

CCCXLVI.

TORNATA DI SABATO 10 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CAPPELLI

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 15530
Bilancio dei lavori pubblici (Seguito della discussione)	15498
ABOZZI	15526
AMICI VENCESLAO	15525
CAO-PINNA	15501
CAVAGNARI	15516
COTUGNO	15498
LEALI	15516
ROMANIN-JACUR	15510
TCSANELLI	15520
Disegni di legge (Presentazione):	
Sistemazione dell'accasermamento delle truppe del presidio di Vicenza (SACCHI e SPINGARDI)	15497
Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea e della Colonia della Somalia Italiana (TEDESCO)	15497
Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea (Id.).	15497
Nueve assegnazioni di fondi ad alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per provvedere al pagamento di saldi di spese residue di precedenti esercizi (IDEM).	15497
Stato dei sottufficiali dell'esercito (D'acusazione e coordinamento)	15497
Di SALUZZO, relatore.	15486-88-91-97
MIRABELLI, sottosegretario di Stato.	15485-87-91
Reali carabinieri	15493
GIOVANELLI EDOARDO, relatore	15494-95-96-97
MIRABELLI, sottosegretario di Stato	15493-95
Interrogazioni:	
Invasione di cavallette nell'Agro di Veglie (Lecce) (CHIMIENTI):	
CAPALDO, sottosegretario di Stato (R. S.)	15482
Passaporti degli emigranti:	
BELTRAMI	15483
Di SCALEA, sottosegretario di Stato	15483

Ostruzionismo ferroviario sulle linee secondarie romane:

DE SETA, sottosegretario di Stato Pag. 15484
 VALENZANI 15484

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari 15484, 15530

Completamento di una Commissione:

Di FRASSO 15532
 GIOVANELLI EDOARDO 15532
 PRESIDENTE 15532

Proposte di legge (Letture):

Aggiunta all'articolo 2 della legge 14 luglio 1907 (Di SALUZZO) 15482

Aggregazione del comune di Campione al mandamento di Como (CARCANO) 15482

Costituzione in comune di Villa Celiero frazione del comune di Civitella Casanova (TINOZZI) 15482

Relazioni (Presentazione):

Nuova proroga quinquennale dei tribunali misti (della riforma) in Egitto, e applicazione della legge egiziana sulla stampa ai cittadini italiani residenti nel Vice-Reame (DE MARINIS) 15508

Proroga della facoltà accordata al Governo con l'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909 (NUNZIANTE) 15508

Rinvio d'interrogazioni 15483**Votazione segreta (Risultamento):**

Provvedimenti per l'arma dei carabinieri 15509

Stato dei sottufficiali dell'esercito 15509

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1911 al 30 giugno 1912 15509

La seduta comincia alle 14.5.

DI ROVASENDA, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

DI ROVASENDA, segretario, legge:

7095. L'ingegnere Emilio Messa direttore generale della Società di Assicurazione « Concordia » e parecchi altri direttori di Società di Assicurazioni presentano una petizione per esporre i danni che, a loro dire, verrebbero alle Società stesse dalla approvazione del progetto di legge presentato alla Camera sui « provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni della vita umana da parte di un istituto nazionale di assicurazioni ».

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Maraini, di giorni 5, e per ufficio pubblico, l'onorevole Chimirri, di 10.

(Sono concessuti).

Letture di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si leggano le proposte di legge che gli Uffici hanno ammesse alla lettura.

DI ROVASENDA, segretario, legge:

Proposta di legge dei deputati Di Saluzzo e Miari.

Articolo unico.

All'articolo 2 della legge 14 luglio 1907, n. 183, viene aggiunto il seguente comma:

d) cinque anni antecedenti al conseguimento della laurea d'ingegneria agli ufficiali del Genio provenienti per concorso dagli ingegneri laureati.

Proposta di legge dei deputati Carcano, Rubini, Bizzozero, Padulli, Bislini. — Aggregazione del comune di Campione agli effetti amministrativi e giudiziari al mandamento di Como e suo distacco dal mandamento di Castiglione d'Intelvi.

Art. 1.

Il comune di Campione è aggregato agli effetti amministrativi e giudiziari al mandamento I di Como e distaccato dal mandamento di Castiglione d'Intelvi.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni necessarie per la esecuzione della presente legge a datare dal 1° gennaio 1912.

Proposta di legge del deputato Tinozzi.

Art. 1.

La frazione di Villa Celiero è distaccata per gli effetti amministrativi dal comune di Civitella Casanova (provincia di Teramo) e costituita in comune autonomo.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'applicazione della presente legge a partire dal 1° gennaio 1912.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Chimienti, « per sapere se il Governo ha disposto provvedimenti efficaci di fronte alla invasione di cavallette nell'agro di Veglie in provincia di Lecce ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Appena segnalata al Ministero la comparsa delle cavallette nel territorio di Veglie (Lecce), si telegrafò al prefetto della provincia per conoscere l'entità dell'invasione e quali provvedimenti erano stati presi per combattere il funesto insetto.

« Il prefetto ed il presidente della Deputazione provinciale si affrettarono a significare che, a mezzo della Cattedra ambulante di agricoltura di Lecce, erano state adottate tutte le disposizioni dal caso richieste, ed i lavori di raccolta dell'ortottero erano già iniziati.

« Nullamento il Ministero ha messo a disposizione del prefetto della provincia lire 2,000, quale contributo per i lavori di distruzione delle cavallette in quella provincia.

« Non si mancherà, qualora il caso lo richiedesse, e non appena sarà approvato dal Senato l'apposito disegno di legge, di concedere ulteriori aiuti a quella provincia per tale grave contingenza.

« Il sottosegretario di Stato
« CAPALDO ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Canevari, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e come intenda intervenire, per comporre il dissidio manifestatosi, anche colla forma dell'ostruzionismo, tra il personale della linea ferroviaria Roma-Viterbo e

la Società esercente, e per far cessare uno stato di cose, che danneggia gravemente gli interessi del pubblico».

Non essendo presente l'onorevole Canevari, quest'interrogazione s'intende ritirata.

Così pure, non essendo presenti gli onorevoli Colonna di Cesarò e Rava, s'intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Colonna di Cesarò, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere perchè, nonostante l'apposito stanziamento dei fondi ed il lungo tempo ormai trascorso per gli studii, non si proceda alla continuazione della costruzione della strada provinciale Mandanici-Castroreale, e quando potranno cominciare tali lavori »;

Rava, al ministro dei lavori pubblici, « perchè non vengono eseguiti i lavori tanto necessari alla stazione di Sasso (Bologna) secondo la promessa data dal Ministero nella risposta scritta alla precedente interrogazione (23 febbraio 1911) ».

Segue l'interrogazione degli onorevoli Nofri e Bissolati, al ministro dei lavori pubblici, « sull'esagerato uso dei compartimenti riservati gratuiti nei treni diretti e direttissimi a favore degli alti funzionari e delle alte cariche nonchè degli uomini parlamentari e a danno del pubblico pagante e della economia del servizio ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo che questa interrogazione sia differita, perchè la Direzione generale delle ferrovie dello Stato non ha ancora potuto fornirmi alcuni chiarimenti che ho chiesti.

LEALI E non li fornirà mai!

NOFRI. Consento che questa interrogazione sia rimessa ad una seduta della prossima settimana.

PRESIDENTE. Questa interrogazione è differita. Il Governo farà noto il giorno in cui potrà rispondere.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Beltrami, al ministro degli affari esteri, « per sapere se non creda opportuno fornire i consoli dei mezzi necessari per evitare l'inconveniente che essi abbiano a spedire, come attualmente spediscono, i passaporti agli emigranti senza affrancarli, facendo così pagare dai destinatari doppia tassa postale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'interrogazione dell'ono-

revole Beltrami mi ha non poco sorpreso, perchè il Ministero degli affari esteri non ha mai diramato alcuna circolare, nè ha mai dato alcuna disposizione per togliere ai consoli il dovere di affrancare tutta la loro corrispondenza.

Non solo, ma ad essi vengono trimestralmente rimborsate le spese per l'affrancazione di tutta la corrispondenza, compresa quella della spedizione dei passaporti.

Desidero quindi sapere dall'onorevole Beltrami quale sia il Consolato che ha spedito passaporti non affrancati, per potere prendere i provvedimenti che siano del caso.

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

BELTRAMI. Sarò brevissimo. Non farò che leggere all'onorevole sottosegretario di Stato ed ai colleghi della Camera questa cartolina che mi è pervenuta dall'Ufficio laico della colonia italiana di Losanna:

« Al cittadino avvocato Francesco Beltrami, (*Ilarità — Commenti*) deputato al Parlamento nazionale. L'Ufficio laico m'incarica di scriverte per chiederte se crede opportuno d'interpellare il Governo perchè fornisca i suoi consoli delle spese postali, perchè il console di Ginevra, ad esempio, spedisce sempre i passaporti ai nostri emigranti senza affrancarli; così i nostri operai debbono pagare il doppio. Non può il Governo italiano dare qualche centinaio di franchi... ».

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. E li dà.

BELTRAMI. « ... per i consoli, per le spese postali che essi incontrano per i nostri emigranti? Si eviterebbe un affronto ai nostri emigranti che contribuiscono in non lieve parte alla ricchezza nazionale ».

Mi pare che questa breve cartolina sia molto eloquente. Certo è grave questo fatto.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non è grave.

BELTRAMI. Come, non è grave? Voi dovete vigilare sul funzionamento degli uffici consolari, perchè ci troviamo effettivamente di fronte ad un fatto umiliante.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Credo che vi sia stato in tutto ciò un equivoco deplorabilissimo.

Richiamerò il console di Ginevra all'osservanza delle norme che si seguono in tutti gli altri Consolati; tanto più che il rimborso delle spese viene fatto posticipa-

tamente, non essendovi una somma prestabilita. Quanto il console spende, tanto riceve di rimborso.

Quindi non comprendo come possa essere avvenuto questo fatto, dal momento che non si può dire che manchino i mezzi.

BELTRAMI. Potrebbe darsi che facciano figurare a voi quelle spese ed al contrario se le mettano in tasca. (*Oh! — Commenti*).

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Questo dubbio non mi sembra fondato, trattandosi di un console che è tra gli ottimi.

BELTRAMI. Non alludo personalmente al console, tutt'altro; alludo al funzionamento dell'Ufficio e mi auguro che l'inconveniente non si ripeta nè presso cotesto, nè presso qualunque altro Consolato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Ottorino Nava al ministro delle finanze, « sulle cause che determinarono la chiusura della regia manifattura dei tabacchi di Modena ».

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

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, chiedo di rispondere in via d'urgenza ad un'interrogazione dell'onorevole Valenzani che è fra quelle annunziate, e che è analoga ad altra dell'onorevole Canevari, la quale è stata or ora dichiarata decaduta per l'assenza dell'interrogante.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Valenzani interroga il ministro dei lavori pubblici « per sapere se nell'interesse delle popolazioni danneggiate dall'ostruzionismo ferroviario sulle linee delle secondarie romane non creda opportuno il suo intervento per facilitare il personale con la società esercente ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il trattamento del personale addetto alla linea Roma-Viterbo fu approvato in seguito a parere favorevole della Commissione reale per l'equo trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata.

Tale trattamento deve restare in vigore per dieci anni dalla data del decreto di approvazione.

Pertanto ora non sarebbe possibile l'intervento dell'Amministrazione, anche perchè esso non è stato invocato nè dalla Società, nè dal personale.

Assicuro però l'onorevole Valenzani che, in seguito all'intervento del Consorzio concessionario della linea, la società farà delle concessioni al personale, il quale, del resto, da ieri sera ha cessato l'ostruzionismo.

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

VALENZANI. Nell'interesse delle popolazioni da me rappresentate, mi compiaccio della notizia ufficialmente datami dall'onorevole sottosegretario dei lavori pubblici, che, cioè, da ieri sera è cessato l'ostruzionismo sulle linee delle secondarie romane.

Rimane l'opportunità e l'utilità della mia interrogazione, per quanto riguarda il richiesto intervento pacificatore del Ministero dei lavori pubblici. Sta in fatto che il dissidio tra il personale delle secondarie romane e la Società concessionaria esiste, permane, e, nonostante che l'ostruzionismo sia cessato per ora, dobbiamo ritenere che un'opera di pace non sia totalmente compiuta tra il personale stesso e la Società.

Ora è appunto per dirimere qualsiasi ulteriore attrito, qualsiasi stato di conflitto tra questo personale e la società concessionaria, che io invocavo, come invoco, l'opera di pacificazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Mi auguro che ciò si faccia al di sopra e al di fuori di ogni disposizione regolamentare, perchè l'onorevole ministro Sacchi non può negare l'ausilio suo per quest'opera di pacificazione sociale.

E nell'onorevole Sacchi io confido anche in riguardo alle esigenze del traffico su quelle linee importantissime, che non consentono interruzioni di servizio, e nell'interesse di quelle laboriose popolazioni.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe la votazione segreta del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri. Propongo però che prima si proceda alla discussione del disegno di legge sullo stato dei sottufficiali e dell'altro relativo all'arma dei carabinieri reali.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Discussione del disegno di legge: Stato dei sottufficiali dell'esercito.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato dei sottufficiali dell'esercito.

Onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, consente che la discussione si faccia sul disegno di legge della Commissione?

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Consento.

PRESIDENTE. Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 748-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« I sottufficiali di carriera — esclusi cioè i sergenti — costituiscono una categoria intermedia fra gli ufficiali e la truppa.

« I gradi di sottufficiale sono i seguenti:

1° sergente, vice brigadiere dei carabinieri reali;

2° sergente maggiore, brigadiere dei carabinieri reali;

3° maresciallo, maresciallo d'alloggio dei carabinieri reali, maestro d'arme di 3^a classe;

4° maresciallo capo, maresciallo capo dei carabinieri reali, maestro d'arme di 2^a classe;

5° maresciallo maggiore, maresciallo d'alloggio maggiore dei carabinieri reali, maestro d'arme di 1^a classe ».

(È approvato).

Art. 2.

« I sergenti, i sergenti maggiori, i marescialli sono adibiti al servizio dei reparti di truppa (compagnie, squadroni, batterie, sezioni mitragliatrici, nuclei di milizia mobile).

« Agli uffici ed alle cariche speciali (eccettuate quelle di carattere professionale) sono adibiti soltanto marescialli e marescialli capi o maggiori, con preferenza assoluta di questi ultimi per gli uffici e le cariche speciali fuori corpo.

« Il sottufficiale che copre la carica di insegnante di scherma e di ginnastica militare può rivestire il grado di maestro d'arme di 3^a, di 2^a o di 1^a classe.

« I sottufficiali zappatori, telemetrismi, trombettieri, tamburini, capi operai delle batterie e del laboratorio di riparazione ed in genere i professionisti, eccettuati quelli previsti nei capoversi seguenti, possono essere di qualunque grado.

« Il primo sottufficiale musicante (vicecapobanda) può essere sergente maggiore o maresciallo di qualsiasi grado; il secondo sottufficiale musicante è sempre sergente.

« Il sottufficiale fuochista dei ferrovieri del genio e il sottufficiale maniscalco possono essere sergenti o sergenti maggiori ».

(È approvato).

Art. 3.

« I sergenti si reclutano fra i caporali maggiori ed i caporali in servizio per obbligo di leva o per arruolamento volontario ordinario, idonei alla promozione, che abbiano dodici mesi almeno di servizio. Assumendo la ferma per un terzo anno, qualora già non l'abbia contratta come volontario ordinario, il sergente acquista dritto ai vantaggi di cui al successivo articolo 11.

« È fatta facoltà al ministro della guerra di reclutare i sergenti anche dagli allievi sottufficiali di appositi reparti di istruzione, che abbiano ultimato con successo il corso stabilito per la nomina a sergente.

« Sono conservate le fonti di reclutamento di sergenti indicate alle lettere *c, d, e, f, g*, dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272. Anche questi sergenti potranno acquistare dritto ai benefici concessi dalla presente legge, ove assumano la ferma di tre anni ».

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Dopo quanto la Commissione e l'onorevole relatore hanno fatto per questo disegno di legge sono dolente di non potere accettare la modificazione che la Commissione ha arrecata a questo articolo 3.

Il concetto ispiratore di questa legge è tutto diverso da quello a cui s'informavano le altre in materie di reclutamento dei sottufficiali.

Oggidi, le condizioni sociali sono tali, che non è possibile avere 13 mila sottufficiali dell'esercito, dando ad essi un trattamento non buono.

Ora il concetto di questa legge è d'avere una parte dei sottufficiali, soli 6,500, atti a far la carriera dei gradi superiori ed avere il rimanente dei sottufficiali giovani che

rimangono sotto le armi tre anni e tornino a casa.

Noi abbiamo bisogno che questi sottufficiali rimangano un anno di più oltre la ferma biennale; quindi non è possibile accettare l'articolo redatto dalla Commissione che contempla la riduzione del servizio dei sottufficiali a due anni, invece di tre.

Ciò all'esercito non recherebbe nessun vantaggio, mentre il bilancio sarebbe aggravato di una maggiore spesa pel fatto di avere dei caporali maggiori col distintivo di sottufficiali e con la paga relativa.

Ma vi è un'altra ragione. Noi abbiamo stabilito che si possa divenire sottufficiale dopo quindici mesi di servizio, perchè crediamo che altrimenti non si possa essere capace di assumere il comando di un plotone. E, siccome noi vogliamo scegliere fra i caporali maggiori che siano stati sotto le armi e farli sergenti, sappiamo dove mettere le mani cioè tra quelli che si sono rivelati più adatti come istruttori in questi quindici mesi e specialmente nell'istruzione delle classi di leva. Per queste ragioni non possiamo accettare la proposta di nominare il sergente e di congedarlo con la sua classe, nè quella di limitare il servizio a due anni. Prego quindi l'onorevole relatore di non insistere su questa modificazione.

Il secondo comma dell'articolo terzo proposto dalla Commissione si può invece accettare; il terzo comma pure proposto dalla Commissione non mi sembra utile perchè la legge del reclutamento stabilisce che i caporali maggiori all'atto del congedo possono essere promossi al grado di sergente.

Presentemente si usa promuoverli al grado di sergenti, ma siccome di sergenti richiamati in tempo di guerra ne avremo in abbondanza, così questa disposizione si risolverebbe in un danno piuttosto che in un bene, in una pleora di sergenti richiamati mentre invece ci mancherebbero i caporali maggiori.

Attenendosi alla legge che stabilisce doversi dare l'idoneità al grado di sergente, questa si darebbe, solamente non si darebbe il grado, perchè se si desse il grado a questi caporali maggiori alla fine del secondo anno e quando essi volessero rimanere un anno solo sotto le armi, si avrebbero dei sergenti che andrebbero congedati con un anno di grado di sergente, prenderebbero mille lire di rafferma e poi avrebbero l'esenzione dalla prima categoria per un fratello.

Ora tutto ciò non sarebbe certamente vantaggioso.

Del resto, se la Commissione desidera che rimanga questo comma terzo, si può anche lasciare; perchè potremo scegliere fra quelli che saranno promossi quei pochi buoni. Insisto invece nel pregare l'onorevole relatore della Commissione di non volere mantenere il primo comma di quest'articolo.

PRESIDENTE. Rimane dunque inteso che il Governo accetta il secondo comma della Commissione, non accetta il primo e non accetterebbe il terzo.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DI SALUZZO, *relatore*. La Commissione si è indotta a proporre una modificazione al primo comma di questo articolo perchè non divideva tutte le previsioni del Ministero sulla possibilità di avere l'intero numero dei sergenti occorrenti agli organici, reclutandoli col sistema proposto dal Ministero; quindi la Commissione partiva dal concetto di potere avere un campo di scelta più largo, prendendo i sergenti fra gli elementi pure di leva, senza obbligo di rafferma per un terzo anno. Liberi poi questi sergenti - sul tipo della Commissione - di rafferarsi per un terzo anno al termine del servizio di leva, anzichè durante il servizio stesso all'atto della nomina, come vorrebbe il Ministero. L'allargare il campo di scelta dei sergenti di leva ci pareva prudente, perchè, come il sottosegretario di Stato sa benissimo, da un contingente annuo, soprattutto per la fanteria, bisogna togliere i rivedibili, i rassegnati e gli *überant* al contingente annuo, che vengono assegnati alla seconda categoria. Si tratta, sull'intero contingente annuo, di una cinquantina di mila uomini, il che restringe molto il campo di scelta; e tanto più questo campo resta ristretto, se si tien conto ancora che vi è un numero notevole di analfabeti nei nostri reggimenti, fra i quali evidentemente non si può scegliere il personale dei sottufficiali.

Ma se l'onorevole sottosegretario di Stato insiste nel non volere alterare il concetto primitivo del progetto ministeriale, nel senso che la nomina a sergente soltanto si possa avere quando l'individuo, all'atto della nomina, prende la rafferma per un terzo anno, la Commissione è disposta ad accettare, facendo voti che la sua previsione, meno rosea di quella del Ministero, non abbia ad avverarsi, che cioè abbia senza difficoltà a trovarsi il numero dei sottufficiali che occorre.

Questo per il primo comma. In quanto al secondo comma siamo d'accordo; in quan-

to al terzo comma la Commissione insisterebbe, partendo dal concetto che quante più fonti di reclutamento si avranno per i sottufficiali, tanto meglio sarà, poichè, come ripeto, è ad evitare il pericolo di una deficienza negli organici.

Prego quindi l'onorevole sottosegretario di Stato di accettare questo comma come fu proposto dalla Commissione.

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Accetto il secondo e il terzo comma proposti dalla Commissione.

PRESIDENTE. Allora l'articolo rimane concordato così: il primo comma resta come nel disegno di legge ministeriale, il secondo e terzo come quello proposto dalla Commissione.

Rileggo tutto l'articolo:

Art. 3.

« I sergenti si reclutano fra i caporali maggiori ed i caporali di leva o volontari in servizio, idonei alla promozione, che abbiano quindici mesi almeno di servizio ed assumano la ferma di tre anni invece di quella biennale in corso.

« È fatta facoltà al ministro della guerra di reclutare i sergenti anche dagli allievi sottufficiali di appositi reparti di istruzione che abbiano ultimato con successo il corso stabilito per la nomina a sergente.

« Sono conservate le fonti di reclutamento di sergenti indicate alle lettere *c, d, e, f, g*, dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272. Anche questi sergenti potranno acquistare diritto ai benefici concessi dalla presente legge, ove assumano la ferma di tre anni ».

Nessuno chiedendo di parlare metto a partito questo articolo 3.

(È approvato).

Art. 4.

« I sergenti maggiori sono tratti dai sergenti con tre anni di servizio, vincitori di apposito concorso ai posti vacanti nel corpo d'armata.

« I sergenti non riusciti vincitori nel concorso, ma pur risultati idonei all'avanzamento, possono essere trattenuti in servizio a domanda, in attesa di nuovi posti.

« Gli altri, al compimento del terzo anno di servizio, sono congedati.

« I sergenti e i sergenti maggiori in congedo, che posseggano i requisiti che saranno determinati dal regolamento, possono essere riammessi in servizio purchè non siano trascorsi due anni dal loro congedamento ».

(È approvato).

Art. 5.

« Il sergente maggiore con quattro anni di grado e sette almeno di servizio, idoneo all'avanzamento, è promosso maresciallo.

« Il sottufficiale abilitato all'insegnamento della scherma e della ginnastica militare è nominato maestro d'arme di 3ª classe quando abbia l'anzianità di grado e di servizio stabilita per la promozione a maresciallo e sia destinato alla carica di insegnante di scherma e di ginnastica militare.

« I marescialli e i maestri d'arme di 3ª classe con quattro anni di grado, idonei all'avanzamento, sono rispettivamente promossi marescialli capi e maestri d'arme di 2ª classe. I marescialli capi e maestri d'arme di 2ª classe, con quattro anni di grado, idonei all'avanzamento, sono rispettivamente promossi marescialli maggiori e maestri d'arme di 1ª classe.

« I sergenti maggiori, i marescialli ed i marescialli capi, i maestri d'arme di 3ª e di 2ª classe, non idonei all'avanzamento per due anni consecutivi, sotto l'impero della presente legge, sono congedati ».

(È approvato).

Art. 6.

« I marescialli e i maestri d'arme inviati in congedo d'autorità dispensati dal servizio o riformati senza essere in attesa di impiego civile o senza diritto a pensione, acquistano diritto ad una indennità di tante volte lire cento quanti sono gli anni di servizio prestati oltre i primi sette.

« Le frazioni di anno superiori a sei mesi sono computate per un anno intero ».

(È approvato).

Art. 7.

« Il sottufficiale zappatore, il telemetrista ed i professionisti idonei e ammessi all'avanzamento, giusta l'articolo 2, sono promossi ai vari gradi appena abbiano raggiunto i limiti minimi di servizio e di grado indicati nei precedenti articoli. I sergenti non potranno però ottenere il grado di sergente maggiore, se non dopo che siano stati promossi tutti i colleghi addetti alle truppe o ad altre cariche speciali, che li precedono nel quadro d'avanzamento.

« Anche ai sottufficiali cui si riferisce il presente articolo è applicabile l'ultimo comma dell'articolo 5 ».

(È approvato).

Art. 8.

« La nomina a sergente è fatta dal comandante del corpo; le promozioni a sergente maggiore, ai vari gradi di maresciallo e di maestro d'arme, dal comandante del corpo d'armata ».

(È approvato).

Art. 9.

« Nulla è innovato con questa legge per l'avanzamento dei sottufficiali dell'arma dei carabinieri reali e del corpo invalidi e veterani ».

DI SALUZZO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SALUZZO, *relatore*. A scanso di ogni equivoco la Commissione dichiara che la frase: « Nulla è innovato per il Corpo invalidi e veterani » si riferisce all'avanzamento e non ai nuovi assegni portati da questo disegno di legge, del quale godranno anche i sottufficiali del Corpo invalidi e veterani.

PRESIDENTE. Sta bene. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito questo articolo 9.

(È approvato).

Art. 10.

« L'assegno giornaliero del sottufficiale è il seguente:

sergente lire 2;

sergente maggiore lire 3;

maresciallo, maestro d'arme di 3ª classe, lire 4;

maresciallo capo, maestro d'arme di 2ª classe, lire 5;

maresciallo maggiore, maestro d'arme di 1ª classe, lire 6.

« Il maresciallo maggiore, il maestro d'arme di prima classe, il sergente musicante e il sergente maggiore fuochista dei ferrovieri e il sergente maggiore maniscalco, acquistano diritto ad un aumento giornaliero di lire 0.30 per ogni quadriennio di grado, fino a raggiungere un assegno complessivo massimo di lire 6.90 il maestro d'arme di prima classe e il maresciallo maggiore, di lire 3.50 il sergente musicante e di lire 4.50 gli altri.

