardo le sue quote, ossia dopo che ha pagato lo Stato. È quindi un nuovo onere che capita al comune, e che egli non aveva previsto.

Per eliminare questo inconveniente è necessario in primo luogo stanziare i tre milioni, di cui il bilancio è debitore: in secondo luogo sarebbe necessario poter aumentare la rata annuale di stanziamento: invece del milione e mezzo stanziare ogni anno tre milioni.

Devesi notare che presentemente il Ministero ha già tanti impegni fra provvisori e definitivi per 14 milioni.

Devesi pure tener conto che d'ora innanzi questi impegni non andranno diminuendo, ma andranno crescendo. Sono almeno 4,000 chilometri di strada che si costruiranno coi benefici di questa legge, e di cui i comuni hanno completato o stanno completando progetti e domande.

Per cui, calcolando a sole lire 20,000 al chilometro la spesa occorrente media, queste strade di accesso alle stazioni importeranno una spesa di almeno 80 milioni, di cui 40 milioni saranno a carico dello Stato. Sulla base di un milione e mezzo l'anno, saranno necessari 26 anni circa per pagare tutti i sussidi.

Di conseguenza i comuni che d'ora innanzi costruiranno le loro strade, dovranno attendere molti anni prima che venga il loro turno nell'avere i sussidi del Governo.

A questo stato di cose conviene mettere

rimedio se si vuole sollecitare la costruzione di quelle strade.

O, come ho detto, si raddoppia almeno lo stanziamento annuale; oppure conviene applicare anche a queste strade il sistema progettato dall'onorevole Bertolini per le strade dei comuni isolati: autorizzare cioè la Cassa depositi e prestiti ad anticipare le somme occorrenti per eseguire i lavori, e lo Stato concorra a pagare per metà gli interessi fino a quando saranno versati i sussidi.

Se poi, per necessità di bilancio, o non si può o non si vuol fare l'un sistema e l'altro, ma allora si abbia la franchezza di invitare i comuni a rimandare ad epoca migliore la costruzione delle loro strade e di dichiarare loro che nonostante la rosea relazione dell'onorevole Tedesco sulla situazione finanziaria dello Stato, i fondi destinati al bilancio dei lavori pubblici, sono completamente esausti: sono al secco.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Si è aumentato di 12 milioni il bilancio dei lavori pubblici per l'anno venturo e forse avrà un altro aumento.

AGNESI. Sì, ma vi sono tanti impegni per 14 milioni solo per queste strade!

Tre dunque sono le mie raccomandazioni su questo oggetto: o bilanciare somme maggiori, o preparare una legge simile alla legge Bertolini del 4 gennaio 1910, oppure mettere sull'avviso i comuni interessati che il Governo non può soddisfare subito a tutte le loro richieste ed essi dovranno attendere anni parecchi per avere i promessi sussidi.

Per la legge del 1906 in favore dei comuni isolati, fu bilanciato un milione nell'esercizio 1905-906; nulla fu bilanciato nell'esercizio 1905-1906, nulla fu bilanciato nell'esercizio 1907-1908.

Nell'esercizio 1908-909 fu bilanciato un altro milione che poi fu stornato, promettendo però che poi sarebbe stato reintegrato: cosa che non fu fatta.

Nell'esercizio 1909-10 furono stanziate lire 500,000 e con una legge Bertolini per varie opere pubbliche si dispose di stanziare per gli esercizi 1910-11, 1911-12, 1912-13 un milione e l'anno.

Sicchè alla fine dell'esercizio 1910-11, si avrebbero lire 1,500,000 di residui negli anni passati più un milione nel presente esercizio, e così un totale di lire 2,500,000.

Ora col disegno di legge numero 608 si propone di stornare dai residui lire 1,400,000. Così non rimarrebbero che lire 100,000 di residui e lire 1,000,000 dell'attuale stanziamento.

Totale lire 1,100,000, somma veramente irrisoria per dar principio in questo primo anno a tanti lavori elencati nel primo piano triennale, che vennero calcolati a 15 milioni, mi pare, e dei quali già molti comuni hanno quasi pronti i progetti.

Io comprendo che per bisogni di cassa, od anche per alleggerire la massa dei residui, sia bene fare di questi trasporti di somme da capitolo a capitolo.

Ma non conviene toccare quelle somme che possono essere necessarie per l'oggetto cui sono destinate, a meno che si voglia sospendere o ritardare quei lavori, cui le somme sono destinate.