« Il sergente musicante, promosso sergente maggiore vice capobanda, conserva l'assegno giornaliero di cui fruisce, se superiore a quello del nuovo grado.

« L'assegno giornaliero è diminuito di lire 0.20 per i maestri d'arme ed i marescialli dei tre gradi e di lire 0.12 per i sergenti maggiori e per i sergenti per le spese di vestiario ».

(È approvato).

Art. 11.

« Gli assegni sono pagati ogni cinque giorni ai sergenti ed ai sergenti maggiori, ogni mese ai marescialli ed ai maestri d'arme ».

(È approvato).

Art. 12.

« Al compimento del terzo anno di servizio, il sergente acquista diritto ad un premio di lire 1,000.

« Ad uguale premio ha diritto il sergente maggiore alla fine del quarto anno di grado.

« Il sottufficiale in servizio sotto le armi, il quale stia compiendo od abbia compiuto la ferma di tre anni, tramanda diritto di assegnazione alla seconda categoria ad un fratello consanguineo alle stesse condizioni previste dalla legge 15 dicembre 1907, n. 763 pel titolo di cui all'articolo 6 della legge stessa.

« Tramanda pure diritto di assegnazione alla seconda categoria ad un fratello consanguineo, alle stesse condizioni ricordate nel comma precedente, il militare che all'atto della nomina a sergente si vincoli alla ferma di tre anni. Se però il militare, per qualsiasi motivo, non compia poi quale sergente la ferma cui si è vincolato, l'assegnazione stessa sarà revocata ».

(È approvato).

Art. 13.

« I premi sono pagabili all'atto del congedo.

Il sottufficiale, che rimanga in servizio dopo aver acquistato diritto al premio, può ottenerne il pagamento di metà e ritirarne il resto al compimento del dodicesimo anno di servizio se non è congedato o dispensato dal servizio prima ».

(È approvato).

Art. 14.

« Il diritto acquisito ai premi non si perde per nessuna ragione ».

(È approvato).

Art. 15.

« Il sergente ed il sergente maggiore congedato o dispensato dal servizio, rispettivamente prima del compimento del terzo anno

di servizio o del quarto anno di grado, non hanno diritto al premio stabilito per il loro grado ».

(È approvato).

Art. 16.

« In caso di riforma al sergente è concesso $\frac{1}{36}$ ed al sergente maggiore $\frac{1}{48}$ del rispettivo premio, di cui nell'articolo 12 della presente legge per ogni mese di servizio e di grado.

« La frazione di mese superiore a 15 giorni è computata per mese intero ».

(È approvato).

Art. 17.

« In caso di morte del sottufficiale, i premi a cui questi avesse acquisito diritto, spettano agli eredi ».

(È approvato).

Art. 18.

« Durante il tredicesimo anno di servizio, il sottufficiale può fare domanda d'impiego civile e, se riconosciuto idoneo alle relative funzioni, acquista titolo ad ottenerlo nel limite dei posti vacanti.

« Non può aspirare ad impiego civile il sottufficiale raffermato con premio, di cui all'articolo 12 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272 ».

(È approvato).

Art. 19.

« Il sottufficiale perde titolo all'impiego civile all'atto in cui acquista diritto a pensione vitalizia.

« Perdono pure tale titolo il retrocesso, il rimosso ed il dispensato dal servizio per motivi disciplinari ».

(È approvato).

Art. 20.

« Gli impieghi a cui il sottufficiale può aspirare secondo l'articolo 18 sono i seguenti:

a) nelle amministrazioni militari dipendenti:

1° tutti quelli di applicato;

2° tutti quelli di ufficiale d'ordine dei magazzini militari;

3° tutti quelli di assistente del genio, custodi ed analoghi;

b) in tutte le amministrazioni dello Stato e nelle ferrovie:

un terzo dei posti d'ordine e di custodia attuali e futuri con stipendio iniziale non inferiore a lire 1,500 annue.

« I posti di cui alla lettera b) sono devoluti ai sottufficiali soltanto in mancanza di aspiranti tra gli applicati delle amministrazioni militari dipendenti. Nelle relative nomine i sottufficiali saranno intercalati nella misura di uno a due, alle stesse condizioni di carriera degli altri nominati.

« Dei posti contemplati alla lettera b) una parte proporzionale spetterà ai sottufficiali della regia marina che abbiano diritto ad impiego civile; ed a questi sarà data la preferenza negli impieghi dell'amministrazione della marina ».

(È approvato).

Art. 21.

« Il sottufficiale può cessare dal servizio per una delle seguenti cause:

1° invio in congedo a domanda;

2° invio in congedo d'autorità per idoneità all'avanzamento ai termini dell'ultimo comma dell'articolo 5 della presente legge;

3° dispensa dal servizio proposta dalla Commissione d'avanzamento;

4° collocamento a riposo;

5° collocamento in riforma;

6° retrocessione dal grado dopo la ferma di leva;

7° perdita dal grado in seguito a condanna, dopo la ferma di leva;

8° rimozione dal grado, dopo la ferma di leva;

9° espulsione dall'esercito per condanna penale.

« I provvedimenti indicati ai numeri 1°, 2° e 3° sono presi dal comandante del corpo d'armata; quelli indicati ai numeri 4° e 5° sono presi mediante decreto ministeriale da registrarsi dalla Corte dei conti; quello di cui al n. 6° è preso pure con decreto ministeriale, che sarà registrato alla Corte dei conti nei soli casi in cui il retrocesso abbia diritto a pensione vitalizia per anzianità di servizio o per infermità ai termini delle vigenti leggi; quelli di cui ai n. 7° e 9° sono presi con determinazione del ministro della guerra ».

(È approvato).

Art. 22.

« I sottufficiali, compresi quelli dell'arma dei carabinieri reali, hanno diritto al collocamento a riposo per anzianità di servizio dopo venti anni di servizio.

« Compiuti trenta anni di servizio, debbono essere collocati a riposo ».

(È approvato).

Art. 23.

« Il sottufficiale, collocato a riposo a venti anni di servizio, ha diritto ad una pensione pari alla metà dell'assegno complessivo goduto durante l'ultimo anno di servizio.

« La pensione aumenta di un cinquantesimo dell'assegno dell'ultimo anno per ciascun anno di servizio prestato oltre i venti. A trenta anni essa è pari ai sette decimi dell'assegno goduto nell'ultimo anno di servizio ».

(È approvato).

Art. 24.

« È abolito, per i sottufficiali, l'aumento del quinto della pensione stabilito dall'articolo 90 del testo unico delle leggi sulle pensioni approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, per i graduati di truppa che abbiano compiuto dodici anni di servizio effettivo nello stesso grado ».

(È approvato).

Art. 25.

« La pensione di riforma del sottufficiale è ragguagliata a tanti quarantesimi dell'assegno complessivo goduto nell'ultimo anno di servizio quanti sono gli anni di servizio prestati ».

(È approvato).

Art. 26.

« La pensione dei sottufficiali, che vengano collocati a riposo per ferite od infermità contratte per cause di servizio, sarà liquidata secondo gli articoli 100 e 101 del testo unico delle leggi sulle pensioni approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ragguagliando il massimo ai sette decimi dell'assegno complessivo goduto nell'ultimo anno di servizio ed il minimo alla metà dell'assegno complessivo medesimo ».

(È approvato).

Art. 27.

« Il numero e la ripartizione in classi degli applicati delle amministrazioni militari dipendenti e degli ufficiali d'ordine dei magazzini militari, rimangono quelli temporaneamente stabiliti con gli articoli 1 e 2 della legge 8 maggio 1910, n. 226.

« Fintantochè il numero dei posti di applicato delle amministrazioni militari dipendenti e degli ufficiali d'ordine dei magazzini militari non sarà ridotto rispettivamente a 1600 e 350 stabiliti dal penultimo capoverso dell'articolo 5 della suddetta

legge, due terzi dei posti che si faranno vacanti nei detti organici saranno coperti con sottufficiali aspiranti ad impiego civile e l'altro terzo verrà soppresso finchè gli organici saranno stati ridotti alle cifre sopra indicate.

« I posti da eliminarsi definitivamente dall'organico saranno sempre diminuiti dall'ultima classe rimasta, lasciando invariato l'organico nelle classi superiori ».

(È approvato).

Art. 28.

« All'articolo 1° della legge 15 luglio 1906, n. 360 è sostituito il seguente:

« La liquidazione della pensione, per gli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra, che si trovano regolarmente iscritti a ruolo e a matricola alla data di promulgazione della presente legge, sarà fatta in base alla seguente tabella:

CATEGORIA	A 25 anni di servizio	Aumento per ogni anno di servizio o campagna di guerra.	Massimo a 25 anni di servizio.	
			Massimo a 25 anni di servizio.	Massimo a 40 anni di servizio.
	Giornate di mercede	Giornate di mercede	Lire	Lire
Capi operai con mercede di L. 7 o più . . .	150	5	1,000	1,400
Capi operai con mercede di L. 5, 50 o più, che non raggiungono L. 7	150	5	900	1,200
Operai con mercede giornaliera di L. 5 o più	150	5	800	1,000
Operai con mercede giornaliera superiore alle L. 2,50 e che non raggiungono L. 5 . . .	150	5	700	900
Operai con mercede giornaliera di L. 2,50 o meno	150	5	400	600

(È approvato).

Art. 29.

« Sono abrogati gli articoli 1 (lettere a, b), 2, 4, 5 (meno il penultimo comma), 6 (meno l'ultimo comma), 8, 9 (meno l'ultimo comma), 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 (meno l'ultimo comma), 28, 44 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272, e tutte le disposizioni dello

stesso testo unico o di altre leggi, le quali siano contrarie alla presente legge.

« Il Governo del Re ha facoltà di compilare un nuovo testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali ».

(È approvato).

Disposizioni transitorie.

Art. 30.

« All'andata in vigore della presente legge, i sottufficiali che non abbiano compiuto il 30° anno di servizio assumeranno il grado della nuova gerarchia corrispondente a quello di cui sono rivestiti e ne percepiranno l'assegno giornaliero, o conserveranno fino alla promozione di grado l'assegno attuale se superiore al nuovo.

« I marescialli di 3ª, 2ª e 1ª classe maestri di scherma assumeranno il grado corrispondente di maestro d'arme di 3ª, 2ª e 1ª classe.

« I sottufficiali cui si riferisce il presente articolo saranno poi promossi di grado, se idonei all'avanzamento, con le norme degli articoli 4 e 5 della presente legge, computando però nell'anzianità di grado il tempo passato nel grado e classe corrispondente.

« I marescialli maggiori e i maestri d'arme di 1ª classe saranno ammessi agli aumenti quadriennali di cui all'articolo 10 quando abbiano compiuto il 19°, 23° e 27° anno di servizio.

« La corrispondenza dei gradi della nuova gerarchia con quelli attuali è la seguente:

GRADI E CLASSI ATTUALI	GRADI DELLA NUOVA GERARCHIA
Sergente	Sergente
Sergente maggiore	Sergente maggiore
Maresciallo di 3ª classe	Maresciallo - Maestro di arme di 3ª classe
Maresciallo di 2ª classe	Maresciallo capo- Maestro d'armi di 2ª classe
Maresciallo di 1ª classe	Maresciallo maggiore - Maestro d'arme di 1ª cl.

(È approvato).

Art. 31.

« Gli attuali marescialli di 2ª classe, meritevoli di avanzamento, cheentino oltre quindici anni di servizio o compiano il 15° anno di servizio entro il 1° aprile 1912, saranno rispettivamente promossi marescialli maggiori o maestri d'arme di 1ª classe all'entrata in vigore della presente legge o al compimento del 15° anno di servizio, ferme rimanendo le disposizioni dell'articolo pre-

cedente per quanto riguarda l'ammissione agli aumenti quadriennali dei marescialli maggiori e dei maestri d'arme di 1ª classe.

« Gli attuali marescialli di 3ª classe meritevoli di avanzamento, che si valsero dell'opzione consentita dall'articolo 10 della legge 2 luglio 1908, n. 328 i quali contino oltre undici anni di servizio o compiano l'11° anno di servizio entro il 1° ottobre 1912 saranno promossi rispettivamente marescialli capi o maestri d'arme di 2ª classe all'entrata in vigore della presente legge o al compimento dell'11° anno di servizio ».

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Dell'articolo 31 proposto dalla Commissione il Ministero accetta il primo comma, dove si parla dei marescialli di seconda classe. Il secondo comma invece dovrebbe essere modificato in questo modo:

« Gli attuali marescialli di terza classe, meritevoli di avanzamento, che si valsero dell'opzione consentita dall'articolo 10 della legge 2 luglio 1908, n. 328, saranno promossi maresciali capi o maestri d'arme di seconda classe non appena siano promossi, per compiuto quadriennio, i marescialli di terza classe più anziani di loro nel grado ».

PRESIDENTE. Onorevole relatore, accetta il secondo comma dell'articolo 31 come è proposto dal Governo?

DI SALUZZO, *relatore*. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 31 con il secondo comma modificato dal Governo, ed accettato dalla Commissione, e del quale ha dato lettura l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

(È approvato).

Art. 32.

« I sottufficiali che, all'andata in vigore della presente legge, abbiano compiuto il trentesimo anno di servizio, dovranno optare entro tre mesi per il trattamento della presente legge o per quello della legge precedente.

« Quelli che opteranno per la presente legge conseguiranno grado ed assegni nuovi secondo il precedente articolo 30 e saranno collocati a riposo, entro tre anni, con una pensione pari ai sette decimi dello assegno goduto nell'ultimo anno.

« Quelli che opteranno per la legge precedente potranno essere tenuti in servizio, alle

condizioni della legge stessa, sino al compimento del 40° anno, purchè idonei, ed otterranno la pensione liquidata secondo la tabella della legge 14 luglio 1907, n. 483 ».

(È approvato).

Art. 33.

« Gli attuali sottufficiali maniscalchi potranno rimanere in servizio sino al compimento del 35° anno di servizio, salvo il disposto dell'articolo 32. La loro pensione peraltro non potrà in verun caso superare i sette decimi dell'assegno complessivo goduto nell'ultimo anno di servizio ».

(È approvato).

Art. 34.

« I sergenti ed i sergenti maggiori, esistenti all'atto dell'andata in vigore della presente legge, non avranno diritto al premio del rispettivo grado.

« I sergenti, promossi sergenti maggiori sotto l'impero della presente legge, acquisteranno diritto al premio di lire 1,000 stabilito per quest'ultimo grado, alle condizioni fissate dagli articoli 12 e seguenti.

« Gli allievi sergenti in servizio all'atto dell'andata in vigore della presente legge acquistano diritto ai benefici della legge stessa alle condizioni stabilite pei caporali e caporali maggiori di cui all'articolo 3 ».

(È approvato).

Art. 35.

« Entro tre mesi dall'andata in vigore della presente legge, i sottufficiali che avranno compiuto il dodicesimo anno di servizio e non oltrepassato il sedicesimo, potranno far domanda d'impiego civile secondo gli articoli 18 e seguenti.

« Essi peraltro non potranno conseguire tale impiego se non dopo che l'avranno ottenuto i sottufficiali riaffermati con soprassoldo ».

(È approvato).

Art. 36.

« I sottufficiali, che abbiano compiuto dodici anni di servizio e non oltrepassino i sedici e vengano congedati o dispensati dal servizio entro un anno dall'andata in vigore della presente legge senza essere in attesa di impiego civile o senza diritto a pensione per infermità, avranno diritto ad un premio di lire 200 per ogni anno di servizio prestato dopo i primi tre.

« Questo premio non si cumula con l'indennità di cui all'articolo seguente ».

(È approvato).

Art. 37.

« I sottufficiali, che non abbiano o non acquistino diritto a nessuno dei premi di cui all'articolo 12 e sieno dispensati dal servizio, riformati o retrocessi senza diritto a pensione, otterranno l'indennità stabilita dall'articolo 11 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272 ».

(È approvato).

Art. 38.

« Il limite massimo di 30 anni di servizio e le disposizioni per la liquidazione della pensione si applicano di pien diritto a tutti i sottufficiali che, all'andata in vigore della presente legge, non abbiano compiuto il ventisettesimo anno di servizio.

« I sottufficiali, che all'andata in vigore della presente legge abbiano compiuto il ventisettesimo anno di servizio e non superino il trentesimo, saranno collocati a riposo entro tre anni; e la loro pensione sarà liquidata in base agli articoli 22 e seguenti, ma non potrà in verun caso superare i sette decimi dell'assegno complessivo goduto nell'ultimo anno di servizio.

« I sottufficiali che non superino il trentesimo anno di servizio e chiedano, entro un anno dall'andata in vigore della presente legge, il collocamento a riposo, riceveranno all'atto del congedo un premio di lire 500.

« I sottufficiali, che, all'andata in vigore della presente legge, abbiano compiuto il ventesimo anno di servizio e non raggiunto il trentesimo, avranno diritto ad una pensione di riposo, liquidata con le norme dell'articolo 23 e seguenti, sugli assegni portati da questa legge, tenuto conto del ragguglio di grado stabilito dall'articolo 30, o sugli assegni percepiti in base alla precedente legge se superiori ai nuovi ».

(È approvato).

Art. 39.

« Sono esclusi dall'applicazione della presente legge i sottufficiali riaffermati con soprassoldo, ai quali continueranno ad applicarsi le disposizioni che regolano la loro condizione, tenuto però conto di quanto è detto nel secondo comma dell'articolo 32 ».

(È approvato).

Art. 40.

« Per l'attuazione della presente legge, il Governo del Re è autorizzato a recare variazioni alle indennità eventuali per il tempo

di pace, in temporanea eccezione all'articolo 17 del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi ».

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione segreta su questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'arma dei carabinieri reali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'arma dei carabinieri reali.

Onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, consente che la discussione si faccia sul disegno di legge della Commissione?

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Consento.

PRESIDENTE. Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario, legge*. (V. Stampato, n. 749-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negri de' Salvi.

(Non è presente).

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

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« L'organico dei vari gradi di sottufficiale nell'arma dei carabinieri reali è il seguente:

vicebrigadieri a piedi . . . N. 1,049	} 1,403
vicebrigadieri a cavallo . . . 354	
brigadieri a piedi » 1,830	} 2,098
brigadieri a cavallo » 268	
marescialli d'alloggio a piedi e marescialli d'alloggio capi a piedi » 1,842	} 2,000
marescialli d'alloggio a cavallo e marescialli d'alloggio capi a cavallo » 158	
marescialli d'alloggio maggiori a piedi » 970	} 1,200
marescialli d'alloggio maggiori a cavallo » 230	
	<u>6,701</u>

(È approvato).

Art. 2.

« L'avanzamento ai gradi di sottufficiale dei carabinieri reali ha luogo nel modo seguente:

a) i vicebrigadieri sono tratti dagli appuntati e dai carabinieri idonei all'avanzamento;

b) i brigadieri sono tratti dai vicebrigadieri idonei alla promozione ed aventi almeno due anni di grado;

c) i marescialli d'alloggio sono tratti dai brigadieri idonei alla promozione aventi non meno di quattro anni di grado;

d) i marescialli d'alloggio, idonei alla promozione, sono promossi marescialli d'alloggio capi dopo quattro anni di permanenza nel grado;

e) i marescialli d'alloggio maggiori sono tratti dai marescialli d'alloggio capi, idonei alla promozione e con non meno di quattro anni di grado ».

(È approvato).

Art. 3.

« Fino alla concorrenza di un terzo, i posti vacanti nei vari gradi di sottufficiale dei carabinieri reali possono essere concessi all'avanzamento a scelta, dovendo gli altri due terzi essere riservati all'avanzamento per anzianità.

« Per poter ottenere l'avanzamento a scelta i concorrenti devono avere un'anzianità di grado non inferiore alla metà di quella stabilita dal precedente articolo 2 ».

(È approvato).

Art. 4.

« L'assegno giornaliero dei gradi di sottufficiale dei carabinieri reali, tanto dell'arma a piedi, quanto dell'arma a cavallo, è il seguente:

vicebrigadiere	L. 3.15
brigadiere	» 3.60
maresciallo d'alloggio	» 4. »
maresciallo d'alloggio capo	» 5. »
maresciallo d'alloggio maggiore	» 6. »

« Il maresciallo d'alloggio maggiore acquista diritto ad un aumento giornaliero di lire 0.30 per ogni quadriennio di grado, fino a raggiungere un assegno complessivo massimo di lire 6.90.

« Nell'assegno giornaliero sono comprese lire 0.28 per le spese di vestiario ».

(È approvato).

Art. 5.

« Ai sottufficiali dell'arma a cavallo è corrisposto un soprassoldo giornaliero di lire 0.40.

« Ai medesimi è concesso inoltre un supplemento giornaliero alla quota vestiario di lire 0.04 ».

(È approvato).

Art. 6.

« Ai marescialli d'alloggio maggiori comandanti di sezione di 2ª classe, ed a quelli addetti agli uffici di maggioranza o del comando generale dell'arma, è corrisposto un soprassoldo giornaliero di carica di lire 0.60.

« Tale soprassoldo cessa con l'esonerazione dal comando o dalla carica di cui sopra.

« L'organico di tali marescialli è, complessivamente, di 119 ».

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. La Commissione, d'accordo col Governo, propone di sostituire all'ultimo comma il seguente:

« Il numero di questi marescialli è fissato in 131 ».

PRESIDENTE. La Commissione, d'accordo col Governo, propone di sostituire all'ultimo comma il seguente:

« Il numero di questi marescialli è fissato in 131 ».

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 6 così modificato.

(È approvato).

Art. 7.

« Il soprassoldo giornaliero di lire 0.15 corrisposto ai carabinieri non raffermati è portato a lire 0.30.

« Agli appuntati ed ai carabinieri raffermati è concesso un soprassoldo di lire 0.20 al giorno.

« Agli appuntati dei carabinieri reali e corrisposto inoltre un aumento giornaliero di lire 0.20 per ogni quadriennio di grado e fino ad un massimo di tre quadrienni ».

(È approvato).

Art. 8.

« I sottufficiali dei carabinieri reali non acquistano alcun diritto ai premi accordati da altre leggi ai sottufficiali di altre armi nè ad impiego civile ».

(È approvato).

Art. 9.

« Il sottufficiale dei carabinieri reali può cessare dal servizio per una delle seguenti cause:

- 1° invio in congedo a domanda;
- 2° dispensa dal servizio proposta dalla Commissione d'avanzamento;
- 3° collocamento a riposo;
- 4° collocamento in riforma;
- 5° retrocessione dal grado, dopo la ferma;
- 6° perdita del grado in seguito a condanna, dopo la ferma;
- 7° rimozione dal grado, dopo la ferma;
- 8° espulsione dall'esercito per condanna penale.

« I provvedimenti indicati nei numeri 1 e 2° sono presi rispettivamente dai comandanti delle legioni e dal comando generale dell'arma; quelli indicati ai numeri 3° e 4° sono presi mediante decreto ministeriale da registrarsi alla Corte dei conti; quello al numero 5° è preso pure con decreto ministeriale, che sarà registrato alla Corte dei conti nei soli casi in cui il retrocesso abbia diritto a pensione vitalizia per anzianità di servizio o per infermità, ai termini delle vigenti leggi ».

(È approvato).

Art. 10.

« I sottufficiali dell'arma dei carabinieri reali hanno diritto al collocamento a riposo per anzianità di servizio dopo venti anni di servizio.

« Devono essere collocati a riposo dopo trenta anni di servizio ».

(È approvato).

Art. 11.

« Sono aboliti per i sottufficiali, gli aumenti della pensione stabiliti dall'articolo 90 del testo unico delle leggi sulle pensioni approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 ».

(È approvato).

Art. 12.

« La pensione dei sottufficiali, che vengano collocati a riposo per ferite od infermità contratte per cause di servizio, sarà liquidata secondo gli articoli 100 e 101 del testo unico delle leggi sulle pensioni approvato con regio decreto 21 febbraio 1865, n. 70, ragguagliando il massimo ai sette decimi dell'assegno complessivo goduto nell'ultimo anno di servizio ed il minimo alla metà dell'assegno complessivo medesimo ».

(È approvato).

Art. 13.

« Sono abrogati gli articoli 1 (lettere *a, b*), 2, 4, 5 (meno il penultimo comma), 6 meno l'ultimo comma), 8, 9 (meno l'ultimo comma), 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 (meno l'ultimo comma), 28, 44 del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali approvato con regio decreto 6 maggio 1909, n. 272, e tutte le disposizioni dello stesso testo unico o di altre leggi le quali siano contrarie alla presente legge, per quanto riguarda l'arma dei carabinieri reali.

« Il Governo del Re ha facoltà di compilare un nuovo testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali dell'arma dei carabinieri reali ».

(È approvato).

Art. 14.

« I sottufficiali dell'arma dei carabinieri reali che, all'andata in vigore della presente legge, abbiano compiuto il trentesimo anno di servizio, dovranno optare entro tre mesi per il trattamento della presente legge o per quello della legge precedente.

« Quelli che opteranno per la presente legge otterranno grado ed assegni nuovi secondo il precedente articolo, e saranno collocati a riposo, entro due anni, con una pensione pari ai sette decimi dello assegno goduto nell'ultimo anno.

« Quelli che opteranno per la legge precedente potranno essere tenuti in servizio, alle condizioni della legge stessa, sino al compimento del 40° anno, purchè idonei, ed otterranno la pensione liquidata secondo la tabella della legge 14 luglio 1907, n. 483.

(È approvato).

Art. 15.

« La pensione ai militari di truppa dell'arma dei carabinieri reali è liquidata come appresso:

« A venti anni di servizio, è pari alla metà dell'assegno complessivo goduto durante l'ultimo anno di servizio, più un quinto della pensione e così ottenuta.

« Per ciascun anno di servizio prestato oltre i venti, e sino al venticinquesimo incluso, la pensione di cui al precedente capoverso aumenta di un venticinquesimo dell'assegno goduto nell'ultimo anno ».

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Nel primo comma di questo articolo, dopo le

parole: « La pensione » bisogna aggiungere le parole « ai sottufficiali e ».

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Sta bene.

PRESIDENTE. L'articolo verrebbe modificato in questo modo: « La pensione ai sottufficiali e ai militari di truppa, ecc. ».

Con questa modificazione metto a partito l'articolo 15.

(È approvato).

Art. 16.

« I militari dell'arma dei carabinieri reali non acquistano diritto ad alcun aumento di pensione dal venticinquesimo anno di servizio in poi ».

(È approvato).

Art. 17.

« La pensione dei militari di truppa dell'arma a cavallo dei carabinieri reali è liquidata in base agli assegni dei corrispondenti gradi dell'arma a piedi.

« Nel computo degli assegni, agli effetti della pensione, non si deve tener conto dei soprassoldi e del supplemento alla quota vestiario di cui ai precedenti articoli 5, 6 e 7 nè degli aumenti quadriennali spettanti agli appuntati secondo il disposto dello stesso articolo 7 della presente legge ».

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Anche nel primo comma di questo articolo, dopo le parole: « La pensione » bisogna aggiungere le parole: « dei sottufficiali e ».

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Sta bene.

PRESIDENTE. L'articolo verrebbe modificato in questo modo: « La pensione dei sottufficiali e dei militari di truppa, ecc. »

Con questa modificazione pongo a partito l'articolo 17.

(È approvato).

Art. 18.

« I militari di truppa dell'arma dei carabinieri reali acquistano diritto alla pensione di riforma dopo 15 anni di servizio.

« Tale pensione è pari a tanti quarantesimi dell'assegno goduto nell'ultimo anno, quanti sono gli anni di servizio prestati ».

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. In quest'articolo occorre fare la stessa modificazione; cioè invece di cominciare con le parole: « I militari di truppa eccetera » si deve cominciare con le parole: « I sottufficiali » e proseguire: « e i militari di truppa ecc. »

PRESIDENTE. L'articolo dunque dovrà dire: « I sottufficiali e i militari di truppa dell'arma ecc. ».

Con questa modificazione pongo a partito l'articolo 18.

(È approvato).

Art. 19.

« Alla maggiore spesa di lire 2,839,249.75 si provvede con corrispondente aumento del contributo del Ministero dell'interno a quello della guerra per le spese relative all'arma dei carabinieri reali ».

(È approvato).

Disposizioni transitorie.

Art. 20.

« All'atto della promulgazione della presente legge:

« Tutti gli attuali marescialli d'alloggio dei carabinieri reali saranno promossi marescialli d'alloggio maggiori.

« Tutti i brigadieri già iscritti sul quadro d'avanzamento, nonchè quelli idonei aventi più di 4 anni di grado, saranno promossi marescialli d'alloggio ».

(È approvato).

Art. 21.

« I brigadieri già iscritti sul quadro d'avanzamento, aventi 8 o più anni di grado e promossi marescialli d'alloggio in base all'articolo precedente, potranno, se idonei, essere promossi marescialli d'alloggio capi dopo un solo anno di permanenza nel grado di maresciallo d'alloggio.

« I brigadieri che sono già iscritti nel quadro d'avanzamento a scelta potranno essere promossi, se idonei, marescialli d'alloggio capi dopo un solo anno di permanenza nel grado di maresciallo d'alloggio, e 6 anni di permanenza complessiva nei gradi di brigadiere e di maresciallo d'alloggio ».

(È approvato).

Art. 22.

« I marescialli d'alloggio capi, promossi a tale grado in base alle disposizioni dell'articolo precedente, dopo un anno di permanenza nel grado di maresciallo d'alloggio

capo, e man mano che compiono il 12° anno di permanenza complessiva nei gradi di brigadiere, maresciallo d'alloggio e maresciallo d'alloggio capo, potranno, se idonei, e secondo le vacanze, essere promossi marescialli d'alloggio maggiori.

(È approvato).

Art. 23.

« I brigadieri già iscritti sul quadro d'avanzamento a scelta all'atto della promulgazione della presente legge, potranno, se idonei, essere promossi marescialli d'alloggio maggiori dopo un anno di permanenza rispettivamente nei gradi di maresciallo d'alloggio e di maresciallo d'alloggio capo, e man mano che compiono 8 anni di permanenza complessiva nei gradi di brigadiere, maresciallo d'alloggio e maresciallo d'alloggio capo ».

(È approvato).

Art. 24.

« I brigadieri, con più di 4 e meno di 8 anni di grado, promossi marescialli d'alloggio per effetto della presente legge, saranno promossi, se idonei, marescialli d'alloggio capi man mano che compiono l'8° anno di permanenza complessiva nei gradi di brigadiere e di maresciallo d'alloggio ».

(È approvato).

Art. 25.

« La esuberanza di marescialli d'alloggio maggiori, risultante sull'organico per effetto della prima applicazione della presente legge dovrà essere eliminata entro il limite di otto anni.

« Conseguentemente, le promozioni a detto grado dovranno essere regolate in modo che in ogni anno sia assorbito almeno un ottavo della esuberanza stessa ».

(È approvato).

Art. 26.

« I militari di truppa dell'arma dei carabinieri reali che all'andata in vigore della presente legge abbiano compiuto il 20°, e non il 25° anno di servizio, avranno diritto ad una pensione di riposo liquidata con le norme degli articoli 15 e seguenti, prendendo per base, nel computo della pensione a 20 anni, l'assegno del grado che essi effettivamente rivestivano al compimento del 20° anno di servizio. »

Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, relatore. Al principio dell'articolo, prima delle parole « i militari di truppa » occorre aggiungere le altre « i sottufficiali e »; e alla fine dell'articolo, è bene, per maggior chiarezza, aggiungere dopo le parole « l'assegno » le altre « stabilito dalla presente legge pel ».

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito questo articolo 26 così modificato.

(È approvato).

Art. 27.

« I militari di truppa dell'arma dei carabinieri reali che, all'andata in vigore della presente legge, abbiano compiuto il 25° e non il 29° anno di servizio, dovranno essere collocati a riposo al 30° anno di servizio, ed avranno diritto ad una pensione pari ai sette decimi dell'assegno goduto nell'ultimo anno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GIOVANELLI EDOARDO, relatore. Anche a quest'articolo come pure al seguente occorre aggiungere in principio le parole « i sottufficiali e ».

PRESIDENTE. Sta bene.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 27 così modificato.

(È approvato).

Art. 28.

« I militari di truppa che, alla entrata in vigore della presente legge, abbiano compiuto il 29° anno di servizio, dovranno essere collocati a riposo dopo un anno, ed avranno diritto ad una pensione pari ai sette decimi dell'assegno goduto nell'ultimo anno ».

Anche a quest'articolo occorre aggiungere in principio le parole « I sottufficiali e ».

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito quest'articolo così modificato.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Coordinamento del disegno di legge: Stato dei sottufficiali dell'esercito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Saluzzo per riferire sulle proposte di coordinamento del disegno di legge: Stato dei sottufficiali dell'esercito.

DI SALUZZO, relatore. Dopo la tabella dell'articolo 28 si devono aggiungere le parole: « In nessun caso la pensione di riposo potrà essere inferiore a lire 300 ».

1201

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, pongo a partito questa aggiunta.

(È approvata).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome anche del ministro della guerra, il disegno di legge: Sistemazione dell'accasermamento delle truppe del presidio di Vicenza.

Chiedo che sia inviato alla Giunta del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge: Sistemazione dell'accasermamento delle truppe del presidio di Vicenza.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta del bilancio.

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

TEDESCO, ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1911-12; Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1911-12; Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11;

Nuove assegnazioni di fondi per alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1910-11, per provvedere al pagamento di saldi di spese residue di precedenti esercizi.

Chiedo che questi disegni di legge siano inviati alla Giunta del bilancio.

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

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1911-12; Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1911-12; Assestamento del bilancio di previ-

sione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11;

Nuove assegnazioni di fondi per alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1910-11, per provvedere al pagamento di saldi di spese residue di precedenti esercizi.

L'onorevole ministro chiede che questi disegni di legge siano inviati alla Giunta del bilancio. Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912;

Stato dei sottufficiali dell'esercito;

Provvedimenti per l'arma dei carabinieri reali.

Si faccia le chiama.

DE AMICIS, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasceremo aperte le urne.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912.

Continuando nella discussione generale ha facoltà di parlare l'onorevole Ciruolo.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cotugno.

COTUGNO. Onorevoli colleghi, poichè si è fatta insistente la voce, voce terribile e paurosa, che dovrebbe preoccupare ogni persona seria e ben pensante, che qui non si è più adusati a discutere i bilanci, avevo pensato, per darne una solenne smentita, di pronunciare un formidabile discorso sul bilancio dei lavori pubblici; ed in questo pensiero a poco per volta mi era intrattenuto con tale voluttà che ogni volta che pensavo

al discorso che avrei dovuto oggi pronunciare sentivo un certo diletto...

Una voce. Diletto egoistico!

COTUGNO. ...diletto egoistico, sia pure, e quasi quasi pregustavo anche la gioia dell'applauso. (*ilarità*).

Ma l'uom propone e il ciel dispone!

Iersera partii da Trauni e per un pezzo le cose andarono alla men peggio, ma, arrivato a Foggia, come mi misi dentro ad una vettura di prima classe vidi delle persone in uno stato di sofferenza così penoso che, tratto dallo studio dei loro volti, dimenticai ogni proposito e con esso il discorso che diò... premeditato. E come diversamente? Vidi un componente della Presidenza, l'onorevole Rienzi, reduce da una delle più belle cittadine delle nostre Puglie, il quale avendo conquistato un angolo se ne stava taciturno e solenne come un antico romano in un *plaid* da' colori fiammanti; di fronte gli stava l'onorevole Semmola, in una di quelle poltroncine che danno l'aspetto d'un luogo di tormento: sembrava come in estasi, (*Interruzioni*) e la sua testa dondolava ora inchinandosi ed ora sollevandosi, come se affermasse e negasse all'istesso tempo.

Più in là l'amico Bentini, pareva non avesse membro fermo (*Si ride*), e cercava affannosamente dove schiacciare un sonnellino. (*Si ride*).

L'onorevole Dentice era tutto assorto alla ricerca del cappello che, dopo innumerevoli sospetti ed insistenti ricerche fu ritrovato, tra gl'involti dell'onorevole Rochira. Si era in una diccina quando io mi feci a rinforzarne il numero. Pensate voi come fui accolto. La sorpresa e lo sdegno di tutti que' carissimi amici, stivati come acciughe, l'ho ancora negli occhi. Ed in queste condizioni abbiamo deliziosamente trascorso ben tredici ore del nostro tempo, aggravate dal consueto ritardo ch'è pesato anche sul mio modestissimo bilancio avendo dovuto aggiungere la spesa d'una carrozzella per arrivare in tempo alla riunione degli Uffici le cui votazioni non ci hanno fatti tutti lieti. (*ilarità*).

Una voce a sinistra. Bisognava venire a piedi!

COTUGNO. Ne mancava il tempo. Per dippiù faceva caldo ed eravamo così assonnati, che avremmo dato non lieto spettacolo di noi.

Ed allora dissi: è meglio tacere. Anche perchè da quando entrai in Parlamento sentii parlare sempre inutilmente di treni

che si sa quando partono e non si sa quando arrivano, di vetture che non rispondono alle necessità più elementari di chi è costretto a viaggiare, a fare del treno una succursale della propria casa, portato innanzi ed indietro dalle esigenze della sua carica e della sua vita.

Se altri più autorevoli di me, ed in tanti anni, non riuscirono a far regolare questo servizio, qual sorte potranno avere mai le mie parole? Ed una voce torna a mormorarmi: taci. Ma, se volentieri rinuncio al discorso dalle classiche proporzioni, non posso rinunciare alla protesta anche quando dovesse rimanere voce clamante nel deserto.

Onorevole ministro, la verità è una sola: il servizio ferroviario nei rapporti delle regioni pugliesi, di quelle lontane regioni d'Italia, che stanno all'estremo sud dello stivale, nonostante gl'innegabili miglioramenti, lascia ancora moltissimo a desiderare. Noi siamo troppo lontani da Roma e nulla si fa perchè questa distanza sia il più facilmente e rapidamente possibile superata.

Una voce. Bisogna ricorrere al velivolo...

COTUGNO. Io non vado alla ricerca di emozioni e di morti violente. Sono uomo calmo e misurato e voglio passare i miei giorni senza *incerti* che non potrei neppur dire incerti del mestiere. (*Si ride*).

In questo modesto problema, onorevoli colleghi, oltre il desiderio ed il dritto di voler essere trattati come tutti i contribuenti italiani, si nasconde una questione politica di primissimo ordine, perchè la fusione delle diverse popolazioni italiane avverrà tanto più sicuramente ed intimamente, quanto più si darà ad esse il mezzo e l'agio di superare con rapidità le grandi distanze sì che un largo flusso, un vivo moto di osmosi e di endosmosi vibri e si diffonda dall'estremo nord e dall'estremo sud a Roma. Più d'una volta è stato riconosciuto che, per un viaggio da Bari a Roma, si dovrebbero impiegare non più di dieci ore. Veda pertanto l'onorevole ministro, il quale s'è reso, per virtù di opere e non di parole altisonanti così benemerito delle Puglie, se non sia il caso di soddisfare questi nostri giusti reclami.

E, giacchè trattiamo del problema ferroviario, faccio vivissima preghiera al ministro di pensare, ora che n'è tempo, a provvedere (perchè bisogna in tempo provvedere) a che, per la prossima stagione dei raccolti agricoli, non avvengano i gravi inconvenienti che si sono spesso risolti in un vero disastro per l'agricoltura.

Ricordo ancora una volta come all'epoca de' raccolti, i nostri prodotti non abbiano sempre trovato facili e pronti i mezzi di trasporto.

Ricordo, in provincia di Capitanata, a Spinazzola, a Minervino i nostri grani, abbandonati nelle stazioni ferroviarie all'aperto, per giorni e giorni, danneggiati per la pioggia, e, per questo, inviliti di prezzo.

Ricordo i vini giacenti nelle stazioni (stazioni spesso sprovviste di tettoie), i reclami, le proteste de' commercianti e l'angoscia de' proprietari obbligati a vedere ritardato il pagamento de' loro averi.

Ricordo il danno gravissimo che il commercio delle primizie ha avuto per ritardo dei trasporti.

Lo Stato ha dovuto in vari rincontri pagare rilevanti danni agli esportatori perchè le merci, avviate per l'estero, subirono, pei forti ritardi, gravissime avarie.

Ora è bene si sappia che le Puglie, se producono vino, grano, mandorle ed olio in abbondanza, hanno avviato tutta un'industria sull'esportazione delle primizie; e che vi sono cittadine, come Bisceglie...

Una voce. Molfetta...

COTUGNO... ed anche Molfetta (ma più Bisceglie), che hanno così sviluppata questa industria delle primizie d'aver fatto di essa il cespite maggiore della loro ricchezza. La rapidità e puntualità de' trasporti e delle consegne è base fondamentale perchè tanti sforzi non siano perduti, perchè altre nazioni, come già tentano di fare, non ci tolgano dalle mani i mercati esteri.

Non è il caso di provvedere a ciò nel giorno in cui le necessità e le richieste potranno sorgere; ma è d'uopo si provveda da oggi: che siamo già alla vigilia del raccolto del grano, e delle uve le quali, in provincia di Lecce, maturano, un mese prima che nelle altre regioni. Bisogna provvedere fin da oggi a far sì che le ferrovie siano sufficientemente preparate per soddisfare a così vari, complessi ed urgenti bisogni. Nella bontà de' trasporti è gran parte della difesa dell'agricoltura. (*Bene!*)

E qui voglio ricordare all'onorevole ministro come il personale ferroviario a mio mezzo abbia rivolto delle sollecitudini, delle preghiere, specialmente il personale ferroviario di Foggia, perchè sieno modificati i penosi turni di servizio. Noi abbiamo finora atteso invano una risposta soddisfacente. Prego, quindi, l'onorevole ministro di tenere in considerazione questi desiderati perchè niente vi è di peggio che avere un

personale defaticato, consapevole che contro di esso si esercita un'ingiustizia.

I ferrovieri hanno fatto pervenire al Ministero ed a me un prospetto del servizio a cui sono assoggettati e davvero a leggere quel prospetto si vede a colpo d'occhio come essi abbiano ragione di lamentarsi.

Bisogna che la loro fatica sia tollerabile; diversamente si va incontro a quella serie d'inconvenienti che spesso hanno determinato disastri dolorosissimi. Sono sicuro che l'onorevole Sacchi, così ben disposto verso il personale ferroviario, vorrà senza ulteriori ritardi provvedere a questi gravissimi inconvenienti.

E dalle ferrovie passo alle strade. L'onorevole Commissione del bilancio ha fatto notare con eloquenza e vivezza di linguaggio come il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe ormai prendere più a cuore la questione delle strade, sia provinciali, sia comunali e nazionali e sia vicinali, così dal lato della loro manutenzione, come dal lato della loro costruzione.

Le nostre Puglie, onorevole ministro, sono ancora nel desiderio di avere una rete di viabilità che renda facile l'accesso ai fondi lontani e metta proprietari e contadini in condizione di potere agevolmente impiegare tutte le loro energie nel miglioramento della terra e trarne i più larghi benefici.

Vi sono paesi con un territorio estesissimo per migliaia e migliaia di ettari che da così grave inconveniente patiscono danni rilevantissimi. La mancanza di strade d'accesso in queste località, deprezza il valore della proprietà rustica, non solo, ma grava i prodotti d'una spesa che li rende meno ricercati sui mercati per le difficoltà che il compratore incontra a trasportarli fin nei luoghi di consumo.

La cosa ormai è a tal punto da non tollerare ulteriori indugi, ond'è che sono sicuro l'onorevole ministro vorrà dare tutto il suo ingegno e la sua attività per trovare il modo di disporre di più larghi fondi, perchè questo necessario ed urgente problema possa venire alla fine risolto.

Ma le nostre regioni si risentono ancora di un'altra condizione di fatto che ne perturba il progresso e la vita. Noi, forse, abbiamo la più larga zona malarica che ci sia in Italia.

Basta prendere una delle solite carte segnate a colori diversi, per vedere quanto sia limitato il terreno delle zone sane, quanto pochi siano i luoghi dove la malaria non

inferisca o non si accampi insidiosa e letale. A combattere questo flagello le povere popolazioni, si servono dei soliti medicinali. Hanno avuto il chinino di Stato, hanno avuto i reticolati per difendersi dalle zanzare; gl'impiegati che sono colà mandati hanno avuto delle scarse indennità di malaria.

Una volta que' luoghi avevano anche degli *eucaliptus*, ma la scienza li ha condannati dichiarandoli inutili allo scopo.

Nonostante tutti questi rimedi e quelli che la speculazione ogni giorno inventa, la malaria inferisce più forte e la cachessia, la degenerazione vince i disgraziati che non possono abbandonare i luoghi dove le ragioni supreme della esistenza li hanno inchiodati e cadono a centinaia ed a migliaia vittime inonorate nel fior della vita.

Le opere di bonifica, così desiderate, le sole che ci potrebbero salvare, non fanno alcun progresso, e vanno modestamente e timidamente innanzi.

Una volta io mi occupai di una piccola zona malarica che rende penosa la vita a molti concittadini miei.

Ebbi, in quell'occasione, a constatare che v'erano 32 progetti di bonifica pronti, ma che, di fronte a questi studi e a questi progetti, mancavano le somme occorrenti per l'esecuzione delle opere.

Alle insistenti mie richieste per sapere quando si sarebbe provveduto ad eseguire qualcuna, almeno, di quelle bonifiche così urgenti e dettate da necessità sociali ed umane improrogabili, mi fu risposto che, per non creare dissapori, occorreva si fosse dato mano a tutte quelle bonifiche in una volta sola, ciò che implicava la spesa di circa cento milioni, somma che il Parlamento non si sarebbe di certo trovato disposto ad accordare.

Ora io penso che tra gli studi fatti e le opere progettate qualche strappo può benissimo consentirsi, e che qualcuna di quelle bonifiche, che si mostrano più urgenti, potrebbe eseguirsi.

Poichè il bene non è nemico del meglio, così potremo cominciare dal poco per poi procedere a più larghe e radicali iniziative a seconda le condizioni del bilancio lo consentiranno.

Non dovrebbe essere più oltre consentito lo spettacolo doloroso di zone fertillissime, di luoghi incantevoli, ormai abbandonati e silenti, e, per la nostra incuria, tramutati in pestifere sorgenti di morte. (Bene!)

Un altro problema da risolvere con criteri decisi, all'infuori di ogni convenienza parlamentare, è quello dei porti. Io tengo a fare una dichiarazione: in questa questione parmi si sia seguito troppo l'interesse politico di fronte agli interessi veri delle regioni.

Noi abbiamo fatto una politica portuale addirittura falsa; ogni paesello, ogni comune, ogni borgata, ogni villaggio che ha avuto la fortuna di trovarsi a specchio della marina ha voluto il suo porto, e per esso ha lottato e combattuto fin quando non ne è riuscito vittorioso.

Sicchè chi navigando passa per le coste italiane vede spesso dei vasti, superbi, magnifici porti, in cui navi e vapori brillano per la loro assenza, in cui, alla sera, al chiaror di luna, non si vedono neppure a remigare le romantiche barchette con i dolci innamorati che si baciucchiano... (*Oh! oh!*) come direbbe il poeta. (È lecito anche qui, citare i poeti).

Ora, io dico, una politica portuale più accorta, più avveduta avrebbe dato frutti ah! quanto migliori.

Il Governo, su' porti che possono avere una vita commerciale, accentri tutte le sue cure ed i benefici dello Stato, e ne promuova il sempre crescente sviluppo, ma lasci stare da parte tutte le opere inutili, perchè sono gittate in mare e non servono ad altro che ad accrescere l'onere del bilancio, a stabilire pesantissimi sterili impegni finanziari per l'avvenire.

Oso sperare che queste mie considerazioni varranno a mettere un po' più d'ordine in queste spese, a richiamare il ministro ad una visione più pratica del problema dal quale deve esulare qualunque ragione di persone e di sentimento.

E qui mi fermo, perchè il meglio del mio discorso, quello che sarebbe stato il motivo dominante e che molte volte aveva infiammato i nostri animi, la questione dell'acquedotto pugliese, io dico, è stata ieri, per la tenacia del ministro, definita.

L'onorevole Sacchi, come aveva promesso, ha presentato alla Camera gli accordi conclusi fra il Governo e la ditta Antico per la prosecuzione ed il compimento del lavoro grandioso per cui tanto reo tempo si volse.

Quell'accordo risponde pienamente ai nostri voti ed io ne dò piena lode all'onorevole ministro che ha sempre avuto la visione chiara dei diritti dello Stato che

egli ha saputo difendere, tutelare e far rispettare.

Ho fiducia che nel 1914 la provincia di Bari, e nel 1916 le altre provincie delle Puglie, avranno l'acquedotto così come era stato preveduto e come oggi è confermato dal contratto rinnovato, e che Ettore Sacchi, sollevando il bicchiere ricolmo dell'acqua ch'egli ha potentemente contribuito a darci, vorrà da l'alto delle Murge bene auspicare alla nostra rigenerazione. (*Approvazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Allo scopo di facilitare lo svolgimento dei traffici nelle ferrovie secondarie della Sardegna, la Camera autorizza il ministro dei lavori pubblici a trattare con la Società esercente quelle modificazioni delle condizioni di compartecipazione dello Stato nei prodotti ultra-iniziali, in modo da rendere possibile la intensificazione del movimento, a vantaggio delle popolazioni, senza danno dello Stato ».

CAO-PINNA. Onorevoli colleghi! Le attribuzioni dell'amministrazione dei lavori pubblici sono talmente vaste e complesse che investono sotto molteplici aspetti gran parte della attività economica, sociale e politica del paese; ed è per ciò che la discussione del bilancio dei lavori pubblici solleva tutti gli anni grandi discussioni alla Camera, perchè ciascuno di noi ha sempre qualche cosa da chiedere, pressato dalle popolazioni, le quali di fronte alle leggi votate, alle speranze che hanno destato, e alle delusioni che ne furono talvolta la conseguenza, ci troviamo per necessità di cose impigliati a trattare le questioni che principalmente riguardano interessi locali.

Le funzioni dell'amministrazione dei lavori pubblici si esplicano con tre distinti organismi: quello amministrativo, quello

tecnico e quello tecnicamente separato, l'organismo ferroviario.

Di questo terzo autonomo e mastodontico congegno, che si svolge indipendente dall'ingerenza dello Stato mentre gravemente pesa sul tesoro pubblico, senza che alcuno sia in grado di valutarne la portata ed il ministro stesso non rappresenti che il gerente responsabile pro forma, non parlerò, perchè troppo a lungo se ne è discusso in questi sei anni, sull'ordinamento, sull'esplicazione dei servizi, sui risultati, che si ottengono, sulle condizioni finanziarie, create dall'azienda; perchè, se riguardo all'organismo ferroviario voi considerate che il bilancio suo speciale importa la cifra di 763 milioni e che con i servizi speciali si arriva ad un totale di 1695 milioni, voi vi accorgete che non si tratta di problema, che si possa incidentalmente affrontare in sede di discussione del bilancio. Verrà l'ora che nell'interesse del Paese, converrà sviscerare questo ponderoso problema, ma intanto consentite che io vi dica, che è imprescindibile dovere affrontare la questione, poichè noi assistiamo allo spettacolo del ministro, posto nella dura condizione di fare il portavoce di quanto si manipola, si organizza e si dispone dai funzionari alti della direzione delle ferrovie.

Sarà quindi bene che lo stesso onorevole Sacchi, che conosce quanta deferente stima io abbia per lui da venti anni, affronti questa grave discussione per mettersi in condizione di non apparire più, di fronte alla direzione generale ed alla burocrazia ferroviaria, niente altro, che un agente ignaro di tutti i servizi e di tutti gli organismi.

Esaminerò quindi di preferenza l'Amministrazione centrale nel suo organismo amministrativo, ed è inutile disimularcelo, che per quanto attiva e diligente opera espliciti per mezzo dei suoi funzionari, e per quanto se ne interessi il ministro stesso, rimane la sua opera frustrata per mancanza di rendimento, in dipendenza della insufficienza numerica di funzionari.

Il bilancio di previsione del 1911-12 porta una spesa di 177,600,393.58 e se giustamente l'egregio mio amico, onorevole Pozzi, diligentissimo relatore, si compiace dello sviluppo, che prendono i lavori, perchè dall'esercizio trascorso a questo si porta un maggiore stanziamento di 7,282,919 lire, io non posso altrettanto compiacermene, giacchè non è dalle cifre degli stanziamenti, che si può giudicare dell'efficienza vera e del rendimento dei lavori pubblici nelle diverse

regioni d'Italia; ma dal complesso delle opere compiute, dalle quali siasi ottenuto un maggiore incremento nella ricchezza pubblica ed un migliore sviluppo morale igienico e sociale.

Nè questo dipende dall'opera del ministro, lo dico apertamente, ma potentemente vi concorre l'opera dei funzionari tecnici ed amministrativi.

Nell'organismo amministrativo si hanno 17 divisioni, compresa quella dei servizi speciali, ma vi sono scoperti cinque posti di direttore.