E mi dà questo timore il fatto successo nella provincia di Portomaurizio e forse anche in altre.

Nel mese di giugno scorso il prefetto ha comunicato ai comuni interessati di essere stati compresi nel primo piano triennale di esecuzione. Contemporaneamente chiedeva loro se volevano o no valersi della facoltà loro concessa dall'articolo 5 della legge Bertolini, cioè di far studiare da loro privati ingegneri i progetti delle loro strade.

I comuni risposero subito ai primi di luglio, dichiarando di voler compilare essi stessi i progetti delle loro strade, e nominando gli ingegneri a ciò incaricati.

Quelle deliberazioni mandate al Ministero per il *nulla osta* non furono ritornate ai comuni che alla fine dell'ottobre; sicchè ora per la cattiva stagione non è più possibile che il Genio civile faccia per tutti quei comuni i primi sopralluoghi per determinare il tracciato, come vuole l'articolo 4 del regolamento, e non è più possibile agli ingegneri fare in campagna le necessarie misurazioni.

Si son perduti quindi i mesi migliori per una inutile formalità; giacchè la facoltà concessa ai comuni dall'articolo 5 della legge di far eseguire da propri ingegneri i progetti non poteva essere loro negata.

Quelle deliberazioni quindi non avevano bisogno di avere il visto od il *nulla osta* di Roma.

Ciò potrebbe far supporre — cosa che però io non credo — che si cerchino tutti i mezzi per rimandare gli appalti dei lavori. E sarebbe una cosa veramente ingiusta verso quei poveri comuni di montagna.

Io raccomando adunque all'onorevole ministro di voler far sentire tanto agli Uffici amministrativi del Ministero, quanto alle Prefetture ed agli Uffici del Genio civile di sollecitare le pratiche e di semplifi-

carle, onde presto un primo grosso gruppo di strade possa essere appaltato.

E raccomando all'onorevole ministro di aggiungere nel progetto di legge numero 608 l'obbligo per lo Stato di stanziare nel prossimo bilancio 1911-12 non solo il milione portato dalla legge Bertolini, ma anche questa somma di lire 1,400,000 che ora si storna dai residui. Altrimenti io temo che a questa somma possa succedere quello che è successo al milione del 1908-909 che si è stornato, ma che non è stato più reintegrato.

Passando ora dalla costruzione alla manutenzione delle strade comunali, io raccomando all'onorevole ministro di voler presentare un progetto di legge col quale si affidi alle provincie la cura di quell'immenso demanio stradale, costituito dalle strade comunali. La spesa dovrà essere fatta a carico della provincia con un lieve concorso del Governo.

Il concorso dello Stato è giustificato dal fatto che lo Stato ha largamente contribuito alla costruzione di queste strade, e dovrebbe pure contribuire alla loro ricostruzione, se per mancanza di manutenzione quel patrimonio andasse perduto.

Al Ministero dei lavori pubblici si son già fatti degli studi in proposito, ed amo sentire che la questione sia oggi già completamente matura.

Colla manutenzione delle strade si collega la cilindratura delle strade.

Io non ripeterò quanto ebbero già a dire egregi colleghi a questo proposito. Solo ripeterò all'onorevole ministro la raccomandazione già da me fatta in una passata mia interrogazione, di voler adottare, almeno come prova, questa cilindratura nella strada nazionale che da Ventimiglia va a Vievola.

Nel primo tratto quella strada è italiana, tra Breglio e Fontan è in territorio francese, poi ridiventa italiana tra Fontan e Vievola.

Il Governo francese mantiene nel miglior modo il suo tratto colla cilindratura a vapore; invece il Governo italiano usa l'antico sistema dei ricarichi parziali, lasciando alla pioggia ed all'ordinario caraggio la cura di assodare il pietrisco. Il contrasto fra i due sistemi è assai stridente, e l'Italia nel confronto vi fa ben meschina figura.

Quella strada merita le migliori cure dello Stato perchè rappresenta finora il completamento della ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia che finora si arresta a Vievola.

Essa è perciò battuta da automobili pubbliche ed omnibus a cavalli pel trasporto dei passeggeri che dalla provincia di Cuneo

scendono alla Liguria o vanno nel Mezzogiorno della Francia.