Vi sono 40 sezioni, ed in queste mancano 14 posti. Ad ogni sezione occorrerebbero tre segretari, ed invece non ve ne sono che due, ed in taluna neanche uno.

La direzione generale della revisione non risponde, nè può compiere le sue difficili funzioni, perchè non ha personale che possa dare sollecita evasione al numero enorme di pratiche che giornalmente si accumulano.

La ragioneria stessa ha bisogno di ispettori, di altri capi sezione e di altri ragionieri, cosicchè tutto si ritarda, non solo, ma gli studi, le verifiche non si maturano, con danno del controllo del servizio.

Lo stesso personale d'ordine che ha 191 funzionari, non risponde per numero alle strette esigenze del servizio, e neanche il personale subalterno è sufficiente per lo sviluppo delle funzioni che è destinato a prestare.

Ho voluto sommariamente esaminare la parte del personale, perchè voi, onorevole Sacchi, intendete che se nella vostra amministrazione mancano poco meno di un centinaio di funzionari, tra le diverse categorie, non è possibile pretendere nè maggior sollecitudine, nè maggior rendimento, e tutto il movimento si arresta o quanto meno si ritarda eccessivamente a danno dello Stato, delle provincie, dei comuni e dei privati, movimento al quale si ricollegano importanti interessi del servizio.

Ed è fortuna per il Ministero dei lavori pubblici di avere un personale valentissimo, il cui rendimento, lo dico apertamente a ragione d'onore, è di molto superiore a quello che potrebbe effettivamente domandarsi a funzionari dello Stato, un personale che supplisce con la diligenza e con l'energia alla deficienza assoluta di numero, con grande zelo ed abnegazione degna d'ogni plauso.

Questo fatto, onorevole Sacchi, non è dovuto a voi, che solo da poco più di un anno siete alla direzione di quel dicastero

ma è fatto che rimonta a parecchi anni addietro, e mentre in tutte le amministrazioni dello Stato si è cercato di completare con organici nuovi il personale necessario, per l'amministrazione dei lavori pubblici, dove più era necessaria l'opera diligente ed assidua dei funzionari, è precisamente mancato quello che nelle altre si è provveduto con larghezza.

Io non sono certo un fautore di aumenti di numero di funzionari nella burocrazia, e nella Giunta generale del bilancio, allo studio degli organici, ho io pure portato la nota che bisognava ridurre il personale nei confini nei quali il servizio lo reclamava, riducendolo di numero ma pagandolo meglio onde avere il diritto di reclamare maggiore rendimento, e proficuo lavoro.

Ma mentre in talune amministrazioni abbiamo largo, esuberante il numero, nell'amministrazione dei lavori pubblici, dove più è richiesto dalle esigenze di tutto il paese, dalle esigenze dei pubblici servizi, dalle esigenze delle nuove leggi, dalle leggi speciali che sono venute per eventi politici esplicandosi, manca il personale.

Ed io in questa parte debbo sinceramente dichiarare che non seguo, come per gli altri organici, la via che ho indicato recentemente di riduzioni, perchè, onorevoli colleghi, se volete una prova di quanto io affermo, per l'amministrazione dei lavori pubblici basterà che sfogliate la diligentissima relazione dell'onorevole Pozzi per vedere che solo per l'impianto di tramvie furono istruite domande per un importo di lire 324,677 di concorso dello Stato, e altre sono in corso di istruttoria per un concorso di lire 341,000 circa, che vi sono domande per servizi automobilistici già in corso per chilometri 5,937,871 imponenti annualmente un sussidio di lire 3,346,558.

E pertanto, se solo partendo da questi piccoli cenni voi vi farete a pensare qual cumulo di domande, quali necessità di esami, quali operazioni di controllo debbano eseguirsi dai funzionari amministrativi del Ministero, voi comprenderete che io necessariamente dovevo portare una nota su questa questione acciò l'onorevole Sacchi si persuadesse della necessità di presentare colla maggiore sollecitudine un organico che risponda ai servizi e ai bisogni del suo stesso Ministero.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.
Lo presentai ieri!

CAO-PINNA. Io sono lietissimo di sentirvi ciò, perchè conferma le mie osservazioni.

Ieri mi trovavo alla Commissione dei servizi marittimi, e non sapevo che fosse stato presentato. Ad ogni modo io mi compiaccio che l'onorevole Sacchi abbia presentato ieri questo organico... lo esaminerò con molta attenzione e con molta diligenza, perchè sono certo che egli avrà provveduto precisamente in conformità degli accenni che ho creduto indispensabile portare alla Camera...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.
Nei limiti del possibile...

CAO-PINNA. Nei limiti del possibile... S'intende!

L'altro organismo sul quale poggia principalmente l'amministrazione dei lavori pubblici è l'organismo tecnico, il quale ha anche maggiore importanza dell'organismo amministrativo, se si considera che dall'espletamento delle sue funzioni si consegue il più sollecito, regolare e vigile compimento delle tante opere pubbliche che rappresentano e comprendono tutto lo sviluppo economico e sociale nel paese. Siffatte funzioni richiedono un ordinamento serio ed efficace perchè comprendono solamente le due categorie di funzionari degni del massimo rispetto e dei maggiori riguardi, che sono: il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Genio civile.

Se voi considerate che a questi funzionari è affidato il bilancio dello Stato, che in quest'anno raggiunge 177 milioni, e che oltre ai loro voti, ai loro controlli, ai loro progetti, portano la loro attenzione anche intorno alla somma di lire 155,14,131 di residui e che oltre a questo devono dare il loro voto, e portare il loro esame su tutti i progetti, su tutte le concessioni di interesse dello Stato, delle provincie, dei comuni e degli stessi privati che hanno diritto ai concorsi od ai sussidii dello Stato, voi comprendete che a questo organismo tecnico sono affidati molte centinaia di milioni, anzi qualche miliardo.

La Camera deve comprendere la delicata ed altissima funzione del personale tecnico, senza che io debba darne dettagli, sia in rapporto agli interessi dello Stato sia a quelli che ho già accennato relativi alle provincie ai comuni, ai privati.

E non è esagerazione il dire che spesso contro questo personale tecnico si affilano le armi, giudicandone la sua opera senza valutare nè i termini nè l'importanza del compito che da esso viene espletato. È molto facile ai profani della materia giudicare sull'opera del Genio civile o del Con-

siglio superiore nei giudizi che affrontano e nei progetti che compilano come nei voti che danno.

Ma forse uno dei più gravi errori è appunto questo, che qualunque discussione avvenga, di aumenti, di spese che superano anche di molto quelle preventivate, di collaudi e di arbitraggi che obbligano lo Stato a pagare somme ingenti, si facciano in questi casi sempre censure al personale tecnico, il quale, per la sua insufficienza di numero, non sempre si è trovato in condizione di preparare elaborati con diligenza studiati e molto meno di poter giudicare con esatto e maturo esame delle questioni ad esso sottoposte; ma ha dovuto, per le pressioni spesso politiche esercitate sul ministro, o per interessi locali che si agitano, dare affrettato voto senza che nel merito potesse meditare con sufficiente esame perchè sollecitato al disbrigo anche con superficiale controllo.

Bisogna ordinarne il personale ed il servizio, ed a quest'uopo io vi faccio alcuni cenni che sono da tenere in conto, come mi auguro che l'onorevole Sacchi terrà in considerazione.

È necessario anzitutto, a mio avviso, che il numero degli ispettori del Genio civile sia diviso in classi, per modo che quelli destinati al Consiglio superiore siano mantenuti fissi, senza che siano distolti dal servizio di esame e di voto che devono portare sugli elaborati tecnici sottoposti al suo giudizio.

Un'altra classe d'ispettori compartimentali dovrebbe risiedere nei diversi compartimenti perchè possano sollecitamente vedere, esaminare, controllare i lavori ed i progetti tecnici onde inviarli con giudizio maturo all'esame del Consiglio superiore, dando loro la facoltà di approvazione fino a 400,000 lire mentre ora tale facoltà è limitata all'approvazione di progetti fino a lire 200,000, ciò che renderebbe agile il servizio con moderato decentramento.

Inoltre, si eviterebbe quanto ora avviene, che questi ispettori vengano chiamati dai compartimenti a Roma per riferire sulle pratiche; e così perdono molto tempo in viaggi continui che distruggono gran parte della loro energia fisica senza alcun profitto nè dello Stato nè dei comuni.

Il Consiglio superiore, così costituito, potrebbe svolgere un'opera più agevole e proficua, che non lo possa oggi, senza tutti quei ritardi che ora si lamentano e di solito si addebitano al ministro dei lavori pubblici,

quasi che potesse provvedere, quando ancora non ha avuto il parere dei tecnici, ed il giudizio dell'alto Consesso.

Nel Genio civile vi sono attualmente uffici parecchi dove manca un ingegnere capo; occorre quindi coprire i posti vacanti e soprattutto elevare la carriera e gli stipendi degli ingegneri, pareggiandoli ai funzionari delle altre amministrazioni che godono stipendi di sette o di otto mila lire e non hanno mansioni maggiori o più importanti, nè certamente più delicate.

La carriera degli aiutanti termina con lo stipendio di quattro mila lire, mentre quella degli aiutanti del Genio militare e del catasto giunge fino a cinque mila; il personale d'ordine e gli stessi uscieri, che sono al Ministero distaccati dagli uffici del Genio civile, sono pagati in misura molto minore dei funzionari di uguale classe di altre amministrazioni.

Raccomando quindi, onorevole ministro, che ella esamini le condizioni del personale di questo grande organismo che fa parte della sua amministrazione, e presenti senza indugio, come ha già fatto ieri per il personale amministrativo, anche un organico per il personale tecnico al quale è affidata l'esecuzione dell'opere che importano la spesa di centinaia e centinaia di milioni.

L'onorevole relatore, nella sua diligente relazione, si compiace che i residui dal 30 giugno 1909 al 30 giugno 1910 si siano assottigliati di lire 10,783,841.49. Ciò si riferisce ad una parte sola delle opere pubbliche, poichè nel complesso i residui per tutte le opere comprese nel bilancio dello Stato, sono aumentati da lire 140,168,026, quanti erano al 30 giugno 1909, a lire 155,147,131.07 al 30 giugno 1910.

Questo stato stazionario dei residui dimostra come le mie osservazioni relative al personale amministrativo e soprattutto al personale tecnico, abbiano serio fondamento perchè tanto più si aumentano i residui quanto meno si svolge l'azione del corpo tecnico e del corpo amministrativo; e quando in questi due organismi manca il numero, di funzionari necessario alla esecuzione di tutte le opere previste dalle diverse leggi, non è possibile che i residui si assottiglino maggiormente se pure non si accresceranno.

Ne questo è il solo inconveniente, ma da questo fatto ne derivano altri più gravi pericoli, poichè sorgono coi ritardi le ragioni di danni, le ragioni di diritti a giusti compensi dovuti e di arbitraggi, che giustamente la Giunta del bilancio parecchie volte e l'ono-

revoles Pozzi in moltissime sue relazioni e specialmente in quella dell'ultimo disegno di legge *omnibus*, il 508 famoso, ha notato con parole abbastanza gravi, che se non suonavano censura, certamente riflettevano lo stato d'animo della Giunta nel segnalare le spese eccessive che si dovevano fare per opere riguardo alle quali occorreva una maggiore diligenza di esame, una maggiore cura nel disbrigo delle pratiche in modo da evitare quelle giuste domande che si sono avute per compensi e per danni per causa di progetti affrettatamente studiati, spesso di soli progetti di massima dovuti appaltare sebbene non rispondenti allo stato reale delle opere.

Parlerò ora brevemente sui lavori di bonifica in Sardegna.

L'onorevole Pozzi trova che i residui che erano al 30 giugno 1909 in lire 2,479,423 per bonifiche per la Sardegna si sono ridotti di 1,436,262.33, cosicchè si sarebbe utilizzato un milione di tali residui in esecuzione di nuove opere.

Ma ciò, onorevole Pozzi, è vero solo per una parte addirittura trascurabile, giacchè si tratta di sole 100 mila lire, le altre 900 mila lire furono spese per l'acquisto di due draghe scavatrici come mezzi d'opera utili, necessari per la bonifica di Santa Giusta; ma, ed è qui che non posso trovarmi d'accordo, l'amministrazione volle procedere ai lavori in economia, mentre, come la legge di contabilità dello Stato prescrive, si sarebbero dovute sperimentare le aste per il primo e per il secondo esperimento, dopo i quali solamente può essere consentita la trattativa privata, od il lavoro ad economia.

E così si assottigliarono i residui di un milione, si pagò mezzo milione di espropriazioni, si spesero forse oltre 200 mila lire; somme tutte che più utilmente potevano erogarsi per le opere del Tirso tanto reclamate dalla città e circondario di Oristano, ed assai più utile sotto ogni riguardo della bonifica dello stagno di Santa Giusta, che non verrà ultimato in altri cinque anni, profondendovi forse qualche altro milione.

Il milione quindi di residui che si sono andati assottigliando, non è servito a beneficio dell'opera, ma a costituire un capitale d'impianto al quale avrebbero dovuto pensare gli assuntori dell'opera, e non lo Stato, mentre bastava portare nell'opera stessa il coefficiente del dieci o del quindici per cento d'impianto, come è norma costante nei progetti tecnici.

Le bonifiche in Sardegna hanno quindi subito gravi ritardi, e per quelle che ancora sono in corso mancano perfino i fondi, l'onorevole Pozzi lo ricorderà, che io ne feci anzi un apposito richiamo alla Giunta del bilancio, la quale formulò uno speciale quesito al ministro dei lavori pubblici, quesito che si trova alla fine della relazione.

Dopo un po' di tempo si ebbe la risposta senza intervento del ministro dei lavori pubblici, ma dal ministro del tesoro, il quale accennava che per le bonifiche della Sardegna v'era ancora disponibile un fondo di lire 1,824,076, col quale si poteva far fronte non solo alle opere dell'esercizio corrente, ma anche a quelle del futuro esercizio 1911-12.

Io vorrei augurarmelo questo risultato, che l'onorevole ministro del tesoro segna nella sua nota evidentemente giusta, perchè dedotta dalle registrazioni contabili; ma non è possibile neanche supporre che tali fondi vi siano, perchè nell'esercizio venturo noi non avremo che una disponibilità di 1,355,000 lire, che sono la *pro rata* dipendente dalla legge del 1907, ed ancorchè si potesse utilizzare il milione e 400,000 lire di residui, cosa che non si può fare, perchè questa somma ha una destinazione speciale e l'onorevole Pozzi e la Camera sanno che la Corte dei conti non transige quando si tratta di stornare delle somme, questa somma non basterebbe. Imperocchè quando dinanzi alla Giunta del bilancio io portai la questione, mi appoggiai a fatti positivi che mi permettono di accennare, e mi dispiace di non vedere qui l'onorevole Pala, il quale potrebbe confermare quanto io dico.

Per la bonifica di Salinella mancano ancora 400,000 lire da pagare e l'opera è finita. Per quella di Santa Lucia mancano più di 200,000 lire e poco tempo è passato da che avete perduto l'arbitraggio pagando 8,000 o 10,000 lire agli arbitri perchè non si volle accondiscendere ad una domanda fatta dall'appaltatore. Per i lavori del Mannu occorrono altre 800,000 lire, e 800,000 per la bonifica di San Luri, e sono bonifiche presso che ultimate.

Per la bonifica di Santa Giusta, che si sta facendo ad economia, dovete prevedere almeno 400,000 lire, perchè avrete da pagare la fornitura dell'impianto, tante provviste ed altre cose: in complesso quindi occorrono per pagare lavori quasi ultimati 3,240,000 lire, cifra ristretta perchè faccio calcolo che la somma non si abbia da pagare nell'esercizio venturo tutta intera.

Come si può dire quindi che per le bo-

nifiche di Sardegna vi sono i fondi necessari, quando per i lavori più importanti del Tirso, del Coghinas, del Flumendosa, nulla si è fatto ancora, mentre, non fosse altro, per illudere un po' quelle popolazioni, avreste dovuto almeno dare un principio di attuazione? Nessuna azione, me lo perdoni l'onorevole Sacchi, riguardo ai lavori della Sardegna, è stata iniziata come quelle accennate e quella del Rio Magaro sempre promessa ed il prolungamento della sistemazione Fluminimanna coi suoi affluenti. Duole constatarlo, ma il ministro dei lavori pubblici fu per l'Isola assolutamente assente, ed il paese abbandonato.

Ed entro brevissimamente in una questione venuta a galla ora sul movimento ferroviario. Ricorderà l'onorevole Sacchi che, quando si discusse l'ultima legge dei ferrovieri, l'onorevole Abignente, essendo io impegnato in Giunta, a nome dei colleghi sardi, avvertì il ministro che l'articolo 14, al comma c), non si poteva applicare alla convenzione dei servizi cumulativi tra la Sardegna ed il continente, perchè la tariffa del servizio cumulativo oggi in vigore è stabilita in forza di una convenzione tra le diverse amministrazioni.

È vero che le ferrovie dello Stato presero per base la tariffa differenziale A, ma una volta stabilita, si aveva già una tariffa speciale *sui generis* esclusiva per questi servizi, che non può essere mutata se non vi sia l'accordo di tutti coloro che hanno concorso a formarla, e quindi non si poteva mutare la tariffa del servizio cumulativo della Sardegna. Questa violazione di accordi non può essere scusata neppure dal cenno della legge 13 aprile 1911, perchè questa legge ha ordinato l'aumento dei diritti fissi; quanto, alla tariffa differenziale ha soltanto autorizzato l'aumento, ma non l'ha reso obbligatorio. Le ferrovie dello Stato, potranno, se vogliono, valersi di questa autorizzazione sempre che si tratti della tariffa differenziale per i propri servizi esclusivi, ma non possono servirsi dove sono vincolate per convenzioni e per accordi con altra amministrazione a mantenere i prezzi che esse hanno calcolato sulla base della propria tariffa differenziale, che non sono più della loro tariffa differenziale, ma formano una tariffa speciale.

Le condizioni e tariffe del servizio cumulativo ferroviario e marittimo con la Sardegna furono approvate con decreto reale del 27 marzo 1910, n. 211, che porta la firma dei ministri Sonnino, Salandra, Rubini, Luz-

zatti e Bettolo. Il decreto riconosceva l'urgenza di attivare la riforma del servizio cumulativo ferroviario e marittimo con la Sardegna, perchè possa, dice il decreto, il commercio sardo prontamente fruire dei benefici che gliene conseguiranno.

Riconosce quindi l'opportunità di ridurre quanto più possibile il numero delle serie dei prezzi e così via dicendo. Le ferrovie dello Stato adunque, rispetto alla Sardegna, non hanno più la propria tariffa differenziale A, di cui la nuova legge ha autorizzato l'aumento, ma la tariffa del decreto del 27 marzo 1910, e questa non poteva modificare, perchè, onorevole Sacchi, nel vostro decreto Sacchi-Luzzatti la convenzione approvata dice: « La Compagnia Reale delle ferrovie sarde si obbliga ad istituire, a decorrere dal 28 luglio 1910, senza rimborso di spese, una terza coppia di treni sulle linee dirette attualmente servite con due sole coppie, e con la condizione che sia diretto postale, con l'esclusione dei pacchi, un treno da Golfo Aranci a Cagliari per Sassari e viceversa.

Secondo (e notate, è qui la questione) ad attuare dalla stessa data il servizio cumulativo con le linee ferroviarie continentali e con la linea marittima secondo il regio decreto 27 marzo 1910 ».

O come va che il signor direttore delle ferrovie dello Stato ha ordinato che il primo giugno variassero le tariffe; e, di fronte alla dichiarazione fatta dall'onorevole Sacchi, richiamato dall'onorevole Abignente, relatore della legge, che queste tariffe non si potevano applicare ai servizi cumulativi della Sardegna, non ostante ha ordinato che si pagasse l'aumento portato nella legge dei ferrovieri all'articolo 14, comma c)? Questa è violazione flagrante, della quale vi parlai dopo due interrogazioni svolte qui alla Camera da due miei colleghi e della quale parlai anche all'onorevole Giolitti; e si era rimasti d'accordo che il primo giugno non sarebbe stato applicato l'aumento di prezzi ai servizi cumulativi. Invece la direzione delle ferrovie di Stato, tanto nella navigazione Golfo Aranci-Civitavecchia, quanto nel tratto da Civitavecchia a Roma e nelle altre linee, applicò l'aumento portato dalla legge del 13 luglio, mentre vigeva il decreto 27 marzo 1910 e la convenzione 28 luglio. E se ne ebbe una prova recente e dolorosa anche, quando i sindaci della Sardegna venivano per l'inaugurazione delle grandi feste nazionali. Quando furono chiamate quelle nobili popolazioni a concorrere alla festa della

patria come avevano concorso fin dal 1848-49 e nel 1852 alla guerra di Crimea ed alle altre campagne dell'indipendenza col sangue dei propri figli al riscatto nazionale. Quando vennero i sindaci della Sardegna, non trovarono nel Golfo Aranci posto per imbarcare. E mentre ad alcuni fu accordato il posto, invece di applicare la tariffa che dava il 75 per cento di ribasso e che quindi da lire 15 e 50 portava il biglietto a lire 3,90, si applicò una famosa tariffa militare, come specioso pretesto per far pagare alla nostra gente non lire 3,90, ma 13 lire. È vero che si è dato loro lo scontrino perchè potessero ottenere il rimborso; ma intanto quei signori dovettero constatare che ai sindaci di Sardegna si faceva pagare di più, mentre a tutti gli altri sindaci dei comuni d'Italia si concedeva il ribasso del 75 per cento. Sono certo che rimborserete quei sindaci. Ma intanto ciò costituisce non dico un delitto, ma certamente un'azione indegna per lo Stato italiano a danno di una nobilissima regione.

E parimenti, mentre gli impiegati civili di tutta l'Italia godono del servizio cumulativo con le tariffe differenziali, perchè ciò si nega agli impiegati residenti in Sardegna dove le società private esercenti come quella delle Reali e complementari accordano tale riduzione?

Gli impiegati civili appena giunti a Golfo Aranci per i servizi di navigazione, ed entrati a Civitavecchia nel servizio delle ferrovie dello Stato non godono più il servizio cumulativo, non più riduzione come gli altri dello Stato ed hanno ragione di lamentarsi e dolersi della iniqua disparità di trattamento con telegrammi che avrà ricevuto l'onorevole Sacchi, come li abbiamo ricevuti noi deputati della Sardegna a nome dei quali tutti io parlo, perchè anche questa ingiustizia non venga consumata, e sia ad essi concesso lo stesso trattamento che si accorda agli altri.

Ed è questa la ragione, onorevole Sacchi, perchè il funzionario, che sente un po' di dignità di sè stesso, non vuole andare più in Sardegna sapendo che l'isola non è considerata pari alle altre provincie, e poichè la riduzione dei prezzi ed i servizi cumulativi si accordano a tutti i comuni, a tutti i cittadini d'Italia si debbono concedere anche nella stessa misura alla Sardegna, per la quale con leggi speciali, o con misure eccezionali, commettete sempre delle indebite sottrazioni di danaro.

Forse perchè è la terra più ricca dell'Italia nostra?

Crudele ironia!

Quindi anche su questo punto del servizio cumulativo in favore degli impiegati dello Stato, io vi domando, non un trattamento differente per la Sardegna, ma un trattamento uguale a quello di tutti gli altri funzionari dello Stato, e confido provvederete di urgenza.

E finalmente, mi perdoni la Camera se ho abusato un po' della sua pazienza...

Voci. Pari! parli!

CAO-PINNA. E finalmente io debbo richiamare l'onorevole Sacchi ad una sua promessa e così anche svolgerò l'ordine del giorno che l'illustre Presidente ha fatto leggere prima che imprendessi a parlare.

Egli ricorderà che quando si discusse la legge sulle ferrovie calabro-lucane, io presentai un articolo aggiuntivo col quale domandavo che le disposizioni di quella legge, venissero applicate anche alle ferrovie della Sardegna. E l'onorevole Sacchi fece promessa esplicita a me, come all'onorevole Pantano e ad altri, pregandoci di non insistere negli emendamenti e negli articoli aggiuntivi e di accontentarci della dichiarazione, che dentro il 28 febbraio egli avrebbe presentato il disegno di legge.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'articolo 16 della legge.

CAO-PINNA. Ieri ero nella Commissione dei servizi marittimi; ma mi fu detto che è stato presentato un disegno di legge relativo agli aumenti di sovvenzione.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È quello che si era promesso.

CAO-PINNA. No, perchè noi avevamo allora domandato ben altro, e badi, onorevole Sacchi, che l'aumento di sovvenzione, in materia ferroviaria, non si può stabilire così, a cifra fissa: vi sono linee che possono domandare aumenti molto larghi, e linee che possono domandarli minori. Perchè la sovvenzione chilometrica nelle ferrovie (l'affermo per quel po' d'esperienza che ancor mi rimane, dopo il lungo esercizio della mia professione) è valutata in base alle spese di costruzione ed al reddito iniziale che può dare una ferrovia.

Quando verrà innanzi a noi quella legge, la discuteremo; ma intanto ho voluto sopra una parte delle mie domande presentare un ordine del giorno (che, così, resta esaurito) col quale domando che la Camera autorizzi lei, onorevole ministro, a studiare ed a concretare con la Società delle complementari il modo di modificare la for-

mula che stabilisce le sovvenzioni di quella rete ferroviaria, onde intanto facilitare il traffico in quella rete secondaria.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È un'altra cosa.

CAO-PINNA. No, è una parte della questione e ne ho accennato il primo punto. Accenno l'ultimo, perchè non voglio tediare la Camera.

Se l'onorevole Sacchi tratterà con quella Società, molto facilmente quella rete ferroviaria che, in venti e più anni, non ha dato di prodotto iniziale massimo che 1988 lire al chilometro, senza arrivare mai alle 2000, (perchè, arrivando a questa cifra, avrebbe dovuto pagare la percentuale allo Stato), molto facilmente quella rete ferroviaria raggiungerà un prodotto chilometrico da tre, o quattro mila lire.

I fatti stanno a dimostrare la mia affermazione perchè la casa Tognetti, dell'isola d'Elba, la quale trovò un bacino ricchissimo di minerale di ferro e domandò di poter trasportare da Jerzu fino al mare di Tortoli il suo minerale, si trova nella condizione di non poter continuare i suoi lavori, perchè non trova modo di trasportare il minerale non potendo valersi della ferrovia secondaria che non ha interesse ad aumentare il traffico e quindi colla sua tariffa il Tognetti non può trasportare i minerali; mentre modificando la formula si risolve la questione.

All'onorevole Sacchi saranno pervenute domande a questo riguardo, ed è una questione da studiare, nel senso che ho accennato, per le modificazioni della formula. Trattati con quella Società, che forse troverà più arrendevole di quel che egli creda e di quel che forse creda la Camera. Quella Società non ha interesse a far danno al paese nostro; non solo, ma ha eziandio interesse ad accettare il riscatto, nonostante che manchino cinque anni ai termini fissati.

Perchè anche del riscatto, onorevole Sacchi, bisogna che ella si occupi, e con serietà di propositi, sapendo bene che, il 1° luglio 1913, scadrà la convenzione con le ferrovie reali sarde; e, in quella stessa data, si potrà riscattare anche la rete complementare. Non mancano pertanto che due anni a quel giorno; ed ella sa come le trattative pel riscatto di una rete ferroviaria non siano nè facili, nè lievi.

Avevo presentato, a questo riguardo, un'interpellanza, che s'intenderà, coi pochi cenni che vado facendo su questa questione anch'essa esaurita.

Bisogna che il ministro studi il modo di concretare la questione del riscatto, tanto dell'una, quanto dell'altra Società: perchè, pel riscatto di queste due reti, la Sardegna ha più volte insistito, e l'onorevole Sacchi ricorderà quali movimenti, anche pericolosi, siano avvenuti laggiù, nello scorso anno, per questo riguardo.

È questo un problema che va seriamente esaminato, valutato e risoluto: perchè io che presi parte alle Commissioni per l'ordinamento e riscatto ferroviario posso dire che le trattative per riscatti ferroviari non sono, ripeto, nè facili nè lievi, implicando essi interessi gravissimi. Qualunque sia la risoluzione che prenderà il ministro, a noi importa questo solo, per ora: che il ministro stesso dia mano a studiare il problema che è difficile e grave, ma che è indispensabile preparare per evitare proroghe dannose.

Mi perdoni la Camera se, alla meglio che ho potuto, ho segnato sommariamente tutte le questioni più importanti che riflettono la Sardegna.

Forse ho abusato della pazienza vostra, onorevoli colleghi (*No! no!*) ma era anche necessario, perchè, francamente, non io solo, non i soli deputati sardi, non la Sardegna tutta, ma molti di voi, colleghi, riconoscono che la Sardegna è completamente abbandonata in materia di lavori pubblici: bisogna che una buona volta si ricordi che può essere scarsa la popolazione, ma è ancora forte l'energia dei sardi per reclamare eguale giustizia distributiva per tutti! (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli De Marinis e Nunziante a venire alla tribuna per presentare alcune relazioni.

DE MARINIS. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Commissione permanente per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali, la relazione sul disegno di legge per nuova proroga quinquennale dei tribunali misti (della riforma) in Egitto; e applicazione della legge egiziana sulla stampa ai cittadini italiani residenti nel Vice-reame (589).

NUNZIANTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Proroga della facoltà accordata al Governo con l'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 » (872).

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Risultamento della votazione segreta.

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

Provvedimenti per l'arma dei carabinieri reali (749):

Presenti e votanti . . .	264
Maggioranza	133
Voti favorevoli	225
Voti contrari	39

(La Camera approva).

Stato dei sottoufficiali dell'esercito (748);

Presenti e votanti . . .	264
Maggioranza	133
Voti favorevoli	223
Voti contrari	41

(La Camera approva).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912 (634, 634-bis, 634 ter):

Presenti e votanti . . .	264
Maggioranza	133
Voti favorevoli	176
Voti contrari	88

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albasini — Alessio Giovanni — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Angiulli — Are — Arlotta — Artom — Astengo.

Baldi — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Bentini — Berenga — Bergamasco — Bertarelli — Bertesi — Berti — Bettolo — Bettoni — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bizzozero — Bocconi — Bonomi Ivano — Bonomi Paolo — Borsarelli — Bouvier — Brandolin — Bricito — Brunialti — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Cacciapuoti — Caetani — Calda — Calisse — Calleri — Camera — Camerini — Candiani — Canepa — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Caputi — Carboni-Boj — Carcassi — Cardani — Cartia — Casalegno — Casalini Giulio — Casolini Antonio — Cassuto — Castellino — Castoldi — Cavagnari — Cavina — Cerulli — Chiaraviglio — Chiesa Eugenio — Ciacci Gaspare — Ciartoso — Cicarelli — Cimati — Cirmeni — Colajanni — Colonna Di Cesarò — Compans — Conflenti — Con-

giu — Coris — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Cottafavi — Cotugno — Curreno.

Da Como — Dagosto — Daneo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Cesare — Degli Occhi — Dell'Acqua — Dell'Arenella — Della Pietra — De Luca — De Nava Giuseppe — De Nicola — Dentice — De Seta — De Tilla — Devecchi — Di Bagno — Di Cambiano — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Tribia — D'Oria.

Ellero.

Faelli — Falcioni — Falletti — Fazi — Ferraris Carlo — Finocchiaro-Aprile — Foscarei — Fraaccacreta — Frugoni — Fulci — Fumarola — Fusco Alfonso.

Galimberti — Gallenga — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Ginori-Conti — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovannelli Edoardo — Giuliani — Giulietti — Grosso-Campana — Guarracino.

Hierschel.

Lacava — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini — Luciani — Lucifero — Luzzatto Arturo.

Mancini Ettore — Manfredi Manfredi — Mango — Marcello — Margaria — Marsaglia — Martini — Marzotto — Masi — Masoni — Materi — Meda — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Miari — Mileto — Miliani — Modica — Molina — Montauti — Montemartini — Montresor — Morando — Morelli-Gualtierotti — Moschini — Murri — Musatti.

Nava Cesare — Nava Ottorino — Negrotto — Niccolini Giorgio — Nofri — Nunziante.

Odorico.

Pacetti — Pais-Serra — Papadopoli — Pasqualino Vassallo — Pavia — Pellegrino — Perron — Pietravalle — Pilacci — Pini — Pipitone — Podestà — Pozzi Domenico — Prampolini.

Quaglino — Queirolo.

Rampoldi — Rastelli — Ravenna — Ricci Paolo — Ridola — Rizzetti — Roberti — Rocco — Rochira — Romanin-Jacur — Romussi — Rosadi — Rossi Cesare — Rossi Luigi — Rota Attilio — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Samoggia — Sanjust — Santamaria — Scalini — Scalori — Scano — Scellingo — Schanzer — Serristori —

Sichel — Sighieri — Simoncelli — Solidati-
Tiburzi — Spirito Beniamino — Stagliano
— Stoppato — Suardi.

Talamo — Tedesco — Torlonia — To-
scanelli — Tovini — Trapanese — Turbiglio.
Valenzani — Valle Gregorio — Valvas-
sori-Peroni — Venditti — Vicini — Visocchi.
Wollemborg.

Sono in congedo :

Bacchelli — Brizzolesi.
Costa-Zenoglio.
D'Alì.
Furnari.
Goglió.
Indri.
Maraini — Matteucci.
Rattone — Rienzi — Rizza — Rizzone.

Sono ammalati :

Alessio Giulio.
Bianchi Emilio.
Cesaroni.
Della Porta.
Graziadei.
Incontri.
Mirabelli.
Rava.

Assenti per ufficio pubblico :

Aubry.
Chimirri — Ciccotti.
Montù.
Roth.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Jacur ha facoltà di parlare.

ROMANIN JACUR. La Camera ricorderà che otto giorni or sono io pregai i ministri del tesoro e dei lavori pubblici di stabilire che nel lunedì scorso si potesse svolgere la seguente interpellanza che io avevo presentata con molti altri colleghi della Camera, al presidente del Consiglio ed ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro « per conoscere quando intendano presentare il disegno di legge urgentemente richiesto dagli interessi generali del paese perchè possano proseguire i lavori disposti dalla legge sulle bonifiche di prima categoria ».

L'onorevole ministro, osservando che il bilancio sarebbe venuto in discussione molto presto, come infatti è avvenuto, pregò me di dire alla discussione del bilancio le

cose che avrei dovuto esporre nell'interpellanza; quindi io sono costretto oggi ad intrattenere la Camera e dirò subito, con mio dispiacere, in quantochè dovrò cominciare col rilevare l'inadempienza di alcuni affidamenti che erano stati dati dal Governo, (che secondo il criterio di molti di noi è sempre continuativo qualunque sieno le persone che siedono su quei banchi) circa un anno fa, per mettere il paese in condizione di poter continuare queste opere di bonifica, le quali furono in tempo ormai antico definite dal Baccarini « l'acquisto di parte irredenta di Italia »; e che l'onorevole Luzzatti dichiarava, prima privatamente e poi ufficialmente, in un dispaccio del 6 novembre, diretto da lui e dall'onorevole Sacchi ad una numerosa assemblea di delegati di Consorzi di bonifica « rappresentano veramente l'acquisto di nuovo territorio nazionale ».

L'interpellanza che io ho avuto l'onore di presentare è firmata, dagli onorevoli Camerini, Pozzato, Papadopoli, Stoppato, Caetani, Samoggia, Rava, Arrivabene, Giovannelli Alberto e Podrecca...

PRESIDENTE. Onorevole Romanin-Jacur, io non posso fare a meno di avvertirla che, come ella sa, il regolamento non consente che le interpellanze siano discusse in sede di bilancio. Quindi, se crede, ritiri l'interpellanza, e parli sul bilancio.

ROMANIN-JACUR. Sì, illustre Presidente, ella ha perfettamente ragione, la ritiro; ma ho citato i nomi dei firmatari, solo per dimostrare che l'interpellanza veniva presentata da tutti i settori della Camera, da tutto l'arcobaleno dei partiti politici che siedono in questa Camera e tratta quindi di un vero e grande interesse nazionale.

Ed infatti, se questa dimostrazione non bastasse, già abbiamo avute altre prove, perchè io non potrò che ripetere le cose che ieri ha detto benissimo l'onorevole Sichel, che hanno detto poco fa l'onorevole Cao-Pinna e l'onorevole Cotugno e che, se le mie notizie sono esatte, saranno dette anche da parecchi altri oratori.

Ora le bonifiche, che si devono compiere in Italia, sono regolate da una legge organica che data dal 1882, e della quale io ebbi l'onore, in quel tempo, di essere relatore. Sostenni allora, e ripetei dipoi in più occasioni, che quella legge imponeva una servitù ai proprietari della zona da bonificare, perchè quei proprietari erano obbligati, come sono tutt'ora, dalle disposizioni della legge stessa a non opporsi alla esecuzione delle opere della bonifica, che si dovevano compiere nel-

l'interesse generale; ma che era altresì una legge che imponeva allo Stato l'obbligo di eseguire le bonifiche e sempre per l'interesse generale. Questo interesse non ho bisogno di dirlo, è un interesse economico, un interesse igienico, un interesse anche sociale; perchè un paese, dal quale emigrano tutti gli anni centinaia di migliaia di abitanti ha tutto l'interesse di ottenere che questa mano d'opera, costretta ad esulare a profitto dei paesi esteri perchè non trova lavoro in patria, possa, per quello che è possibile, trovare impiego utile fra noi.

E difatti, per un certo periodo di tempo, la legge ha avuto anche una sufficiente applicazione.

Dirò che la legge del 1882 rappresentava la soddisfazione di un impegno stabilito fino dal 1865 nella prima legge dei lavori pubblici fatta dalla nuova Italia. Essa completava, in materia di bonifiche, le disposizioni legislative che erano state stabilite dai Governi che avevano preceduto il Governo nazionale. Opere importantissime di bonifica erano state compiute già nel Veneto, nella Toscana, nella Romagna e nel Mezzogiorno d'Italia, e i nomi di tre grandi idraulici, del Paleocapa, del Manetti e di Afan de Rivera, saranno nomi che rimarranno scritti a lettere d'oro nella storia della trasformazione agricola-idraulica del nostro paese.

Il Governo italiano continuò l'esecuzione delle bonifiche, che doveva compiere a spese dirette dello Stato, ma le continuò con lentezza, della quale, io che ho l'onore di sedere, oramai, da trentadue anni in questa Camera, ho inteso, tutti gli anni, in occasione del bilancio dei lavori pubblici, i lamenti da parte dei colleghi delle contrade interessate.

Con leggi particolari si provvide alla bonifica dell'Agro Romano — di qualche altra bonifica nelle diverse parti d'Italia, ma finalmente — con la legge organica del 1882 — si regolò tutta la materia delle bonifiche.

E in applicazione della stessa si procedette con successivi decreti che avevano vigore di legge, dal 1882 al 1887, alla classificazione delle molte opere in tutta Italia e parecchi anni appresso cioè nel 1899 — si credette di dare il pieno assetto a tutte le bonifiche, sia a quelle fatte per opera e conto diretto dello Stato sia a quelle che si dovevano fare anche, se fosse stato opportuno, per concessione ai privati interessati, stabilendo per ognuna di esse la somma creduta necessaria — e distribuendo l'onere relativo annuale per lo Stato in apposita ta-

bella. Questa legge, riunita poi in testo unico con le leggi precedenti, divenne quella che si chiama la legge del 1900 oggi vigente — e che secondo il pensiero del legislatore — è la legge regolatrice la esecuzione di tutte le opere di bonifica.

Questa è la storia sommaria, ma esatta, della nostra legislazione in fatto di bonificazioni.

Ma le bonifiche che debbono essere eseguite per opera diretta del Governo, sono tutte o quasi tutte in un ritardo deplorabile; e in un ritardo deplorabilissimo, me lo consenta il ministro, che so che condivide a questo riguardo, gli stessi miei pensieri, si trovano le bonifiche che si devono compiere con gli stanziamenti stabiliti dalla legge anche per concessione ai privati interessati. E, quello che è peggio, lo sono anche dove i privati hanno già tutto pronto per incominciare la esecuzione delle opere.

In una parola è detto tutto: mancano i mezzi per eseguire le une e le altre.

E qui debbo onestamente dire che questa situazione non si deve completamente al Governo, ma ad un complesso di circostanze, le quali, indipendentemente dalla volontà del Governo e di tutti, si sono andate determinando in questi ventotto anni, da che la legge del 1882 è stata promulgata.

I prezzi della mano d'opera, i prezzi dei materiali, i prezzi che si devono pagare per l'espropriazione dei terreni sono aumentati notevolmente e, anche in questo lasso di tempo, sono mutate le condizioni di molti dei nostri corsi d'acqua, e, rispetto alle bonifiche, si sono modificate, molto in peggio.

E mi spiego. Come tutti sanno, nessuna opera o pochissime opere si sono fatte nei bacini montani, dai quali discendono le acque che vanno a costituire i fiumi e queste bonifiche giacciono quasi tutte vicine al mare, dove i fiumi diventano pianeggianti disponendosi a versare il loro tributo al mare. La mancanza delle sistemazioni nei bacini montani, il continuo disboscamento e le colture agricole fatte nei territori superiori — altre volte boschivi — sono cause che fra tutte insieme hanno portato questa conseguenza: che il letto di questi fiumi, si è quasi dovunque alzato, e con l'alzamento del letto e del conseguente alzamento del pelo dell'acqua nel fiume abbiamo le condizioni di quei terreni palustri, che erano già cattive 28 anni or sono, diventate peggiori. Ora la esecuzione delle opere richiede delle somme maggiori di quelle che erano state preventivate non solo per le cause di aumento di

prezzi dianzi accennate ma anche per la maggiore estensione dei terreni che hanno perduto la possibilità di far defluire naturalmente le loro acque, e per i maggiori lavori che tale stato peggiorato delle cose impone.

Nè sono dunque, per la verità, da trascurarsi altre circostanze ancora.

I progetti fatti dall'82 all'85, epoca se non erro delle prime classificazioni e anche in gran parte quelli fatti dopo, quando noi abbiamo preparato la legge del 1900, furono progetti molto sommarî.

Fra tutto, per dare un'idea chiara alla Camera, delle conseguenze di tutti questi fatti, io comincerò col leggere una notizia che mi è fornita qui dal collega ed amico personale onorevole Bertesi, che mi siede accanto: la bonifica di Carpi Novi, per esempio, contemplata nella legge del 1882, ebbe la sua iscrizione nel 1885, fu classificata in prima categoria per una spesa di 3,600,000. Riveduto poi il progetto nel 1906-1908, cioè dopo la promulgazione della legge del 1900, che faceva obbligo di coordinare i progetti alle necessità che successivamente si erano appalesate, sapete questa bonifica (con l'aggiunta di un nuovo territorio il quale si aggiunse in gran parte per le condizioni, dirò così, topografiche e fluviali di cui poco fa ho detto) a che cosa ascende? A circa 25 milioni.

Nè crediate che questa sia una eccezione, rappresentata dalla bonifica di Carpi-Novî. Io che, come ripeto, ho veduto passare nelle diverse tabelle dal 1882 ad oggi gli stanziamenti per le diverse bonifiche, posso dirvi, cito a memoria ma credo con molto approssimazione, che la spesa per la bonifica così detta Bolognese-Ravennate è da diciotto o diciannove milioni salita poi a trentasei milioni. Si tratta di circa 40 mila ettari da bonificare.

Il completamento della bonifica delle Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi preventivato e iscritto nella tabella della legge del 1900, fra le opere di prima categoria, per due milioni e mezzo, oggi è stata progettata per sei milioni e mezzo e forse più. E in questo memoriale dell'Assemblea di Padova del 6 novembre, che è stato trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, c'è una tabella dalla quale risulta che la bonifica, per esempio, Gorzon inferiore, che era stata preventivata per 700 mila lire, oggi richiede sette milioni, ed un'altra, Cavariga, va da 300 mila lire a due milioni e mezzo, un'altra che era preventivata per un milione e 400 mila lire,

Bacchiglione-Fossa Paltana, va a sette milioni e 600 mila lire, un'altra, Lagugnana, da un milione e 800 mila lire a sei milioni, e una ancora, S. Michele al Tagliamento, da 500 mila lire a cinque milioni e mezzo e così via via!

Ora, onorevoli signori, vedete che lo Stato si è trovato e si trova di fronte ad una condizione di cose la quale lo obbliga a dover studiare dei provvedimenti, i quali siano intesi a rendere possibile la esecuzione di queste opere, che sono urgentemente richieste dalla economia e dall'interesse del paese, ma dobbiamo essere e siamo qui tutti d' accordo, con quel carico annuale del bilancio che possa essere sopportabile. Ma non bisogna indugiare oltre a presentare questi provvedimenti.

Ho ricordato dianzi un telegramma diretto dall'onorevole Luzzatti, il 6 novembre decorso, presidente del Consiglio, e dall'onorevole Sacchi ad una numerosa adunanza di rappresentanti di consorzi di bonifica, alla quale sono intervenuti anche molti senatori e molti deputati.

Dinnanzi a questa riunione, il Governo, come ho detto, ha preso formali impegni, ma più formali impegni ha preso il ministro del tesoro, che mi dispiace di non vedere al suo posto, perchè nella sua esposizione finanziaria del 3 dicembre 1910 egli diceva, fra le altre cose, a noi tutti molto bene:

« Redimere le terre malsane è un compito sociale ed economico al quale ogni Ministero non può venir meno. Mentre continua l'esecuzione delle opere già decretate maturano proposte legislative che presenteremo tra alcuni mesi allo scopo di renderle più sollecite ».

Ed il ministro dei lavori pubblici, nel suo bellissimo discorso del 20 dicembre — cioè pochi giorni appresso — rispondendo ai molti che gli avevano rivolte raccomandazioni per le bonifiche dichiarava: « Incominciando a parlare dissi della situazione del bilancio dei lavori pubblici e della necessità di non assumere impegni nuovi ma qui si tratta di impegni vecchi e soggiungeva: io non smentisco il telegramma che il presidente del Consiglio ed io abbiamo spedito al convegno dei consorzi di Padova e cioè che le bonifiche rappresentano l'acquisto di un nuovo territorio nazionale e non vanno quindi neppure per un istante trascurate. A superare le difficoltà finanziarie io penso di sottoporre all'onorevole ministro del tesoro, che ha in questa materia duplice

competenza, perchè fu anche ministro dei lavori pubblici, un sistema pel quale, senza ritornare al tipo Genala, sia possibile di adottare, per le concessioni, un tipo di sovvenzioni governative più diluito nel tempo in modo da alleggerire l'onere immediato del bilancio e da por mano su più larga scala a quei lavori che sono per l'Italia una fonte di ricchezza e di forza ».

E noi abbiamo tutti vivamente applaudito queste parole che io sono sicuro rappresentano ancora oggi il sentimento personale dell'onorevole Sacchi; ma parlando come parlo, non mi dolgo del ministro dei lavori pubblici, mi dolgo dell'opera del Governo, perchè quando un ministro del tesoro dà affidamento che a distanza di pochi mesi saranno presentati provvedimenti ed oggi ci troviamo già ad otto mesi di distanza da quelle dichiarazioni, siamo alla vigilia delle vacanze estive e il disegno di legge ancora non si è veduto, siamo in diritto di dire, e tutta la Camera, mi creda, con vivo dispiacere, che il promettere è facile, ma l'attendere è corto.

Non domandiamo che si carichi il bilancio di eccessivi impegni; siamo perfettamente, su questo, non solo tutti d'accordo fra noi, ma anche d'accordo col pensiero dell'onorevole Sacchi che si studi cioè un metodo per diluire queste spese ma il metodo deve essere tale da porre in grado quelli che vogliono eseguire queste opere di trovare i capitali necessari per eseguirle. E non si deve perdere altro tempo!

Si tratta di opere dalle quali il paese attende una vera redenzione. Sono opere di grande e vera utilità pubblica!

L'anno passato il Governo ha perfino condotto Sua Maestà il Re a visitare solennemente le grandi bonifiche del Ferrarese ed ha fatto benissimo! e non è chi non si renda conto della enorme ed importante trasformazione che si è compiuta in quella vasta regione altra volta desolata; ma se andiamo a visitare oggi le bonifiche fatte alla foci del Volturmo e del Garigliano, vediamo anche colà messi così rigogliose da fare invidia; sono messi che rappresentano la ricchezza e la gioia là dove pochi anni or sono regnava la miseria e la morla.

Così se noi andiamo nelle Maremme toscane, che Dante descriveva coi suoi versi famosi, vediamo messi rigogliose che fioriscono dove prima erano le dimore di

Quelle fiere selvagge che in odio hanno
Fra Cecina e Corneto i luoghi colti.

Si tratta dunque di opere le quali giovano

veramente alla nostra nazionale economia e tornano insieme ad onore dell'Italia perchè noi, onorevoli colleghi, le compiamo con abilità e con mezzi che nessun altro paese del mondo ha raggiunto. Io, che ho ripetutamente visitate le bonifiche olandesi, tutte le volte, che sento citare anche in questa aula quelle ed altre bonifiche straniere ad esempio per noi, sento offeso il mio amor proprio di italiano e di tecnico, perchè posso dirvi che perfino tutti quei tecnici olandesi, che hanno occasione di vedere le nostre bonifiche, restano ammirati per le difficoltà, che abbiamo saputo superare, difficoltà ben maggiori di quelle, che seppero, così bene, vincere gli olandesi. Pensate, signori, che l'Olanda è tutto un piano, che la differenza di livello che debbono superare colle loro macchine per asciugare le loro terre — non è grande mai — quasi sempre dappertutto la stessa — che non hanno bisogno di impiegare macchine perfettissime come dobbiamo usar noi che abbiamo differenze di livello da vincere quasi sempre molto maggiori e che dobbiamo pagare il carbone ad un prezzo da sei a sette ad otto volte maggiore di quello che pagano gli olandesi, come difatti lo paghiamo noi nel Veneto e nel Ferrarese. Mentre quei signori hanno in azione molte macchine, che consumano un chilogrammo e mezzo di carbone per cavallo-vapore per ora di lavoro la ditta Tosi di Legnano, per citarne una che tutti conoscono, ci fornisce macchine che non arrivano a consumare mezzo chilogramma di carbone per cavallo-vapore per ora — misurato non teoricamente ma direttamente ad acqua sollevata! Queste ed altre particolari difficoltà da noi superate, come quella di provvedere ad asciugare terreni che stanno assieme ma disposti a livelli diversi, sono risultati meravigliosi a cui noi dobbiamo altamente tenere, perchè tornano di decoro alla scienza ed alla industria italiana, che hanno saputo vincere difficoltà, che altri paesi non avevano da vincere.

Io ho parlato della parte economica e della parte tecnica; ma che debbo poi dire della parte igienica? Io ho l'onore di rappresentare un collegio, nel quale parecchie di queste opere di bonifica sono compiute da un trentennio. Sapete, o signori, quali sono i risultati? Sono questi che vi è ben facile constatare — Che i riformati di leva sono ridotti al decimo dei riformati d'un tempo. Abbiamo comuni interi dove il numero annuale dei morti è molto diminuito, malgrado che la popolazione sia tri-

plicata. I prodotti del dazio consumo sono triplicati o quadruplicati. Da qualunque parte adunque si consideri il problema, noi troviamo che è dovere per il paese di non arrestare il compimento di queste opere ma anzi di affrettarlo.

Onorevoli colleghi. Io credo di aver dimostrato nella mia — posso a diritto dire non breve vita parlamentare — e il mio carissimo amico e certo non dispendioso ex ministro del tesoro, onorevole Careano, che mi onora della sua attenzione qui dappresso, mi può rendere testimonianza, perchè abbiamo lavorato insieme più volte in molte importanti Commissioni, io credo, dico, di essere rigido per la finanza dello Stato, quanto altri mai, ma nel mio pensiero il problema della redenzione delle terre si presenta economicamente tanto profittevole, che penso che se il Governo si decidesse anche a fare qualche operazione finanziaria speciale per affrettare la esecuzione delle bonifiche, darebbe impiego sicuro ai capitali impiegati e raccoglierebbe le benedizioni di gran parte delle nostre genti. E sopra questo punto non aggiungo altro in attesa della risposta che vorrà favorirmi il ministro. (*Approvazioni*).

Ma poichè mi è concesso di parlare e il nostro illustre Presidente giustamente mi ha ammonito che le interpellanze non si possono svolgere in sede di bilancio, io, anche per doveroso omaggio al Presidente, ne profitto per dire alcune altre poche parole, di cui prego l'onorevole ministro Sacchi di voler tener conto.

Io firmo con tutte e due le mani le dichiarazioni, scritte nella bella relazione del mio carissimo amico Domenico Pozzi, e mi unisco a lui nel fare tutte le raccomandazioni che egli ha fatto nel suo bellissimo lavoro presentato per la Giunta generale del bilancio.

Ma sopra due specialmente prego l'onorevole ministro di voler fermare la sua attenzione: su quella, che riguarda gli arbitramenti e il modo, con cui procedono sotto tutti gli aspetti, e su quella che riguarda i lavori dati alle cooperative.