Una prova di cilindratura su quella strada sarebbe facile perchè si potrebbe usare il rullo compressore della vicina città di Ventimiglia oppure ricorrere alla stessa impresa che serve il Governo francese adottando anche lo stesso capitolato e gli stessi prezzi.

Faccio questa raccomandazione, anche a nome del collega onorevole Marsaglia che trovasi assente per indisposizione, e credo di interpretare anche il pensiero degli onorevoli Galimberti e Rovasenda, aggiungendo le loro alle mie raccomandazioni.

Ancora raccomando nuovamente e vivamente all'onorevole ministro di far provvedere prontamente a riparare i gravissimi guasti prodotti alle opere pubbliche stradali ed idrauliche della Liguria e specialmente della provincia di Portomaurizio, in seguito alle recenti alluvioni e nubifragi: e gli raccomando di voler proporre l'estensione alla provincia di Genova e Portomaurizio delle agevolzze e dei benefici proposti per le provincie di Torino, Forlì, Napoli e Salerno nel progetto di legge n. 608 che sta dinanzi alla Camera: benefici che riguardano tanto le opere provinciali, comunali e consortili quanto i fabbricati urbani e rustici di proprietà privata.

Infine, ed ho finito, raccomando all'onorevole ministro di voler nel tempo stabilito, ossia entro il febbraio prossimo, presentare alla Camera il promesso progetto di legge di maggiori facilitazioni per la costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e specialmente per quelle ferrovie che dovendo attraversare regioni alpine od appenniniche, l'attuale sussidio chilometrico non è sufficiente per le loro costruzioni.

L'onorevole Astengo ha anche domandato la nomina di apposite Commissioni che studino la zona di competenza di ciascun porto. Io non mi oppongo certamente a nuovi studi pel porto di Savona. Pel porto di Oneglia credo sia già sufficiente la relazione Adamoli, che con vera competenza ha già studiato il problema e che ha già dichiarato l'importanza della ferrovia Garesio-Oneglia che dovrebbe far capo a quel porto.

Quindi per Oneglia non è più il caso di studiare, ma di fare. Di conseguenza io sarò ben grato all'onorevole Sacchi se vorrà presentare questo progetto ferroviario che stabilirà maggiori aiuti alle ferrovie private da parte del Governo. Così si renderà pos-

sibile la costruzione della ferrovia Oneglia-Garessio-Mondovì che, insieme colla Fossano-Mondovì-Ceva, verrà a formare una delle arterie principali ferroviarie per le comunicazioni del Piemonte col mare, colla Liguria e col Mezzogiorno della Francia. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazione di una relazione

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

CAMERA. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta del bilancio, la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge di ordinamento del Real corpo delle guardie di finanza ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata, distribuita e iscritta nell'ordine del giorno.

Presentazione di una proposta di legge.

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

Interrogazioni e interpellanze.

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

RIENZI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere se intenda di provvedere energicamente al rincredire in Sardegna del malandrinaggio.

« Pais-Serra ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, perchè non si provvide a rifornire la pretura di Catanzaro del personale necessario pel funzionamento della giustizia in quella importante sede.

« Antonio Casolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se non creda disporre la sollecita distruzione dei campi fillosserati in provincia di Terra d'Otranto.

« Di Frasso ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli esteri per sapere se sia esatto che il nostro ambasciatore a Costantinopoli abbia trovato necessario di fare proteste al Governo turco e quale ne sia stato il motivo. Inoltre se sia vero che l'incidente d'Hodeida si finirebbe colla strana dichiarazione che l'Italia aveva ragione nella forma e la Turchia nella sostanza.

« Galli ».

« Il sottoscritto — deplorando la nota delle quattro potenze protettrici contro Creta, avversa non solo ai principi, ma a prece lenti della politica italiana — domanda al ministro degli affari esteri quando intenda pubblicare i libri verdi su Creta e sul Maocco, affinchè il Parlamento sappia se anche nel Mediterraneo orientale vuole perdere ogni influenza dell'Italia, come già disgraziatamente avvenne nel Mediterraneo occidentale.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se egli ritenga ispirate alle leggi ed ai regolamenti in materia, le contravvenzioni elevate in questi ultimi mesi a carico di numerosi rivenditori di generi di privativa perchè non provvisti di una particolare licenza per i valori bollati.

« Valvassori-Peroni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se intend e quando presentare un disegno di legge per migliorare le condizioni economiche del personale di educazione dei Riformatori governativi.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sul pessimo funzionamento dell'esercizio della linea cumetnea sia in rapporto alla sicurezza dei viaggiatori che al trattamento fatto al personale.