Io non mi pentirò mai di aver difeso in questa Camera, le leggi per la quali prima si stabilì per limitato importo di concedere alle cooperative i lavori dello Stato, poi si accordò di aumentare questo importo. Ho avuto, con molti altri, l'intuito che lo Stato avrebbe corso pochi pericoli.

Dopo l'esperimento, ormai fatto, dico che lo Stato non solo non corre pericoli ma ha tutto l'interesse a seguire questa via, perchè questi lavoratori hanno dato un e-

sempio che può servire di norma: quello di non dar luogo a litigi e a cause.

Mentre i lavori dello Stato hanno dato luogo sempre a litigi, a questioni, come dice benissimo l'onorevole relatore del bilancio, questi lavori affidati alle cooperative non hanno dato luogo a cause, o, seppure in qualche caso vi hanno dato luogo, è in proporzione così minima che merita di non tenerne conto. (*Approvazioni*).

Io che vivo in una regione dove questi lavori sono oggi larghissimamente dati alle cooperative, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici lo sa bene, posso dire che non mi consta, in tutti questi anni, che nessuno di questi lavori abbia dato luogo ad una sola causa.

Mi permetto poi raccomandare con l'onorevole mio amico Cao-Pinna, al ministro dei lavori pubblici la questione del personale e specialmente quella del personale del Genio civile.

Io non ripeterò le cose che in più occasioni, anche quando si è discussa l'ultima legge del personale del Genio civile, ho avuto l'onore di dire alla Camera.

A questi tecnici, come ricordò benissimo l'onorevole Cao-Pinna, è affidata la gestione di centinaia e centinaia di milioni. Sono essi che, nella preparazione dei progetti, nella direzione dei lavori, nei voti che danno nelle diverse loro competenze e nei diversi uffici, garantiscono e difendono l'interesse dello Stato.

Ora, come volete, onorevole ministro, che a questi uffici accorranò giovani che sentono di sè, che vedono davanti a loro un avvenire proficuo, quando lo Stato a questi tecnici non dà emolumenti che siano in corrispondenza degli emolumenti che ricevono dando l'opera loro alle Società private, all'industria privata, alla libera professione?

E chiedere l'impossibile, perchè noi non possiamo imporre agli impiegati dello Stato di trasformarsi in angeli. Hanno il corpo e le esigenze come tutti gli altri mortali e non si può pretendere che un impiegato dello Stato serva lo Stato, per la metà, il terzo od il quarto di quello che il suo ingegno, la sua onestà, la sua capacità possono dargli servendo altre amministrazioni o esercitando la libera professione.

Questo il nucleo della questione, e quando il mio egregio amico il relatore onorevole Pozzi, dopo avere fatto con belle parole presso a poco le osservazioni che io vi ho fatte, dice che adesso si è aperto un concorso, ed in tali condizioni, per destina-

zione di residenza ed altro, che spera che non si vedrà più quello che si è veduto dopo gli ultimi concorsi, che cioè i giovani che li avevano vinti, poco dopo, quando si è trattato di stabilire le destinazioni o per altre cause, hanno lasciato il servizio, io dico al mio carissimo amico Pozzi: no. No, su questo punto nella vostra relazione voi vi fate delle illusioni, che non saranno confermate dai fatti. I migliori vincitori del concorso appena si presenterà loro il destro scapperanno come gli altri.

Quale è la via da seguirsi? Il mio pensiero l'ho detto in più incontri ma torno a ripeterlo perchè mi pare importante che la Camera lo sappia. Il ministro onorevole Sacchi è già entrato in parte nell'ordine delle mie idee, ed una prova se ne ha anche nel suo bellissimo discorso del 20 dicembre scorso.

Secondo il mio pensiero bisogna non aumentare, ma alleggerire il compito degli uffici governativi. (*Approvazioni*).

Bisogna studiare un sistema il quale tolga agli uffici del Genio civile una gran parte degli incarichi che oggi sono loro affidati; bisogna sgomberare gli uffici da una quantità d'incarichi che possono essere disimpegnati da altri, anche da ingegneri liberi professionisti.

Bisogna anche studiare se non convenga addirittura restringere l'opera dello Stato solamente alla revisione dei progetti e alla sorveglianza della esecuzione dei lavori. Così facendo e con altri adeguati temperamenti, si potrà avere, il mezzo di fare la scelta tra i tecnici che possono presentarsi i migliori, offrendo a questi tecnici emolumenti che siano non pari ma superiori a quelli che può dare loro l'industria privata o la libera professione. Nè crediate che distribuendo la grossa somma, sono parecchi milioni, che oggi si spende per migliaia di funzionari a poche centinaia di funzionari si farà un cattivo affare. No, onorevole ministro, no, onorevoli colleghi! perchè l'accurata preparazione dei progetti preventivi, l'oculata sorveglianza nella esecuzione delle opere, i provvedimenti per impedire che sorgano litigi o cause, vi daranno l'auto compenso, e troverete che le centinaia di migliaia di lire spese anche ove occorresse in più, per aumentare gli stipendi degli ingegneri, vi saranno largamente compensate dai milioni che si risparmieranno e che si pagano oggi in seguito ad arbitramenti o a litigi o si sprecano per rifare ed accomodare opere male riuscite.

E con questo avrei finito se non dovessi aggiungere una parola di ringraziamento all'onorevole relatore per quanto egli ha detto relativamente al funzionamento di quell'Istituto nuovo, da pochi anni creato, che è il Magistrato alle acque. Io non posso che unirmi agli elogi che di questo istituto ha fatto l'onorevole relatore della Giunta generale del bilancio e che fece l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo discorso del 20 settembre.

E unisco al loro autorevole li mio modesto elogio anche per la egregia persona che oggi dirige quest'istituto con soddisfazione di tutta la vasta ed importante regione che è affidata alle sue cure. Ma prego e vivamente prego nel tempo istesso l'onorevole ministro di voler tener presenti due cose: che quell'istituto può dare veramente quei frutti che tutta la Camera e tutto il paese desiderano se sarà vigorosamente appoggiato, al centro; dal Governo.

Io, che ho potuto finora seguire il funzionamento del Magistrato alle acque passo per passo, posso affermare, senza timore di smentita, che molte difficoltà furono superate per la grande energia di cui ha dato prova il commendatore Rava, chiamato a reggerlo, e per la buona volontà delle persone che reggevano il Ministero dei lavori pubblici, ministri ed alti funzionari; e cito a titolo d'onore i due funzionari che ressero, in questo lasso di tempo, la direzione generale delle opere idrauliche: il commendatore Mangarella prima e il commendatore Mazza ora.

Questo istituto per quanto studiato, per quanto congegnato meglio che si è potuto, ha bisogno di avere presso il Ministero tutto l'appoggio e tutte le facilitazioni che sono possibili, perchè i nostri sistemi burocratici sono tali che non per colpa degli uomini, ma per forza delle cose, un istituto dislocato non può funzionare se non gode tutta la simpatia di tutti coloro che si trovano a contatto con esso e che possono esercitare sopra di esso una azione benefica per il suo progressivo svolgimento.

Io credo che quell'istituto proverà al paese, se potrà continuare a far assegnamento su questi appoggi, che si possono ottenere grandi vantaggi procedendo a decentramenti che siano veramente tali, che abbiano cioè l'effetto di trasferire alla periferia molte di quelle funzioni che inopportuna mente oggi, coi nostri ordinamenti, noi abbiamo accentrate qui in Roma.

Otterremo economie sensibili nell'esecuzione dei lavori e nel rendimento del per-

sonale. Otterremo più di tutto questo, che i provvedimenti avranno esecuzione con quella sollecitudine che è necessaria per riuscire veramente utili alla pubblica cosa e per impedire che quello che si può fare oggi con cento, per le lungaggini del nostro sistema burocratico, finisca invece a costare mille. (Benel)

Chiudo con una preghiera particolare che rivolgo all'onorevole ministro. Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volgere anche il suo occhio vigile al funzionamento della scuola di idraulica specializzata che per la legge del Magistrato abbiamo istituito a Padova, presso quella scuola di applicazione per gli ingegneri.

Prego cioè il ministro di spingere il suo sguardo fino a giungere nelle aule del suo onorevole collega che siede alla Minerva.

Il pensiero del Parlamento, Camera e Senato, è stato questo: che il dispendio particolare che lo Stato assegnava a quella scuola fosse destinato a creare ingegneri idraulici, che siano veramente ingegneri pratici.

Noi avevamo molte scuole di idraulica, ma mancava la scuola pratica. L'idraulica è una scienza che ha necessità della pratica, senza della quale non può essere applicata utilmente.

Ora il ministro dei lavori pubblici ha tutto l'interesse, e mi permetta di dirgli anche il dovere, di vigilare, secondo la volontà del Parlamento, perchè i quattrini assegnati dallo Stato a quella scuola, siano diretti veramente a questo risultato: che quella scuola prepari degl'ingegneri idraulici pratici!

E ringrazio la Camera e il ministro della benevolenza con cui mi hanno ascoltato. (Vive approvazioni — Molte congratulazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Sarò brevissimo, come al solito, perchè le chiacchiere son sempre chiacchiere.

Ho chiesto di parlare per domandare all'onorevole ministro se si applicano o se si debbono applicare le leggi votate ed emanate.

Nel 1908 si votò una legge che venne pubblicata col numero 126 sulla *Gazzetta Ufficiale* del 14 aprile 1908, legge che importava 4,908,000 lire per spese di viabilità per le differenti provincie d'Italia, ed in essa, alla tabella A, sono stanziati 170 mila lire per il numero 49, riguardante la strada

nazionale Cassia, tronco Montefiascone-Bolsena.

Ho parlato in questa Camera per ventidue anni continui per ottenere la correzione di questo tronco numero 49 della strada nazionale Cassia. Dopo ventidue anni, per bontà dell'onorevole ministro Bertolini, mi fu concessa questa legge per la correzione che doveva farsi nel 1907-908. I fondi erano stanziati per i bilanci 1907-908 e 1908-1909. Siamo al 1911 e di questa strada non se ne è più parlato, benchè io abbia fatto una quantità di gite al Ministero e, forse forse, in questo momento che parlo, i fondi sono spariti e non si sa quando si avrà questa correzione.

Ora domando all'onorevole ministro: volete o non volete applicare questa legge? Perchè, se non volete applicarla, ditelo francamente; così non mi farete più perdere il tempo a far le scale del vostro Ministero! (Commenti — Si ride).

E questo è il più interessante per me.

Avendo la parola, mi solleticherebbe immensamente di fare una punta sull'Amministrazione delle ferrovie; (*Si ride*) ma so che il ministro non ha molto piacere che si possa dire qualche cosa contro quella Amministrazione e che si possa proporre una inchiesta che sarebbe molto e molto opportuna, per vedere e legge e dentro quel bilancio.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ella l'ha proposta alla Camera l'inchiesta!

LEALI. La proposi, ma per malattia non potei intervenire alla Camera ad illustrare il mio ordine del giorno in proposito che del resto, non accettato dal ministro, non sarebbe stato di certo approvato. Sono convinto però che di anno in anno la Camera si sentirà più propensa a questa inchiesta e in un avvenire non lontano approverà la mia proposta.

E non dico altro: torno però a chiedere all'onorevole ministro se intenda applicare quella tale legge del 1908 che ho ricordato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, non farò che due brevissime raccomandazioni. Esse costituiscono per me una necessità di servizio e quindi vi chiedo venia se debbo torturarvi un poco con la mia voce. Spero che sarà per l'ultima volta (*No! no!*) per quest'anno! E dico così perchè ormai i bilanci sono quasi tutti approvati e non avrò più ragione di parlare. Ad ogni modo, par-

lando nella discussione generale, eviterò di dover fare altre osservazioni in quella dei capitoli.

Innanzitutto sono lieto di tributare lode ed encomio al nostro egregio relatore il quale da vari anni ci ha ormai abituati a considerazioni veramente ispirate a grande competenza e che costituiscono quasi per noi una benevola provocazione a parlare; quindi se io parlo la colpa è in parte sua. (*Si ride*).

Per quanto la mia voce non possa avere alcuna autorità, pure, spinto da un sentimento di vera convinzione, mi associo a tutte le considerazioni dell'onorevole relatore su quanto riguarda una specie di contraddizione che si ha in tutte le amministrazioni dello Stato in genere e più specialmente in quella dei lavori pubblici per quanto a questa possa accordarsi qualche attenuante. Alludo ai grandi residui che ogni anno si accumulano senza avere avuto la destinazione determinata dai bilanci di competenza, e d'altro lato alla impossibilità nella quale spesso si trova l'Amministrazione dei lavori pubblici di corrispondere agli impegni assunti in forza delle leggi votate.

Ce ne offre un esempio, come ha già osservato il relatore, la legge 8 luglio 1903, tante volte prorogata, per le strade di accesso alle stazioni.

E questo esempio posso confortare con un caso specifico al quale fortunatamente l'avvedutezza cortese del ministro ha in qualche modo riparato. Per una strada che doveva congiungere alla stazione alcune piccole frazioni (avevo un certo debito di sostenere questa tesi poichè quando si discusse il disegno di legge io fui autore modesto, designato dalla Camera, degli articoli aggiuntivi che furono approvati) nonostante che avessi avuto l'assicurazione cinque o sei anni fa che si sarebbe iscritta una somma che fu fissata in una cifra esatta, che non ho bisogno di ripetere, oggi il ministro più meravigliato di me si è accorto che l'iscrizione mancava, e mentre là si lavorava e si aspettava il concorso del Governo, il ministro dice: non ho ereditato nulla e non posso dar nulla.

Solamente, venendo ad un criterio di giustizia, in connessione a questa mancanza di parola, dirò così, l'onorevole ministro mi ha confortato dicendo che per il 1913-14, poichè per gli altri esercizi tutte le somme sono impegnate, egli avrebbe consentito di iscrivere in una sola volta quella

partita che doveva essere frazionata in tante annualità.

Dopo questa assicurazione, io posso deplorare l'inconveniente avvenuto, ma debbo ringraziare l'onorevole ministro della promessa fattami.

E poichè sono in materia, vorrei permettermi un'altra considerazione, una considerazione un po' bottegaia, se si vuole, perchè non sono molto erudito in materia di cifre, e non posso quindi dire cose che non siano assai note e volgari; se da una parte vi sono residui accantonati, che giacciono inerti in cassa e d'altra parte vi sono delle deficienze, non potreste stornare questi residui per adoperarli per le opere che debbono compiersi con somme da stabilirsi ratealmente nei singoli bilanci?

L'avete fatto per qualche leggina rispetto alla quale si desiderava che non fosse sottratta nessuna parte della somma stanziata; fatelo anche qui poichè avete cento milioni di residui che stanno ad aspettare, come, per fare un paragone, quelle ragazze che aspettano per tanto tempo di essere accompagnate dal sindaco.

Vedete un po' se non potete fare qualche piccolo storno, che poi ripareremo, impiegando subito queste somme che abbiamo disponibili, venendo in soccorso di queste partite, togliendo un inconveniente che è grave e che fu lamentato con parola autorevole anche dalla Giunta del bilancio, perchè riflette anche una luce che non è delle più belle sulla figura morale del Governo.

Che cosa volete che dicano i nostri veri amministratori locali, quella gente, quelle frazioni che per tanti anni hanno pazientemente aspettato e che nelle leggi hanno ancora la fortuna di credere, che cosa volete che dicano se cominciamo noi stessi collo spargere una sinistra luce, che fa direi quasi perdere la fede nella serietà delle leggi?

Questa è la prima parte che brevemente ho creduto di esporre al ministro, ma sono sicuro di parlare a una persona che non solamente è convinta, ma è compenetrata della situazione e correggerà questi difetti.

E poichè siamo in materia di strade, onorevole ministro, seguiamo la nostra via.

Io vorrei farvi un'altra raccomandazione, e anche su questo punto debbo dire che se non vi fosse stata la legge del 1881, forse a quest'ora quelle provincie avrebbero le strade fatte e denari in grande quantità. Invece ci sono provincie che hanno da costruire tutta o gran parte della loro rete stradale e devono anticipare i danari.

Ora devo dire, anche per quella cognizione che ho di queste faccende per debito di ufficio, che il Governo è venuto a concorrere nella spesa, ma io invito l'onorevole ministro e lo incoraggio a perseverare su questa via, che è una via degna di encomio, ed anche qui il Governo non fa che obbedire ad un impegno derivante da legge?

Un'altra osservazione che può parere un ritornello.

Ma cosa vuole, onorevole ministro, anche a costo di fare la figura dei molini a vento, siamo costretti a ripeterci spesso. Io credo di essere stato uno dei primi a sostenere la necessità di un provvedimento legislativo, perchè i comuni fossero esonerati dalla manutenzione delle loro strade. Perchè, volere che, specialmente i comuni rurali e quelli di poca popolazione, continuino a mantenere le loro strade, è chiedere l'impossibile perchè quei comuni non hanno uffici, non hanno competenza, non hanno mezzi.

È per questo che noi, in moltissimi luoghi, troviamo strade assolutamente impraticabili. Vi sono strade, specialmente nell'inverno, in condizioni deplorabilissime. Il commercio ne soffre assai e spesso gli industriali sono obbligati a disdire i loro impegni, perchè manca il modo di trasportare le loro merci.

Anche su questo, quindi, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, tanto più che, più d'uno dei vostri predecessori, mi aveva detto che, prima di salire al banco del Governo, aveva intenzione di fare lui una simile proposta.

Vedete come sono correato, se non di luce propria, di luce riverberata. (*ilarità*).

E giacchè sono sulle strade mi ci fermo ancora un momento e voglio parlare un po' dei sussidi ai servizi automobilistici, materia sulla quale il Governo ha presa una buona iniziativa e la va applicando in modo rispondente alle esigenze del movimento locale, specialmente dove un migliore mezzo di comunicazione non è consentito dalle condizioni topografiche. Vi sono strade che hanno una doppia funzione (non so se riuscirei a spiegarmi chiaramente) cioè sono strade le quali, per un certo tratto, sono comuni a due percorsi, per cui le automobili ripetono giornalmente una parte di strada comune, pur avendo una meta diversa, perchè la strada ad un certo punto si biforca. Orbene, onorevole ministro, i servizi automobilistici, su queste strade, per il tratto comune di percorso, sono stati sus-

sidiati come se si trattasse di una strada sola.

È vero che si tratta di una strada sola, ma sono due percorsi, per cui, se si sussidiano in ragione del percorso, noi le dobbiamo considerare come due strade. E non aggiungo altro.

E voglio dire qualche cosa in ordine ai porti. Ne ha parlato il collega Cotugno, ed alle sue considerazioni mi dovrei associare, perchè mi pare, se non mi inganno, che quando si è discussa quella legge anch'io dovetti criticare che fosse un po' ispirata a criteri politici, tanto che allora vi si è aggiunto quella specie di codicillo dei trenta milioni per poterla varare. E debbo aggiungere ancora, non dirò a mia soddisfazione, ma per mostrare che proprio non sono insensibile a quei sentimenti di affetto e di solidarietà che mi legano ai colleghi ed alle regioni che essi rappresentano, che feci una dichiarazione: io sono contrario, dissi, alla vostra legge, ma siccome al disopra del banco del Governo vi è la solidarietà e la fratellanza che mi legano ai colleghi ed alle regioni che essi rappresentano, io la voto. Cosicché ho inghiottito anche quella specie di animale... (*Si ride — Interruzioni*).

Dunque io l'ho votata, ma vi dico ora che se coloro che non hanno partecipato al banchetto, ed a cui non sono toccate nemmeno quelle famose briciole delle quali si parla in una certa storia, se costoro dovessero richiamare al sentimento del dovere il deputato di quelle località che ho l'onore di rappresentare, io dovrei dirvi che ho tre o quattro porti nel mio collegio che non hanno beneficiato affatto, (mai qualcuno solo tardivamente credo che qualche cosa abbia avuto in conseguenza di altre leggi) ma non hanno beneficiato affatto di questa che era la maggiore partecipazione al banchetto portuario.

E se non erro vi fu anche una Commissione, la quale si recò ad ossequiare l'onorevole ministro ed a fargli presenti i bisogni di quelle località. Voglia, onorevole ministro, tenerli presenti, e se la mia voce si può associare a quella dei miei ottimi amici e rappresentanti e giungere fino a voi, ascoltatela. È una voce onesta, ispirata ad un sentimento di dovere. Ed alla voce dei rappresentanti del comune di Rapallo consentite che unisca quella di Portofino, che ha un porto direi quasi naturale, costruito da quella grande artista che è la natura, ma che ha bisogno anche di essere sorretta dai nostri uffici e dall'arte. E così

per quanto riguarda Santa Margherita. Ed a questo proposito non avrei altro da aggiungere.

Il collega Leali poco fa aveva espresso il desiderio di fare una puntarella sulla questione dell'Amministrazione ferroviaria. E per dire la verità, la tentazione verrebbe anche a me. (*Si ride*). Ma mi tratterrò poco, per considerazioni che si scorgono a lume di naso, e d'altra parte costituiscono una specie di pregiudiziale che non sarà discarsa a nessuno.

Io credo che la legge ultima sul riordinamento dell'Amministrazione ferroviaria sarà in via di esecuzione, perchè è legge dello Stato da un anno circa. Ed io mi raccomando perchè abbia esecuzione, perchè sottoscrivo alle parole che ha detto molto opportunamente poc' anzi l'onorevole Cao-Pinna, facendo osservare all'onorevole ministro che è bene cessi questa condizione di cose per cui il capo del Dicastero dei lavori pubblici viene qui, come fu definito, come il portavoce di una Amministrazione che sarebbe non solo autonoma, ma indipendente, ma quasi quasi premerebbe sul Dicastero della giustizia, e avrebbe una supremazia.

Ora questa è una anormalità costituzionale, a cui io credo che si rimedierà con il nuovo Ministero che deve venire e che correggerà un tale stato di cose.

Questo per quanto riguarda la parte che chiamerò procedurale.

Se mi fosse lecito, onorevole ministro, esprimere qualche cosa che mi è capitata in esame questi giorni, dovrei ricordarla, non a voi che l'avete letto, ma a me stesso e se fosse possibile divulgarla fuori degli ambienti nostri perchè si apprendesse un po' come si gestisce fuori del nostro paese. L'abbiamo detto altre volte, ma è bene che gli esempi di fuori si ripetano, perchè se c'è cosa in cui *repetita iuvant* è precisamente questa.

Pochi giorni or sono, ebbi occasione di apprendere che il ministro prussiano dei lavori pubblici aveva dato alla luce... (*ilarità*)... per mezzo dei tipografi... (*ilarità*)... un volume che contiene il resoconto della gestione di quelle ferrovie dal 1900 al 1910.

È un volume, che la confusione delle lingue, che riguarda quella famosa torre di Babele, non mi ha consentito di potere sviscerare.

Però siccome nelle cifre abbiamo un linguaggio comune e quella nefasta torre su questo punto pare non abbia portato nessun

effetto confusionario, (*Viva ilarità*) così nelle cifre si legge molto chiaro e le intendiamo tutti.

Ora dalla semplice lettura di queste cifre si vede che quell'amministrazione ferroviaria dà come utile netto al patrimonio dello Stato circa 700 milioni. Posso anche sbagliare, ma deve essere così.

Di questi milioni tutti gli anni, quando le cose vanno bene, se ne mandano 250 all'ammortamento. Se questo volume si facesse tradurre e restringere sotto forma di manuale (e ne prenderei uno anch'io, a dire la verità) e lo si desse a tutti gli impiegati dell'amministrazione ferroviaria, non sarebbe male perchè essi vi imparerebbero un po' qualche cosa.

Vi saranno circostanze speciali che impediscono di giungere a tali risultati, ma si può sempre apprendere tutto quello che di buono viene anche dalla Prussia.

Ecco perchè, onorevole ministro, io mi permettevo di richiamare la vostra attenzione su questo punto.

E giacchè sono in tema di ferrovie, desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un'altra circostanza. Vorrei sapere quando si potrà procedere all'appalto del primo tronco della direttissima Genova-Milano.

Perchè abbiamo parlato altra volta in quest'aula, del cordone appenninico, ma credo che a quest'ora siano ultimati gli studi definitivi e dettagliati e per questo pronti alla esecuzione del tronco Brignole fino alla valle del Bisagno. Ora a me pare che, mentre si procederà all'esecuzione di quel tale progetto Ronco-Arquata, che serve molto bene a levare quella strozzatura che c'è dopo Ronco, si possa iniziare anche questo lavoro.

Perchè, «se noi andiamo sempre differendo, andremo a finire (e ne abbiamo esempi troppo dolorosi, dal lato economico) col restare sopraffatti nel porto di Genova, come lo fummo per tante altre circostanze, da una parte mirabili per il movimento economico e dall'altra disgraziate per la insufficienza di coloro che ne avrebbero dovuto preordinare la esecuzione, in modo da rispondere alle esigenze del commercio.

Fortunatamente, per quanto dipende da noi, abbiamo sempre gridato alto per far sentire questa voce; ma, pur troppo, la nostra voce fu sempre poco ascoltata.

Sicchè io mi raccomando, onorevole ministro!

E vengo ad un altro punto sul quale non cesserò mai di parlare e del quale mi ricordo d'aver fatto materia, un giorno, di una mozione, che poi fu colpita inesorabilmente da quella legge di decadenza, che abbiamo sanzionato nel regolamento.

Desidererei che, in mezzo a tanti studi ed a tanti lavori ferroviari che sono richiesti dal progresso economico del nostro paese, il quale si sviluppa meravigliosamente, vorrei che ella, onorevole ministro, si ricordasse un po' di quella povera Cenerentola che è la linea interna Genova-Spezia. Ella sa quante volte ne abbiamo dovuto parlare; ma mi sono formato la convinzione che o per la deficienza o per una qual certa forza repulsiva, dirò così, che possa avere l'oratore che sostiene la causa di quella linea, la causa stessa avrà un esito contrario a quello che gl'interessi che vi sono connessi richiederebbero. (*No! no!*)

NOFRI. È la linea che è repulsiva.

CAVAGNARI. La linea non è repulsiva.

NOFRI. Per le difficoltà che, a farla, s'incontrano.

CAVAGNARI. Guardate un po', onorevole ministro, se non fosse il caso, non dico di assumere impegni per cominciare domani la linea; ma di procedere a studi in proposito: perchè, una volta o l'altra, quella sarà una linea che s'imporrà e bisognerà farla assolutamente. Non voglio fare il profeta, ma non tarderà tempo, ripeto, che quella linea si imporrà, e bisognerà farla. Per ora non domando che questo: che il Governo voglia fare studi, per prepararsi ad ogni evenienza.

Intanto si vedrà il preventivo; si saggeranno tante notizie false od esagerate che si sono messe fuori; e, andando sul luogo, si vedrà che quella è una strada pianeggiante, non di montagna, la quale è ancora più breve, nel suo sviluppo, della litoranea e che è determinata da esigenze che s'impingono.

Onorevole ministro, non mi permetterò d'intrattenere più oltre nè la Camera, nè il Governo: perchè, come ho detto, sono in vista disegni di legge che riguardano la costruzione di nuove ferrovie.

Credo che l'attività del Governo non si fermerà lì, anche per quanto riguarda la viabilità comune; ed ho fiducia che l'opera del Parlamento e, più ancora quella del Governo saranno pari alle esigenze ed alle aspettative del paese.

Chiuderò con una raccomandazione sul modo di spendere.

Raccomando che, per quanto sia possibile, ciò che spendiamo, l'abbiamo a spendere bene: perchè, purtroppo dalle critiche severe, serie, che fa la Commissione del bilancio scaturiscono differenze fra preventivi e consuntivi, che poi giustificano quei tali residui!..

Vediamo di spendere bene questi milioni che ci servono per dare sviluppo all'economia del paese: perchè sappiamo come essi sono formati.

E per richiamare e per applicare questo principio alle sole spese ferroviarie, che pare abbiano più divagato verso una specie di finanza allegra, io chiudo il mio dire, associandomi alle considerazioni che vedo consegnate nella prima parte della relazione, dove si tratta di strade ferrate.

Qui si dice che le ferrovie sono considerate le vene entro le quali pulsa la vita della nazione. Siamo d'accordo: le ferrovie sono le vene entro le quali pulsa la vita della nazione; ma ricordiamo pure che in queste vene scorre il sangue del povero contribuente; quindi vediamo di contemperare l'una cosa coll'altra, perchè, se spenderemo bene, avremo due plausi: quello che verrà dall'accresciuta economia del paese e quello che verrà dalla propria coscienza di aver corrisposto bene alle aspettative del paese stesso, senza avere sacrificato d'avvantaggio il contribuente.

Non aggiungo altro. (*Approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

TOSCANELLI. Ho chiesto di parlare in questa discussione generale, perchè credo opportuno richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sopra una questione speciale, sopra un tema di alto interesse nazionale, quello delle nuove costruzioni ferroviarie; costruzioni che tanto interessano paesi e vallate, che aspettano da lungo tempo il vapore sul loro territorio, mentre concorrono a pagare le spese occorse per la grande rete di Stato, della quale usufruiscono solo indirettamente.

Nel 1905, come tutti sanno, si ebbe la maggiore rivoluzione in fatto di ordinamento ferroviario, col passaggio delle ferrovie dall'esercizio privato a quello di Stato. Ma nei trent'anni precedenti si era andata maturando un'altra rivoluzione, perchè, nei primi tempi, era lo Stato che costruiva le ferrovie e ne concedeva poi all'esercizio privato l'amministrazione, mentre, nel corso di trent'anni, siamo arrivati al sistema perfettamente opposto; lo Stato è diventato

esercente delle ferrovie e, d'altra parte, tutto l'indirizzo attuale governativo tende a far sì che le costruzioni, invece che dello Stato, siano opera delle Società private. Questo sistema di togliere allo Stato ogni compito di costruzione, all'infuori di certe ferrovie di grande interesse nazionale, ossia delle direttissime, va riassumendosi nel concetto del sussidio chilometrico, integratore, fisso.

Ora io credo che tale concetto, buono in molti casi, non possa considerarsi come unico mezzo per le costruzioni ferroviarie.

Certamente il sistema del sussidio chilometrico fisso è migliore di quello praticato presso altre nazioni: così è certamente preferibile al sistema della garanzia di interessi, adottato, come tutti, sanno, dal Governo e dalle Compagnie francesi, troppo strettamente legati fra loro; è pure preferibile a quel sistema di partecipazione al capitale azionario, vigente nel Belgio, che è stato tentato altre volte in Italia, ma con scarso successo; ed è infine preferibile all'altro sistema della concessione di mutuo a saggio di favore, sistema per il quale lo Stato, come in Russia, si appresta a concorrere alle nuove costruzioni ferroviarie sotto la forma di cointeressenza e facilitazione dell'operazione finanziaria.

Ma il nostro sistema di sussidio chilometrico fisso, che pur ritengo migliore in moltissimi casi, abbisogna, a parer mio, di condizioni speciali per potersi esplicare. Non può dar frutto sempre, in ogni e qualunque circostanza.

La legge Bertolini del 1908 divise in due parti il sussidio chilometrico, ossia nella parte corrispondente alla semplice costruzione, e nella parte riguardante effettivamente l'esercizio; concetto, a parer mio, perfettamente giusto e che può essere il germe dello sviluppo di due sistemi paralleli da qui innanzi.

Per potere applicare, in ogni caso, il sistema del sussidio chilometrico fisso con buon frutto, occorre, prima di tutto, trovare una base per l'operazione finanziaria.

Ora, prima del 1905, la base per l'operazione finanziaria era facile trovarla nelle Società stesse. Poichè le Società esercenti avevano già larghi capitali impiegati nell'esercizio ferroviario, era naturale che queste rappresentassero la base, o totale, o parziale, per le nuove costruzioni, estendendo l'attività dell'iniziativa privata.

Ma, essendo cambiato il pensiero, quando lo Stato ha avocato a sè l'esercizio fer-

roviario, e la Camera lo ha dichiarato servizio politico, tale base naturale della costruzione delle nuove linee affidate alla iniziativa privata, venne di per sè a mancare. Vi si potrebbe sostituire, si pensava un tempo, il capitale estero chiamato in aiuto del capitale nazionale; ma a questo abbiamo un ostacolo massimo nelle statistiche che pubblica il Ministero dei lavori pubblici.

Le reti ferroviarie, col loro esercizio privato, davano un utile netto allo Stato di 65 a 70 milioni; dopo cinque o sei anni di esercizio di Stato, tutti sanno invece che questi 65 o 70 milioni sono andati lentamente diminuendo, tanto che oggi il capitale occorso per le costruzioni ferroviarie in Italia, se si fa un conto esatto, renderà forse al netto, 0.40 o 0.50 per cento. È evidente, che di fronte a simile risultato, ben poco possiamo sperare negli aiuti dei capitali esteri, giacchè un certo discredito pesa, almeno per il momento, su tutte quante le costruzioni ferroviarie del nostro paese.

Se prendiamo un tipo medio di tronco ferroviario, costruito col metodo del sussidio chilometrico, noi vediamo che il bilancio della Società esercente apparisce ristretto e senza risorser. Se prendiamo, per esempio, un tratto di ferrovia di 40 o 50 chilometri, (tale è la lunghezza dei tronchi costruiti negli ultimi tempi con questo sistema), troviamo una spesa, di 180 o 200 mila lire a chilometro, valutando pure qualche difficoltà od opera d'arte straordinaria.

Ma il sussidio concesso dallo Stato presentemente (per regola e principio giusto, secondo un solo punto di vista) non rappresenta l'intero, ma soltanto il frutto che, capitalizzato, può stare di fronte a quattro quinti, presso a poco, della spesa prevista; l'altro quinto della spesa di costruzione viene a cadere, in realtà, sul bilancio di esercizio. Ora tutti sanno pure che, nel primo periodo, la costruzione ferroviaria è necessariamente passiva; di modo che l'esercente si trova, oltre alle passività già fatte per la costruzione, ad avere le passività notevolissime dei primi anni di esercizio e poi tutti i frutti accumulati in seguito a questi diversi bilanci.

Si viene poi alla seconda fase del periodo di concessione che un tempo era di 60 o di 70 anni e che oggi il Ministero, con un progetto di legge che ci sta d'innanzi, vuol restringere in complesso a 50 anni. In questo secondo periodo dunque, che sta per diventare più breve, oltre le spese inerenti all'esercizio,

bisogna riparare a tutte le passività accumulate nel passato. Evidentemente il bilancio dell'esercizio si trova in tali condizioni, che molto raro è il caso in cui si possano tradurre le belle parole e le belle promesse ministeriali in un atto pratico, ed in una costruzione ferroviaria. In altre parole, io faccio osservare alla Camera ed al Ministro che il sistema dei sussidi chilometrici, il più delle volte, desta grandi desideri, agita dinanzi alle popolazioni la speranza di poter raggiungere uno scopo; ma in pratica (lo dirò con una brutta parola italiana oramai passata nell'uso e che farebbe inorridire l'onorevole Martini, se fosse presente) l'operazione non è *finanziabile*. L'affare poi si aggrava tanto maggiormente per quei tronchi che in realtà sono congiunzioni o rettificamenti, o ampliamenti, o duplicati della rete di Stato. Perchè in questo caso l'esercente privato, che ha il sussidio chilometrico, si trova poi, per infinite ragioni, alla dipendenza dell'immensa rete di Stato, di undici, dodici, tredicimila chilometri che assorbono tutte le risorse della piccola società incastrata e indipendente.

Ed infatti io prego la Camera ed il ministro di considerare se sia possibile attivare il bilancio di un esercizio in queste condizioni! Se abbiamo, ad esempio, una linea di 50 chilometri, la maggiore percorrenza per uscire dalla linea principale sarà di 25 chilometri. Ma quando un vagone di merci è stato caricato dovrà percorrere i 25 chilometri della linea ferroviaria concessa in esercizio privato e poi ne percorrerà 250, 300, 500 per arrivare sino alla frontiera d'Italia o al luogo di consumo. Ed in questo caso abbiamo che, se questo vagone pagherà di nolo 200 lire, appena una decima parte andrà a beneficiare il bilancio dell'esercente privato, mentre nove decimi di questo traffico aumentato andrà effettivamente, per via delle altre linee che lo transitano, nella rete di Stato. È dunque evidente, a parer mio, che in queste determinate condizioni è impossibile costituire altrettante amministrazioni particolari quanti sono i nuovi tronchi. Le spese generali, assorbirebbero (ed assorbono di fatto, dove sono state fondate) la massima parte delle entrate e dei sussidi; mentre queste spese si risparmierebbero se il nuovo tronco di linea fosse affidato alla rete generale delle ferrovie di Stato.

I risultati che ho potuto accertare, facendo una breve inchiesta al Ministero dei lavori pubblici e considerando le concessioni

ferroviarie che sono state fatte in questi ultimi due anni, danno perfettamente ragione a questa mia diffidenza.

Abbiamo avuto 27 domande di sussidi chilometrici dal 1905 ad oggi. Ma delle lire 500 mila che il bilancio dei lavori pubblici stanziava ogni anno per le nuove costruzioni ferroviarie, allo stato attuale (strano a dirsi!) abbiamo pleora per un accumulamento di 3,500,000 lire, accumulamento che dimostra come la funzione costruttiva non venga fatta regolarmente, perchè il denaro che annualmente viene assegnato a tale scopo, invece di essere speso, si arresta.

Il ministro sa anche meglio di me che, di fatto, per dimostrare come questa funzione delle costruzioni ferroviarie sia imperfetta, basta gettar l'occhio sull'organico del Ministero dei lavori pubblici da pagina 13 a pagina 17, per vedere quale esiguo numero di personale stia a rappresentare questo servizio delle concessioni alla iniziativa privata per costruzioni ferroviarie.

E tutto l'intero servizio delle concessioni ai trams, alle automobili e alle ferrovie, che pur rappresenta dieci o dodici mila chilometri in complesso, (e solamente per quanto riguarda le automobili, viene considerevolmente aumentato) occupa appena 87 impiegati. E, se vogliamo togliere quelli che in linguaggio finanziario si chiamano i non valori, e altre condizioni particolari, si vede che un tale organico è rappresentato forse in tutto da 60 o 70 persone.

Il ministro ha considerato questo fatto, tanto che ha presentato al Parlamento una legge per modificare, oltre la cifra del concorso chilometrico, anche l'organico per allargare un ufficio che, allo stato attuale, è evidentemente deficiente.

E un'ultima osservazione rispetto a questo ufficio. Dobbiamo pure osservare che le tasse poste per la sorveglianza sopra le diverse società private esistenti in Italia, ammontano alla bella cifra di 350 mila lire all'anno circa, le quali rappresentano un ricupero, per gran parte, della spesa. Quei tronchi che hanno fatto domanda di sussidio chilometrico fisso sono 27; ma ho notato che cinque rappresentano piccoli tronchi montani ossia piccole ferrovie d'occasione, quasi tutte a scartamento ridotto e a trazione particolare; altre due, la Civitacastellana-Viterbo e l'Adriatica-Sangritana, pure a scartamento ridotto, hanno un carattere piuttosto di trams che di vere e proprie ferrovie; cosicchè sette delle ventisette domande dobbiamo

escluderle perchè rappresentano un'altra categoria, la categoria dei trams, che per una benevolenza particolare permessa dall'articolo 3 della legge 30 giugno 1900, il Ministero ha voluto considerare piuttosto ferrovie che trams.

Con ciò non voglio far rimprovero al Ministero perchè trovo che in questa materia quanto più è larga la concessione, tanto il Governo fa meglio; e se favorisce le popolazioni, non può che ottenerne vivi ringraziamenti, non solo dalle popolazioni interessate, ma da tutta l'Italia. Non è un appunto il mio, ma soltanto un'osservazione per escludere alcune di queste domande dal computo che vado appurando. Tra queste 27 domande di sussidio chilometrico altre sette sono poi assolutamente incantate; esse hanno ottenuto il sussidio, ma non sono riuscite a costituire la società che possa portarle all'esercizio e alla pratica attuazione.

Ve ne sono altre due, sulle quali richiamo in modo particolarissimo l'attenzione del ministro, riferendomi appunto alla impossibilità di ridurre tutte le nuove costruzioni al solo sussidio chilometrico.

Una di queste è la Umbertide-Todi-Terni, un'importantissima ferrovia che si costruirà solo perchè gli enti locali si sono addossati un onere veramente straordinario, rendendosi quasi colpevoli, oserei dire, dal lato amministrativo; perchè si tratta di una ferrovia che sarebbe dovere dello Stato di costruire, mentre gli enti locali, provincia e comuni, concorrono per oltre tre milioni.

Dell'altra non parlerei per ragioni di egoismo, se non fosse già costruita, perchè riguarda in modo speciale la mia regione; ma essendone oramai la costruzione già fatta, posso liberamente criticarla; si tratta della Vada-Livorno. Qui abbiamo ottenuto risultati straordinarissimi, perchè la Vada-Livorno rappresenta in realtà una parallela di una linea già esistente; e oltre al sussidio venne consentito con legge speciale a questa linea di potere avere (strano a dirsi) la concessione dei treni diretti che già correvano da Torino a Roma in un tratto di strada parallela che era proprietà dello Stato.

E non basta ancora: dopo ottenuti i treni diretti per concessione preventiva alla futura linea, si è ottenuto anche questo: siccome lo Stato si è trovato nella necessità di esercitare esso la linea nuova, invece che lasciarla all'esercente privato, ha fatto una convenzione col costruttore stesso, convenzione nella quale si è stabilito un sussidio

fisso considerando coefficienti importantissimi i treni diretti da Torino a Roma e che lo Stato aveva prima ceduti.

Evidentemente il sussidio chilometrico, invece di essere quella piccola somma che appariva, risultò invece quattro volte tanto di quello che stava scritto sulla carta.

Ho voluto citare questo caso appunto per dimostrare come tali operazioni rappresentino il più delle volte un disastro per gli enti locali ed anche per l'erario dello Stato, inquantochè, essendo impossibile arrivare in fondo alle costruzioni col solo e semplice sussidio chilometrico fisso, i costruttori e tutti gli interessati si arrovelano il cervello per inventare articoli di legge che permettano liti e questioni onde ottenere, per vie oblique, quello che per le vie dirette non potrebbero avere.

Ciò vale a dimostrare come le poche linee nuove sieno state costruite per ragioni diverse dallo scarso sussidio chilometrico; e le vere costruzioni che abbiamo potuto ottenere con questo sistema negli ultimi 7 anni si riducono a sei, forse sette, od otto, (per una delle quali si sta firmando il contratto in questi giorni) e rappresentano la scarsa potenzialità di 244 chilometri in tutto il Regno. Come si può dunque immaginare un'unica iniziativa per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie, quando in pratica abbiamo questo risultato di 27 domande nel corso di sette anni, e quando di queste soltanto sei per 244 chilometri sono riuscite al loro compimento? Forse, se si andasse a ricercare ancora, si troverebbero altre condizioni particolarissime, come quelle linee della Lombardia e del Veneto, che hanno la facilità di poter essere costruite con pochissima spesa, trattandosi di paesi perfettamente in piano. Risulta da questo mio ragionamento la necessità di trovare un'altra forma di concorso nelle costruzioni, senza escludere quella del sussidio chilometrico fisso, ma che non sia il sussidio chilometrico fisso, collegato alla costruzione ed all'esercizio. Questo principio fu stabilito nella legge Bertolini del 1908, la quale riconobbe per alcune ferrovie la necessità di condurle in porto, affidandole all'esercizio allo Stato. Opportunissimo pensiero e perfettamente pratico, a parer mio, perchè basta considerare questo legame dell'esercizio e della costruzione per rilevare subito come esso sia finanziariamente insopportabile.

Il capitale di costruzione evidentemente è un capitale, che vuol presto rimpiegarsi, che vuol presto l'utile, che vuole, quanto

più presto è possibile, tornare a casa per altre operazioni.

Il capitale invece, che si deve impiegare per 40 o 50 anni in base ad un piano di ammortamento, è tutto un altro capitale, che ha tendenze assolutamente diverse. Per conseguenza le due operazioni sono finanziariamente fra loro in antagonismo, anzichè in intimo legame.

NOFRI. È come il fumo e l'arrosto!

TOSCANELLI. Per una legge di concessione speciale la Volterra-Saline aveva avuto il sussidio e pure non si costruiva. Venne finalmente il momento, in cui il Ministero riconobbe la necessità di mantenere il sussidio per la costruzione, ma di darne l'esercizio allo Stato ed allora immediatamente l'effetto fu raggiunto, tanto che la ferrovia s'inaugurerà fra pochi mesi. Lo stesso effetto si ottenne per altre ferrovie, come la Borgo San Lorenzo-Pontassieve, la Belluno-Cadore, la San Vito-Motta-Portogruaro.

Per tutte queste si mantenne il concetto del sussidio chilometrico per quanto riguardava le sovvenzioni agli enti locali, che le hanno costruite; ma, dopo costruite, si è ammesso che passassero in esercizio nella grande rete di Stato, di cui debbono far parte. Orbene tutte queste ferrovie stanno per essere tra poco inaugurate.

È inutile dire che, di fronte a queste tre fisionomie diverse di costruzione, il sistema di sussidio chilometrico, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio, è buono e adattabile alle piccole costruzioni, trams o ferrovie simili a trams, giacchè una definizione chiara dell'una o dell'altra è impossibile darla; ha tentato di darla la legge attuale col criterio del piano, su cui passano, sebbene sia un criterio assolutamente strano e difficile nella sua interpretazione.

Invece, per quanto concerne le grandi ferrovie, le direttissime, è naturale che debba provvedere il bilancio dello Stato. Finora però tutta la massa delle importanti ferrovie, che riguardano le congiunzioni con le attuali reti, non può costruirsi col sussidio chilometrico collegante costruzione ed esercizio, e nemmeno può in tutti i casi intervenire lo Stato, facendo direttamente, come fa per le grandi vie nazionali e per le direttissime.

Ora su questo richiamo l'attenzione speciale dell'onorevole ministro, perchè potrei seguitare a citare per lungo tempo la Ascoli-Antrodoco, la Foligno-Orte, la Torino-Savona, la Ostiglia-Treviso, ecc., tutte fer-

rovie di grandissima importanza, che ancora aspettano, e che, se si attende che siano costruite col sussidio chilometrico, (anche coll'attuale generosità del ministro dei lavori pubblici, che l'ha portato da 9,100 a 9,500 con un aumento di 400 lire) credo non si potranno forse mai costruire.

Concludo dunque chiedendo che a questi due sistemi ne sia aggiunto un terzo, che necessariamente deve consistere nella pratica attuazione ed in una larga economia; ed una perfettamente logica applicazione, secondo me, del concetto di esercizio di Stato: mantenere il sussidio per fare le costruzioni, ma integro, ossia non più dei quattro quinti, ma dell'intero; cosicchè si addivenga ad un appalto a corpo.

Sarebbe questa una forma facile per cui il Governo avrebbe già l'operazione finanziaria fatta e la spesa certa, senza correre il rischio di liti od altre difficoltà; ma senza pretendere che per piccoli tronchi ferroviari si stabiliscano amministrazioni speciali e costose, che naturalmente debbono gettar via la massima parte dei loro introiti nelle spese generali e nella sudditanza alla rete di Stato, nella quale sono internate. Chiedo cioè che sia provveduto, allargando il pensiero contenuto nella legge Bertolini, dandogli pratica e sicura attuazione con la forma mista del sussidio per la costruzione, ma dell'esercizio allo Stato.

Io credo che sia questo un vantaggio per tutta la rete.

Nella bella, importantissima discussione ferroviaria che abbiamo avuto qui pochi mesi fa, abbiamo udito da tutti gli oratori, da Nofri a Rubini, da una parte all'altra della Camera, osservare che la deficienza del reddito attuale delle ferrovie dipende dal fatto che non sono sfruttate interamente nel loro movimento.

Quale risorsa maggiore che dare all'azienda di Stato l'esercizio anche di questi piccoli tronchi, che si riallacciano alla rete dello Stato, e che le serviranno di alimento, con scarsa spesa, anzi portando un utile netto alla grande rete di Stato?

Ad ogni modo, poichè questi tronchi di congiunzione rappresentano evidentemente un *plusvalore* particolare della rete di Stato, è certo che lo Stato deve provvedervi, e non si può pretendere che sia l'iniziativa privata a trovarsi di fronte a condizioni finanziarie veramente insopportabili.

Su questo ho voluto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, cui dobbiamo esser grati della presentazione di un disegno

di legge, che dimostra quanto sinceramente gli stia a cuore la condizione delle nuove costruzioni ferroviarie. Ed ho preso questa occasione anche per spianare la via a trattative e a discussioni che mi auguro presto intratterranno il Parlamento sopra una legge speciale, che riguarda i sussidi chilometrici: la legge proposta dall'onorevole Sacchi.

Ho pertanto voluto compiere un atto di coscienza. Quantunque noi abbiamo delle leggi di sussidi chilometrici, e il ministro del tesoro con i fondi concessi già dal Parlamento dia queste concessioni ferroviarie a sussidio chilometrico, non possiamo creder con ciò di aver portato a compimento degli affari e che le popolazioni per questo solo debbano ringraziarci, perchè, purtroppo, il più delle volte l'ostacolo delle cose è tale che la concessione resta un semplice atto sulla carta, nel protocollo del Ministero, senza alcuna pratica attuazione. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Venceslao Amici.

AMICI VENCESLAO. Onorevoli colleghi, permettetemi di fare una breve raccomandazione al ministro dei lavori pubblici sulla condotta dei lavori.

Spesso ho sentito ripetere, anche qui alla Camera, che l'Amministrazione dei lavori pubblici difetta numericamente di personale tecnico.

E più volte i ritardi nell'inizio e nella esecuzione dei lavori sono stati giustificati con la scarsità del personale e conseguente mancanza di chi approntasse i progetti, sorvegliasse i lavori ecc. ecc.

E ciò è conforme al vero poichè il rapido sviluppo tecnico ed industriale verificatosi in questi ultimi anni nel nostro paese, della qual cosa dobbiamo vivamente compiacerci, le nuove scoperte della scienza e le sue conseguenti nuove applicazioni hanno assorbito, ed è da augurarsi che seguiranno sempre più ad assorbire, l'opera dei tecnici; è quindi da prevedere che si renderà sempre più difficile la loro disponibilità presso l'Amministrazione dei lavori pubblici.

Per ovviare a tale inconveniente, il quale per necessità di cose dovrà aumentare, poichè ogni giorno più si rendono necessarie importanti e speciali opere pubbliche, io mi permetto di raccomandare alla benevolenza dell'onorevole ministro la seguente proposta:

Invece di applicare i funzionari tecnici, di cui il Ministero dispone, nella compilazione di progetti e capitolati di opere di

carattere speciale, fare delle licitazioni private fra diverse ditte ben note in quella data specialità coll'obbligo di compilare essa stessa progetti e capitolati non solo, ma di fare anche offerte concrete per l'esecuzione del lavoro in conformità del progetto.

Così facendo si otterrebbero due grandissimi vantaggi:

1° Si sgraverebbero gli uffici tecnici governativi di molto lavoro.

2° Le opere riuscirebbero più perfette e meno costose di oggi.

Difatti, per quanto le scuole di applicazione per gli ingegneri, in Italia siano molto bene organizzate, tanto da essere invidiate dalle Nazioni straniere, per quanto dette scuole diano giovani forniti di una profonda cultura in ogni ramo dell'ingegneria, tanto che gli ingegneri italiani sono assai ricercati all'estero, purtuttavia le nostre scuole d'applicazione non specializzano gli allievi.

La specializzazione i nostri giovani la raggiungono in seguito nel mettere a profitto la profonda cultura teorica impartita dalle scuole, quando vengono ad applicarsi a rami speciali.

I tecnici governativi, essendo invece costretti ad applicarsi a troppi, disparati lavori, non esclusa la parte amministrativa, per soddisfare le esigenze burocratiche, non hanno mai modo di specializzarsi.

Quindi ricorrendo a ditte specializzate in quel dato ramo di lavoro non può essere a meno di avere la soluzione migliore non solo, ma anche la soluzione più economica.

Le ditte concorrenti, non potendo modificare i prezzi unitari dell'opera, poichè il costo dei materiali e della mano d'opera sarà all'incirca uguale per tutte, saranno obbligate, per vincere la concorrenza, a trovare l'economia nella soluzione.

Ed è precisamente nella soluzione del lavoro che deve ricercarsi l'economia senza scapito della bontà.

Cito alcuni esempi.

In questi ultimi tempi mi è capitato di dover esaminare un lavoro marittimo messo a concorso dalla Francia con l'obbligo delle ditte invitate di studiare e presentare esse il progetto e fare offerta per l'importo del lavoro.

Le ditte che concorsero furono due, una con un'offerta di circa 24 milioni e l'altra con un'offerta di oltre 30 milioni; e questa differenza di prezzo si doveva precisamente alla differente soluzione di lavoro, poichè la ditta della minore offerta aveva escogi-

tato una brillante soluzione con risparmio di molte murature subaquee.