« Grassi-Voces ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda prendere provvedimenti per compiere lo studio del raccordo da Sorgono-Nuoro, e pel prolungamento del tronco ferroviario da Nuoro al mare di Orosei.

« Are ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze qualora i ministri interessati non vi si oppongono entro il termine regolamentare.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego la Camera di volere tenere seduta domani mattina... (*Movimenti a sinistra*). Oh! c'è tempo ancora! (*Viva ilarità*)... seduta per discutere alcuni disegni di legge di carattere urgente, fra cui i provvedimenti per opere idrauliche e per opere forestali. È una legge che ci ritorna dal Senato con alcune modificazioni e che urge sia approvata per i provvedimenti indispensabili, che la Camera conosce, dopo le ultime piene. Oltre a questo, ho indicato all'onorevole Presidente alcuni altri disegni di legge di carattere urgente che potranno anche discutersi domattina.

PRESIDENTE. Credo che la Camera, come l'onorevole presidente del Consiglio propone, consentirà di buon grado a tener seduta domattina.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno ne sarebbe il seguente:

1. Proroga del termine di cui all'articolo 1° della legge 21 luglio 1910, n. 589.
2. Maggiore assegnazione di lire 2,400,000 per la costruzione dell'edificio per le Casse postali di risparmio in Roma.
3. Vendita a trattativa privata di alcuni terreni presso Gaeta.
4. Impianto di una rete radio-telegrafica interna.
5. Modificazioni ad alcuni ruoli organici del personale del Ministero del tesoro e di Uffici e Aziende dipendenti.
6. Provvedimenti per opere idrauliche e per opere idraulico-forestali dei bacini montani. (*Modificato dal Senato*). (3-B, 3-C)
7. Provvedimenti a favore dell'industria del petrolio.
8. Ampliamento del silurificio di San Bartolomeo e impianto di una officina torpedinisti.

Alle 14 poi: Interrogazioni; verifica di poteri (elezione contestata del collegio di Comacchio, eletto Marangoni); discussione della proroga a tutto marzo dell'esercizio provvisorio dei bilanci non ancora approvati e di quello del fondo per la emigrazio-

ne; indi votazioni e seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Avverto poi, sin da ora, che domani dovremo procedere a due votazioni segrete; non solo perchè abbiamo da votare i disegni di legge approvati per alzata e seduta, ma perchè ad essi dovranno anche aggiungersi gli altri che saranno, io spero, discussi ed approvati domattina. Tanto che, per economia di tempo, io chiederò alla Camera il permesso di porre in votazione otto disegni di legge per volta; perchè, come la Camera sa, il regolamento non consentirebbe che se ne votassero più di tre ad un tempo; ma l'urgenza consiglia, come in altre occasioni, di derogarvi. (*Approvazioni*).

TESTASECCA. Onorevole Presidente, la pregherei di voler iscrivere nell'ordine del giorno di una seduta antimeridiana anche la proposta di legge per la costituzione in comune della frazione di Bompensiere. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Testasecca, voglia riflettere che l'ordine del giorno per domattina è già sovraccarico; e d'altra parte io debbo provvedere che la seduta antimeridiana non si prolunghi oltre le dodici; perchè, anche per la seduta pomeridiana, che altrimenti dovrebbe aprirsi più tardi, abbiamo un lavoro esuberante. Vi sono delle votazioni; l'onorevole ministro dei lavori pubblici deve pure parlare, e forse a lungo; ed ormai urge che la discussione del bilancio sia ultimata!

La prego quindi, onorevole Testasecca, di non insistere per ora nella sua proposta.

TESTASECCA. Non insisto; sarà per un'altra seduta.

PRESIDENTE. Sta bene. Vedremo in seguito.

La seduta termina alle 19.15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

Discussione dei disegni di legge:

1. Proroga del termine di cui all'articolo 1° della legge 21 luglio 1910, n. 589 (718).
2. Maggiore assegnazione di lire 2,400,000 per la costruzione dell'edificio per le Casse postali di risparmio in Roma (571).
3. Vendita a trattativa privata di alcuni terreni presso Gaeta (586).
4. Impianto di una rete radio-telegrafica interna (647).

5. Modificazioni ad alcuni ruoli organici del personale del Ministero del tesoro e di Uffici e Aziende dipendenti (579).

6. Provvedimenti per opere idrauliche e per opere idraulico-forestali dei bacini montani. (*Modificato dal Senato*) (3-B).

7. Provvedimenti a favore dell'industria del petrolio (690).

8. Ampliamento del silurificio di S. Bartolomeo e impianto di una officina torpedinisti (648).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Verificazioni di poteri — Elezione contestata del collegio di Comacchio (eletto Marangoni).

Discussione dei disegni di legge:

3. 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 (710).

4. Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11 a tutto il mese di marzo 1911 (712).

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

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

Modificazione al ruolo del personale degli economati generali dei benefici vacanti (568).

Modificazioni al ruolo organico del personale del Fondo per il culto (569).

Proroga del corso legale dei biglietti di Banca e aumento della emissione dei biglietti di Stato (691).

Proroga di un altro anno del concorso governativo previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, n. 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 (601).

Modificazioni dei dazi doganali sui fucili e loro parti (670).

Modificazioni al ruolo organico ed all'ordinamento del personale dell'amministrazione del Lotto, addetto ai servizi di verifica, di magazzino e di ordine (581).

Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del Palazzo di giustizia in Roma (567).

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

Assegnazione di lire 30,000 da serv. per la sistemazione della sede della R. Legazione a Pechino (681).

Modificazione alla legge 7 luglio 1909, n. 402, concernente l'acquisto, l'adattamento e l'arredamento di due edifici ad uso di sedi delle Regie Ambasciate a Pietroburgo e Costantinopoli (682).

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 (644).

Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (400).

Tombola telegrafica a favore dei ricoverati negli ospedali riuniti di Montepulciano (405).

6. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911 (280, 289-bis e ter).

Discussione dei disegni di legge:

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

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

9. Istituzione di una scuola tecnica Pavullo (137).

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

11. Riforma della legge 7 luglio 1909, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

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

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

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).

15. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brande per intervento come padrino in duello (11)

16. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Casalegno, per ingiurie e minacce continuate e per oltraggio a pubblico ufficiale (229).
17. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).
18. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).
19. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).
20. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).
21. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).
22. Costituzione in comune della frazione di Bompensiere (Montedoro) (156).
23. Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).
24. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).
25. Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).
26. Tombola a favore del Laboratorio romano della Società nazionale « Margherita » di patronato per i ciechi (430).
27. Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. Marcello Pistoiese (432).
28. Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).
29. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).
30. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda (219).
31. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).
32. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che

dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

33. Tombola a beneficio dell'Ospedale di San Lorenzo in Colle Val.d'Elsa. (436).

34. Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).

35. Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari (354).

36. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose (162).

37. Costituzione in Comune autonomo della frazione di Chiuppano (163).

38. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Rimini e di Montiano (Rimini) e del ricovero di mendicizia per vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).

39. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

40. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per diffamazione continuata (448).

41. Approvazione del trattato di commercio e navigazione concluso fra l'Italia ed il Cile il 12 luglio 1898 (361).

42. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Brindisi e di Gallipoli (565.)

43. Divisione in due del comune di Arizzano (534).

44. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per reato di cui all'articolo 105 della legge elettorale politica (486).

45. Assegnazione straordinaria per l'impianto della illuminazione elettrica nella sede del Ministero della pubblica istruzione (270)

46. Modificazione di alcune disposizioni delle leggi relative alle tasse di registro, di bollo e per le concessioni governative (492).

47. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per speditività di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

49. Interpretazione autentica dell'articolo 16 della legge 2 luglio 1903, n. 259, concernente le promozioni dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (537).

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

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

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

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

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

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

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

57. Concessione gratuita al Comune di Roma della Regia nave « Stella Polare » (649).

58. Modificazioni all'organico del personale degli Archivi di Stato (577).

59. 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 (583).

60. Conversione in legge del regio decreto 19 maggio 1910, n. 283, concernente l'approvazione dei bilanci e di altre deliberazioni

dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (600).

61. Istituzione di una stazione astronomica a Carloforte (Sardegna) (606).

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

Sospesa la discussione:

63. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica (387).

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

Discussione dei disegni di legge:

65. Termine per la iscrizione del personale della ferrovia riscattata Palermo-Marsala-Trapani all'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie di Stato (584).

66. Provvedimenti per la città di Napoli (585).

67. Proroga dei poteri del regio Commissario della Camera Agrumaria (677).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1910 — Tip. della Camera dei Deputati.