Un altro lavoro per una nazione americana fu appaltato per l'importo di lire 12 milioni circa, mentre la più alta offerta fu di lire 18 milioni. Anche qui l'economia deve alla differenza di soluzione.

Proprio in questi giorni ho esaminato un concorso per un ponte, con otto soluzioni differenti, e con una differenza di spesa molto notevole fra una soluzione e l'altra.

Potrei citare molti altri esempi del genere, ma non credo opportuno di soffermarmi oltre, tanto la questione è chiara.

I tecnici dello Stato, non avendo da vincere alcuna concorrenza, pur di essere coperti della propria responsabilità, non sempre badano all'economia, le ditte invece chiamate a concorso sono costrette ad escogitare la minima spesa per vincere la concorrenza, e non hanno timore di assumere responsabilità perchè conoscono per pratica i limiti minimi a cui possono giungere.

Ho avuto occasione di esaminare dei ponti in cemento armato progettati dalle ferrovie di Stato: vi ho trovato dentro tanto ferro da superare il doppio e il triplo necessario; se dette opere fossero state progettate da specialisti certamente si sarebbero potute eseguire a molto più buon prezzo di quei che sono costati.

Mi si obietterà: ma colla proposta che si raccomanda vi è pericolo di incorrere in maggiori controversie fra gli appaltatori e lo Stato?

A mio modo di vedere le controversie invece si eliminano. Quali appigli potrà prendere l'imprenditore che ha studiato il progetto e proposto i prezzi a suo talento?

L'appaltatore nel presentare la sua offerta si è messo certo al sicuro del risultato finanziario e non potrà accampare pretese per deficienze di prezzi od altro.

Si osserverà pure che le ditte concorrenti possono mettersi d'accordo ai danni dello Stato.

È da ritenersi che ciò sia meno facile che con i sistemi in vigore.

Lo Stato, nell'indire la licitazione, si dovrebbe naturalmente riservare il diritto di accettare o ricusare a suo piacimento alcuni o tutti i progetti presentati, di apportarvi variazioni sui prezzi ed altro.

In questo modo, quando il progetto non corrispondesse alle esigenze tecniche e finanziarie, potrà annullare la spesa, e l'unico danno che risentirà sarà quello di essere obbligato ad eseguire il progetto per suo

conto, ma avrà pure il vantaggio di potersi giovare dell'esperienza acquistata esaminando gli studi presentati dalle ditte concorrenti.

Del resto le nazioni estere già con vantaggio adottano il sistema da me proposto per lavori speciali; anzi sono andate più oltre e la Germania, per esempio, non mette mai i prezzi nei suoi capitolati di appalto, qualunque sia il genere di lavoro, i prezzi vengono offerti dai concorrenti i quali si trovano così tagliata la strada a tante riserve per compensi durante il corso dei lavori.

Il sistema tenuto nell'appalto dei nostri lavori dall'amministrazione presenta tanti inconvenienti che tutti conosciamo e quindi ritengo che sarebbe ora di svecchiarsi un po' ed introdurre nuovi concetti che valgano a togliere lo Stato da tante liti che spesso e volentieri non hanno esito felice.

È necessario introdurre concetti più pratici e meno pedanti e burocratici e si può essere certi che si eviterà di far spendere, come per il passato, tanto denaro in più allo Stato.

Credo opportuno far rilevare che qualche volta il sistema indicato sopra viene applicato, ma per opere molto speciali; invece colla mia proposta si tenderebbe ad estenderlo ed applicarlo su vasta scala.

Riassumendo prego l'onorevole ministro di voler benevolmente esaminare la mia proposta e di tradurla in pratica almeno in via di esperimento, sicuro che farà opera utile all'Amministrazione dei lavori pubblici, ma più specialmente alle finanze dello Stato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi.

ABOZZI. Onorevoli colleghi, non abuserò lungamente della vostra benevola attenzione perchè mi limiterò a fare, con quella brevità che mi è abituale, alcune raccomandazioni e preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Più volte la Camera ha sentito la mia parola per il disgraziato porto di Porto Torres.

Si tratta infatti d'un caso speciale, anzi eccezionale, che ha posto la provincia di Sassari in condizioni assai gravi. Il vecchio porto non esiste più, giacchè è stato smantellato per i lavori del nuovo porto, e questi sono stati lasciati incompleti e quindi esposti a progressivo e continuo deterioramento: cosicchè mentre mancano il vecchio e il nuovo porto, gli enti locali sono

stati immiseriti dei contribuiti che hanno dovuto pagare, senza proficuo risultato. Conseguenza questa degli errori dei funzionari del Governo, da cui sono derivate lunghe liti e transazioni rovinose.

Nel 1906, dopo vive insistenze, si è potuto ottenere che il porto fosse dichiarato di prima categoria nei riguardi della navigazione; e nel 1909 si è portata a termine la procedura per l'approvazione definitiva del progetto di sistemazione, dopo non meno vive e numerose insistenze.

Però le aste sono andate ripetutamente deserte, per cui la Giunta comunale di Porto Torres, nel novembre dello scorso anno, fece voti vivissimi al ministro dei lavori pubblici perchè trovasse il modo di eseguire i lavori, e il ministro rispose che si facevano pratiche per l'esperimento di una nuova asta ad unico incanto, oppure per concedere i lavori a trattativa o licitazione privata.

La Camera di commercio di Sassari fece anch'essa una vibrata protesta, ed allora il Ministero dei lavori pubblici indisse una nuova gara ad unico incanto ma anche questa volta con esito negativo, poichè l'asta rimase deserta.

Dopo ciò nulla si è fatto. Io almeno ignoro se sieno pervenute al Ministero offerte per l'assunzione dei lavori a trattativa o licitazione privata; quello che è certo però è che nessuna consegna dei lavori si è finora eseguita.

Ora, se in fatto di lavori portuali il temporeggiare è sempre un errore dannoso, nel caso speciale di Porto Torres ogni dilazione rappresenta un vero disastro, che crea al Governo gravi responsabilità.

Per debito di lealtà, debbo riconoscere che l'onorevole Sacchi, appena chiamato ad amministrare i lavori pubblici, nel Ministero Luzzatti, ha immediatamente disposto per l'appalto delle opere di sistemazione definitiva. Egli quindi, con lodevole intendimento, ha fatto il primo passo; ma non si arresti sulla buona via, vinca le difficoltà burocratiche e trovi un modo pratico e definitivo di eseguire i lavori, che, ripeto non ammettono proroga.

Ormai la scelta dei mezzi non può esser più oggetto di studio. O i prezzi dei capitolati sono remunerativi, e allora è dovere del Governo di rompere gli accordi, se effettivamente vi sono, che mandano deserte le gare; o non sono remunerativi ed allora si aumentino in misura equa; ma l'aumento se è necessario, non si faccia a spizzico, in

modo che si debba ogni volta ripetere tutta la lunga procedura d'istruttoria stabilita dalle leggi e dai regolamenti in vigore, perchè altrimenti si potrebbe credere che queste modifiche fatte così a spizzico servano per guadagnar tempo, mentre il mare non perde tempo per distruggere le opere già fatte, per inghiottire i milioni che si sono già spesi.

Io esprimo la fiducia che l'onorevole Sacchi troverà modo di risolvere questa lunga vertenza con sollecitudine e con risolutezza, riparando alla lamentata ingiustizia.

Non è politicamente onesto che continui uno stato di cose poco decoroso per il Governo, ed effettivamente molto dannoso per il commercio della parte settentrionale dell'isola.

Molti armatori hanno rifiutato di concludere dei contratti di importazione e di esportazione appunto per i pericoli che i bastimenti corrono nell'approdare a quel porto.

E vorrei ora parlare di un altro argomento che ha dato luogo a molte proteste da parte degli enti locali, a varie interrogazioni degli onorevoli colleghi sardi, ad un argomento del quale si è oggi occupato anche l'onorevole Cao-Pinna. Intendo accennare all'inasprimento delle tariffe per il servizio cumulativo tra la Sardegna e il continente.

L'onorevole Sacchi non avrà dimenticato l'agitazione sorta nell'isola per avere il terzo treno, agitazione che in qualche città assunse anche forme molto gravi.

Orbene questo desiderio è stato appagato: ma contemporaneamente, con la stessa convenzione con cui si attuava la terza coppia di treni, si è anche attivata una tariffa speciale per il servizio cumulativo ferroviario e marittimo.

L'onorevole Cao-Pinna si è trattenuto a dimostrare che a questa convenzione speciale, che fu approvata con regio decreto da convertirsi in legge, non doveva essere applicabile la legge del 13 aprile 1911. Ora io non voglio entrare in questo campo, perchè è stato con molta competenza mietuto dal collega che mi ha preceduto; mi hanno però impressionato alcune sue dichiarazioni. Egli ha detto che il presidente della Giunta del bilancio onorevole Abignente era stato da lui incaricato di portare i reclami dei deputati sardi allorquando si discuteva la legge del 13 aprile 1911, per determinare la portata e la estensione dell'articolo 14 della stessa legge.

Tanto l'onorevole Abignente che l'onorevole Sacchi avevano ritenuto che quella legge non potesse colpire le tariffe stabilite dalla speciale convenzione.

Ma la Direzione generale delle ferrovie ha creduto il contrario, ed è bastato il suo parere perchè immediatamente si applicasse l'aumento dei diritti fissi per le operazioni di carico e scarico, e del dieci per cento per i viaggiatori. L'anomalia di questo fatto non può sfuggire ad alcuno. Il parere della Direzione generale delle ferrovie ha avuto maggior peso del parere dei due valenti giuristi quali sono l'onorevole Abignente e l'onorevole Sacchi.

Ora nella dubbio della questione, di fronte a due pareri contrari l'uno del ministro, e l'altro del presidente della Giunta generale del bilancio, mi pare che la via da seguire non dovesse essere altra che questa: sospendere il provvedimento; e giacchè si riteneva opportuno consultare il Consiglio di Stato, aspettare il responso di questo supremo consesso amministrativo. Io spero che l'onorevole Sacchi, che ha dimostrato per la Sardegna tanto interessamento, vorrà sentire il dovere di sospendere per ragioni di equità e di opportunità politica, il provvedimento. Verrà nel frattempo il parere del Consiglio di Stato; e meglio forse sarebbe attendere che la Camera si pronunzi quando si dovrà convertire in legge il decreto reale 28 ottobre 1910. Così allora potrà risolvere la questione con una interpretazione autentica, dichiarando che la disposizione dell'articolo 14 della legge 13 aprile 1911 non è applicabile alla convenzione speciale, con cui sono state stabilite le tariffe del servizio cumulativo per la Sardegna.

Mi auguro che l'onorevole Sacchi ascolterà questa mia preghiera perchè non si potrà altrimenti distruggere la penosa impressione dell'isola mia, che i provvedimenti fiscali e dannosi sono rapidi, mentre i provvedimenti di favore si fanno molto attendere.

Raccomando inoltre all'onorevole ministro di disporre perchè abbiano sollecita esecuzione le opere contemplate non solo dalla legge speciale per la Sardegna, ma anche dalle altre leggi che hanno provveduto a lavori pubblici nell'isola.

Purtroppo si debbono lamentare lentezze, e nella compilazione dei progetti, e nel bandire le aste, e nella consegna dei lavori, e nel provvedere quando le aste sono andate deserte.

In occasione della interrogazione che, poche sere fa, parecchi colleghi ed io, rivolgemmo al Governo per i danni del nubifragio, abbiamo appreso che i danni maggiori si sono verificati nel circondario di Tempio e, specialmente, nella vallata del Coghinas.

Ora se si fosse provveduto alla concessione dei lavori di arginatura, gli straripamenti del fiume non avrebbero portata la desolazione in quella ubertosa plaga.

Ma non solo è necessario dare esecuzione completa alle leggi speciali ed alle leggi generali, è altresì necessario invigilare perchè l'applicazione di esse sia fatta con criteri larghi ed equi.

Nella provincia di Sassari, spesse volte, si è ricorso a sottigliezze per restringerne l'applicazione; e così si è commessa una vera ingiustizia, tanto più stridente, in quanto nella vicina provincia di Cagliari si è seguito il sistema opposto, perchè ha avuto la fortuna di avere funzionari intelligenti.

Ricorderò la pratica tuttora insoluta delle strade di accesso alle stazioni ed ai porti.

Nella provincia di Cagliari l'elenco di queste strade fu compilato con una larghezza di criteri che rispondeva ai concetti della legge e che io lodo altamente. Invece nella provincia di Sassari, con una interpretazione sofisticata, molte strade non sono state elencate. Dopo le proteste delle rappresentanze locali e dei deputati, l'ufficio del Genio civile ha mutato parere, ed ha dovuto concedere quello che prima aveva negato.

Ma le dannose conseguenze non hanno ancora potuto eliminarsi, perchè il Consiglio di Stato, visti i pareri contraddittori dell'ufficio del Genio civile, ha ommesso alcune strade. Prego l'onorevole Sacchi di portare la sua attenzione su questa questione per risolverla con equità, persuadendosi che se si vuole che le leggi votate a favore della Sardegna abbiano applicazione e riescano efficaci, è necessario inviare agli uffici del Genio dell'isola il personale più attivo e più intelligente.

Prima di chiudere le mie brevi parole, farò un'ultima raccomandazione. Accenno al servizio marittimo di Stato fra Golfo Aranci e Civitavecchia. Questo servizio doveva provveder tanto alle comunicazioni postali, quanto alle commerciali. Ora nella costruzione dei piroscafi, si è abbandonato questo secondo concetto, per modo che, in essi, non si trova lo spazio, occorrente per

il trasporto del bestiame che in gran quantità si spedisce sul mercato di Roma.

Io certo non pretendo che si facciano dei piroscafi nuovi. Gli attuali rispondono molto bene al servizio dei passeggeri e della posta. Ma è necessario pensare anche alle comunicazioni commerciali, è necessario provvedere perchè sia assicurato un regolare servizio per il trasporto del bestiame.

So che il Governo ha noleggiato uno speciale piroscafo; ma si desidera un servizio regolare e continuativo affinchè sia rispettata la legge, che ha stabilito il servizio di Stato in sostituzione del servizio prima esercitato dalla Navigazione generale.

Sono queste le raccomandazioni che brevemente ho creduto di fare all'onorevole ministro, e sono sicuro che egli vorrà accoglierle, perchè mi paiono troppo giuste. Così egli avrà la soddisfazione di aver concorso efficacemente a rialzare le sorti dell'isola verso la quale ha già mostrato il suo affetto.

L'onorevole Cao-Pinna chiudeva oggi il suo discorso col ricordare che se la popolazione della Sardegna è scarsa ed è povera, pure essa sente tale dignità da poter far valere i suoi diritti.

Io aggiungerò che i dolori e le delusioni della Sardegna non hanno spento e neppure affievolito quel sentimento di gratitudine che essa ha sempre dimostrato verso coloro che hanno sentito affetto per l'isola infelice. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza presentate oggi.

DE NOVELLIS, *segretario, legge.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se e come intenda effettuare la strada militare Oiglia-Colle Baltera da molti anni incominciata e a lui tanto sconosciuta e ignorata da rispondere alle sue sollecitazioni, che dopo molte ricerche non è risultato che sieno in corso pratiche circa una strada Oiglia-Colle Baltera.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se intenda disporre di urgenza il pagamento di tutte le indennità da tempo dovute ai

funzionari della regia procura e del tribunale di Reggio Calabria e di Palmi delle relative segreterie e cancellerie, e provvedere altresì a che il pagamento delle indennità per l'avvenire segua contemporaneamente al pagamento degli stipendi.

« Alessio Giovanni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia, giustizia e dei culti per sapere se intenda provvedere urgentemente al completamento del personale della regia procura e del tribunale di Palmi e delle relative segreterie e cancellerie.

« Alessio Giovanni ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici intorno al nuovo orario dei treni per viaggiatori sulla linea Roma-Napoli ordinato dal 1° corrente giugno, e circa la sufficienza e le condizioni igieniche del materiale ad essa assegnato.

« Pietravalle, Gargiulo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se creda opportuno il provvedimento della Direzione delle ferrovie, col quale si è soppressa una coppia di treni sulla linea Napoli-Roma, quando per le feste Cinquantarie e per la Esposizione è notevolmente aumentato il numero dei viaggiatori, sì da rendere necessaria la formazione, ogni giorno, di treni *bis*.

« Salvia ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno sopra il licenziamento di un impiegato del comune di Broni, deliberato per motivi politici col pretesto di soppressione di posto mentre rimangono le funzioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere perchè non ostante l'apposito stanziamento dei fondi e il lungo tempo ormai trascorso per gli studi, non si proceda alla continuazione della costruzione della strada provinciale Mandarici-Castroreale, e quando potranno cominciare tali lavori (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di grazia e giustizia per sapere se non gli consti della lunga e dolorosa vicenda giudiziaria, nella quale vennero sistematicamente disconosciuti e travolti i diritti più evidenti, offesi da una fraudolenta transazione del Banco Sconto e Sete di Torino, in danno di certo Giuseppe Giraud di Torino, morto prima di avere ottenuta la giustizia da tanto tempo attesa; e se non creda di dovere ordinare una inchiesta sulle cause di pronunziati viziati da cognite ragioni di interesse, di parentele, da influenze estranee alla giustizia e nemiche di essa, e allo scopo di far luce, piena ed intera, su questo scandalo giudiziario-bancario, e di salvaguardare la dignità dell'Amministrazione.

« Bentini ».

PRESIDENTE. Delle interrogazioni testè lette quelle, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti; le altre saranno iscritte nell'ordine del giorno.

E così pure sarà iscritta nell'ordine del giorno l'interpellanza qualora, entro il termine regolamentare, il ministro interessato non vi si opponga.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. I deputati Bocconi e Buonanno, rispettivamente, hanno presentata una proposta di legge. Le due proposte saranno trasmesse agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ora passiamo a stabilire l'ordine del giorno per lunedì.

Hanno chiesto di svolgere lunedì le loro interpellanze, l'onorevole Cermenati al ministro dei lavori pubblici: « sulla necessità di sollecitare l'applicazione della trazione elettrica alla ferrovia Lecco-Milano »; e sullo stesso argomento l'onorevole Baslini ed altri, anche al ministro dei lavori pubblici.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego gli onorevoli Cermenati e Baslini di non volere insistere nello svolgimento delle loro interpellanze. Possono benissimo parlare sul bilancio che proprio ora si discute.

PRESIDENTE. Ma io però non posso invitarli a ritirarle.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non dico questo. In caso, li pregherei di rimetterle all'altro lunedì.

PRESIDENTE. Se i due onorevoli interpellanti consentono nel differimento, va bene; ma le loro interpellanze non possono essere svolte in sede di bilancio. Possono bensì ritirarle, e parlare nella discussione generale.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Appunto; io pregavo i colleghi di parlarne in occasione del bilancio, non di svolgerle.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baslini e Cermenati consentono al differimento delle interpellanze, o le ritirano, pur trattando in sede di bilancio degli argomenti che ne facevano oggetto?

BASLINI. Io mi iscriverò per parlare sul bilancio; e quindi non insisto nella mia interpellanza.

CERMENATI. Io invece, perchè si tratta di interessi locali, desidero mantenere e poi svolgere la mia, onde avere il diritto alla replica, e perchè in sede di interpellanza si può scendere a più minuti particolari; ma consento a rimetterla all'altro lunedì.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per l'altro lunedì, sta bene.

PRESIDENTE. Allora l'interpellanza dell'onorevole Cermenati è rimessa all'altro lunedì.

L'onorevole Cosentini pure chiede di svolgere lunedì prossimo la sua interpellanza al ministro dell'istruzione pubblica, sull'applicazione data al disposto dell'articolo 42 del regolamento approvato con regio decreto del 21 novembre 1908.

COSENTINI. Prego di fare una rettificazione alla mia interpellanza. Dove si parla del decreto « 21 novembre 1908 » deve dirsi invece « 3 agosto 1908 ».

PRESIDENTE. Sta bene.

Onorevole ministro della pubblica istruzione, consente nello svolgimento di questa interpellanza?

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Allora questa interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno di lunedì.

Onorevole ministro della pubblica istruzione, ci sarebbe anche l'interpellanza dell'onorevole Merlani circa il professore Edoardo Cimbali..

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Consento che sia svolta lunedì.

PRESIDENTE. Poi abbiamo l'interpellanza dell'onorevole Meda al ministro di

grazia e giustizia « per conoscere se intenda mantenere il disegno di legge: Disposizioni sul reato di diffamazione, e in caso affermativo affrettarne la discussione ».

MEDA. Sono d'accordo con l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

PRESIDENTE. Sta bene; sarà messa all'ordine del giorno per lunedì.

Sembra che l'onorevole Cermenati desideri anche di svolgere lunedì la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici « sulle cosiddette Conferenze orarie ».

CERMENATI. Io intendevo svolgere questa interpellanza, oltrechè per il suo interesse locale, anche per non correre il pericolo di vederla un giorno o l'altro cancellata dall'ordine del giorno, come è avvenuto per altra mia sullo stesso argomento.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Si può semplicemente differirla.

CERMENATI. Consento: ma, con questo, intendo che sia assicurato all'interpellanza di rimanere nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Per la prescrizione della sua interpellanza, c'è ancora un altro mese e mezzo!

CERMENATI. E allora la svolgeremo l'altro lunedì. Io intendo, prima di prendere le vacanze, di aver discusso questo argomento ferroviario, che tanto interessa la mia regione.

PRESIDENTE. Quindi, per lunedì non restano che le interpellanze degli onorevoli Cosentini, Meda e Merlani.

GALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLI. Essendo qui l'onorevole presidente del Consiglio, lo pregherei di consentire per lunedì anche lo svolgimento della mia interpellanza (tre volte ho domandato questo) concernente il palazzo Farnese...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Pregherei l'onorevole Galli di consentire che questa interpellanza fosse rimessa a più tardi: perchè, lunedì, io sarò impegnato in modo assoluto altrove; ed il mio sottosegretario ha dovuto partire per l'Alta Italia.

GALLI. Accetto la sua preghiera; soltanto, se permette, si potrebbe stabilire un giorno nella settimana per isvolgere questa interpellanza.

PRESIDENTE. Lo stabiliremo in seguito.

L'onorevole Pietravalle è d'accordo col ministro di grazia e giustizia, perchè si discuta, martedì, dopo le interrogazioni, il disegno di legge che concerne l'aggregazione

del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed all'agenzia delle imposte di Boiano.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così sarà stabilito.

(Così è stabilito).

DI MARZO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DI MARZO. Vorrei sapere dal Governo quando potrò svolgere la proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare insieme all'onorevole Girardini: Pensione vitalizia ai genitori di Giuseppe Piemonte.

PRESIDENTE. Questo lo potrà chiedere martedì, mettendosi d'accordo col Governo.

È inteso che lunedì, rimanendo tempo disponibile, visto che anche le interrogazioni diminuiscono, in seguito al sistema delle risposte scritte, si continuerà a discutere il bilancio dei lavori pubblici.

Martedì, poi, per accordi presi con gli onorevoli ministri, terremo una seduta anti-meridiana per discutere il disegno di legge: Riordinamento delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

Inoltre l'onorevole presidente del Consiglio, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, mi ha chiesto d'iscrivere nell'ordine del giorno, in principio della seduta pomeridiana di martedì, l'altro disegno di legge:

« Autorizzazione di maggiori assegnazioni per il mantenimento delle cliniche universitarie di Roma, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Padova, Palermo, Pisa, Sassari e Pavia. Supplemento di interessi maturati sui compensi dovuti all'impresa Maciachini per lavori di adattamento del palazzo universitario ex Botta in Pavia. Spese per l'arredamento di nuovi istituti presso la Regia Università di Palermo. Concorso dello Stato nelle spese per il monumento a Virgilio in Mantova ».

Mi si assicura che questo disegno di legge non importerà grande discussione.

GARGIULO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GARGIULO. Chiederei per martedì la discussione del disegno di legge: Riordinamento dell'amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il ministro delle finanze, come ho già detto, ha dovuto assentarsi per due giorni da Roma: al suo ritorno, martedì, si potrà stabilire il giorno per la discussione.

Completamento di una Commissione.

DI FRASSO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI FRASSO. Sotto il Ministero Luzzatti fu presentato un disegno di legge riguardante la tutela giuridica degli emigranti. Mi dicono ora che sia nata una crisi in seno alla Commissione; e che questa sia la ragione per cui la relazione su quel disegno di legge non è stata ancora presentata alla Camera. Desidero di sapere quale sarà la sorte di questo disegno di legge, data l'importanza grande dell'argomento.

PRESIDENTE. Non posso dirle nulla in proposito. È mio preciso dovere di non intervenire affatto nei lavori delle Commissioni. Il Presidente dirige soltanto le discussioni. Se c'è bisogno di completare questa Commissione, vengano qui a chiederlo, e si provvederà; ma nel resto, io non c'entro.

DI FRASSO. Valga questo che ho detto, come voto per il completamento di quella Commissione.

GIOVANELLI EDOARDO, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI EDOARDO, *presidente della Commissione*. La Commissione s'è radunata due o tre volte; poi l'onorevole Cabrini s'è dimesso da membro di essa, dichiarando di non poterne più far parte per ragioni personali e restituendo molti documenti che erano stati affidati allo studio di lui. Mi riservo di fare, d'accordo cogli altri colleghi della Commissione, la proposta di sostituire l'onorevole Cabrini...

PRESIDENTE. Senta, onorevole Giovanelli: quando crederà di presentare questa domanda, lo farà; però la consiglio di non presentarla; (*ilarità*) perchè io credo che, quando una Commissione è composta ancora d'otto membri, ha tutto il modo di riunirsi e di continuare nei suoi lavori.

Per conto mio, ripeto, penso che il Presidente debba entrare il meno possibile in

ciò che concerne le Commissioni elette dagli Uffici; ed in questo io sono scrupolosissimo.

Ella è un esperto parlamentare; e riconoscerà che, se non v'è una necessità assoluta, è meglio che le Commissioni nominate dagli Uffici non siano modificate, sia pure per completamento, dal Presidente.

GIOVANELLI EDOARDO, *presidente della Commissione*. La Commissione desiderava che l'onorevole Cabrini, persona competentissima, avesse molta parte nella compilazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Questa è una ragione di più per quello che ho detto. (*ilarità*). Vede che ho buon naso, per non entrare nei fatti delle Commissioni. (*Viva ilarità — Commenti*).

GIOVANELLI EDOARDO, *presidente della Commissione*. Intanto io mi riservo di pregare e far pregare l'onorevole Cabrini perchè rimanga al suo posto e non privi dei suoi lumi l'opera della Commissione.

La seduta termina alle 19.20.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.
3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912 (637 e 637-bis).

PROF. EMILIO GIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati