

CCCXLIX.

2ª TORNATA DI MARTEDÌ 13 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDI

DEL VICE-PRESIDENTE CAPPELLI.

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 15647
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>).	15608
AGNESI	15602
BENTINI	15639
BERTI	15627
CANEVARI	15630
DI STEFANO	15642
PALA	15612-38
QUAGLINO	15608
SANJUST	15634-39
VALENZANI	15624
Convocazione degli Uffici (<i>Annunzio</i>).	15605
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Variazioni nei bilanci dei lavori pubblici e della marina (TEDESCO)	15622
Cliniche universitarie (<i>Maggiori assegnazioni</i>) (<i>Approvazione</i>)	15606
CREDARO, ministro.	15606
Interrogazioni:	
Personale delle istituzioni enotecniche (BUCCELLI):	
CAPALDO, sottosegretario di Stato (R. S.)	15602
Linea ferroviaria Francavilla-Locorotondo (BUONVINO):	
DE SETA, sottosegretario di Stato (R. S.)	15602
Provvedimenti per la famiglia di un ferroviere vittima di un disastro ferroviario (RAVA):	
DE SETA, sottosegretario di Stato (R. S.)	15602
Regia procura di Reggio Calabria e di Palmi (<i>funzionari</i>):	
ALESSIO GIOVANNI	15603-605
GALLINI, sottosegretario di Stato	15603-604
Personale del tribunale di Palmi:	
ALESSIO GIOVANNI	15605
GALLINI, sottosegretario di Stato	15604
Proposta di legge (PIETRAVALLE) (<i>Approvazione</i>):	
Aggregazione del comune di Spinete alla pretura di Bojano	15607
CIMATI, sottosegretario di Stato	15607
GALLINI, sottosegretario di Stato	15607

Relazioni (*Presentazione*):

Bilancio consuntivo, preventivo e di assetto della Camera (PODESTA, VISOCCHI)	Pag. 15622
Approvazione di atto di transazione di vertenza causata dai tiri del balipodio di Viareggio e autorizzazione ad alienare beni demaniali in Viareggio (GIOVANELLI EDOARDO)	15646
Maggiore assegnazione sul capitolo 92 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica (MANNA).	15646
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica (Id.)	15646
Modificazioni alla legge riguardante le pensioni agli ufficiali della regia marina (DEL BALZO, SQUITTI)	15646
Riordinamento del personale di macchina del Corpo Reale equipaggi (Id.)	15646
Istituzione di un secondo posto di chimico saggiatore nel ruolo organico del personale della regia zecca (CAMERA)	15646
Temporanea facoltà di assumere senza esami e sotto determinate condizioni di età e di capacità, gl'ingegneri occorrenti per l'amministrazione del catasto e dei servizi tecnici di finanza (Id.)	15646
Modificazioni al ruolo organico del personale delle agenzie delle imposte dirette e del catasto (CAO-PINNA)	15646
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli del bilancio di grazia e giustizia (Id.)	15646
Provvedimenti per la Somalia italiana (FALLETTI)	15646
Stato di previsione dell'entrata (RUBINI, GIULIO ALESSIO)	15646

La seduta comincia alle 14.10.

DE NOVELLIS, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Morpurgo di giorni 5, Meda, di 4, Cassuto, di 3. Per ufficio pubblico, gli onorevoli: Gallenga, di giorni 4, Borsarelli di 10.

(Sono conceduti).

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 Buccelli « per sapere perchè nel mentre con lodevole intento ha pensato a migliorare le condizioni economiche di tutte le altre classi degli impiegati dello Stato, nessun miglioramento invece è stato concesso, dall'attuazione del loro organico, 1° luglio 1896, ai funzionari delle Istituzioni enotecniche, degli oleifici e dei regi vivai di viti americane ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Stante la necessità di provvedere, come da ogni parte si invoca, a una più rigorosa applicazione delle leggi contro le frodi dei vini, degli olii, ecc. si avviserà, d'accordo col ministro del tesoro, alla possibilità di migliorare, in relazione alle maggiori esigenze del servizio, le condizioni economiche del personale delle istituzioni enotecniche, degli oleifici e dei regii vivai di viti americane.

« Il sottosegretario di Stato
« CAPALDO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buonvino « per conoscere le ragioni per cui si attende ancora ad accogliere il voto della provincia di Bari e del comune di Cisternino, che già votarono i relativi sussidii, per la variante Martinafranca-Cisternino-Ceglie Messapico sulla costruenda linea ferroviaria Francavilla-Locorotondo, variante voluta dai detti comuni, e che importa il piccolo percorso maggiore di tre a quattro chilometri, riparando alla ingiustizia evidente di isolare dalle circostanti città l'importante comune di Cisternino, che ha solamente ed irrisoriamente una stazione intitolata al suo nome sulla Brindisi-Bari, alla distanza dall'abitato di ben undici chilometri in collina ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La Deputazione provinciale di Bari nel luglio 1907 chiese che, ove non si potesse approvare la variante domandata dalla provincia stessa per allacciare il comune di Cisternino alla ferrovia Francavilla-Locorotondo, già prima di allora chiesta in concessione, venisse accordata la concessione del tronco ferroviario Locorotondo-Cisternino. In merito a tale domanda il Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza generale del 15 ottobre 1907, dichiarandosi contrario alla ammissibilità dell'allacciamento della ferrovia Francavilla-Locorotondo col comune di Cisternino, espresse in massima parere favorevole alla concessione del tronco Locorotondo-Cisternino in base però a nuovi studi da farsi in conformità dei suggerimenti dati dal Consiglio stesso.

« In relazione a tale voto la Deputazione provinciale di Bari presentò nel giugno del 1910 il progetto di detto tronco che venne trasmesso alla competente sezione di Bari dall'ufficio speciale delle ferrovie per il preliminare esame tecnico e finanziario, avvertendosi detto ufficio che mancavano le deliberazioni di concorso alla spesa della provincia di Bari e del comune di Cisternino, e che era necessario regolarizzare e completare il progetto mancante di alcuni documenti.

« Nel marzo del corrente anno sono pervenute le deliberazioni suddette e sono state trasmesse alla sezione di Bari per tenerne conto nella compilazione del piano finanziario del tronco chiesto in concessione.

« È stata ora sollecitata la sezione stessa a riferire sulla domanda di concessione e sul relativo progetto.

« Il sottosegretario di Stato
« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Rava, « per sapere quali provvedimenti possa e creda prendere per soccorrere la famiglia del compianto ferroviere Pranzini, miseramente perito nel disastro ferroviario di Corbezzì (Porretta) ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il conduttore Antero Panzini, morto nel deviato del treno 21 del 4 giugno a Corbezzì, ha lasciato la moglie e tre figli minorenni. Egli apparteneva ad una categoria di personale per la quale è applicabile la legge per gli in-

fortuni degli operai sul lavoro e la famiglia percepirà quindi l'indennità spettante a norma di legge.

« Oltre a ciò la medesima avrà diritto a liquidare la pensione a sensi degli articoli 19 e 20 del testo unico sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 22 aprile 1909, numero 229. Aggiungesi che alla famiglia del Pranzini, subito dopo la disgrazia, fu concesso un sussidio per le prime necessità e che altra concessione del genere potrà essere ammessa a suo favore secondo le consuetudini.

« *Il sottosegretario di Stato*
« DE SETA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Centurione al ministro della guerra, « per sapere se e come intenda effettuare la strada militare Oxiglia-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 Oxiglia-Colle Baltera ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Giovanni Alessio, al 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 e delle relative segreterie e cancellerie, e provvedere altresì a che il pagamento delle indennità per l'avvenire segua contemporaneamente al pagamento degli stipendi ».

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

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. Il Ministero ha sempre pagato puntualmente le indennità alle quali accenna l'onorevole interrogante; solamente, siccome non ha uffici di ragioneria regionali, così deve liquidare le tabelle per mezzo della ragioneria centrale. Ciò spiega la ragione del ritardo; ma ora tale ritardo si riduce ai pagamenti relativi al maggio scorso, perchè quelli di aprile sono stati già disposti, e i relativi mandati trovansi alla Corte dei conti. Credo che l'onorevole collega non vorrà pretendere di più, non essendo possibile, appunto pel difetto d'uf-

fici regionali, far pagare le indennità insieme con lo stipendio.

Credo però che l'onorevole Alessio si dolga piuttosto del fatto che la indennità sia stata negata a taluni funzionari; ma su ciò gli ho già risposto con tre lettere, di cui una era molto motivata, esponendo le ragioni giuridiche per le quali questi funzionari non hanno diritto all'indennità, ragioni giuridiche che non ripeto, ma che si compendiano in questo, che il Ministero non crede di dovere, a termine di legge, le indennità per il periodo nel quale questi funzionari si trovarono assenti dopo il disastro del dicembre 1908.

Pertanto i funzionari in questione se credono di avere ragioni giuridiche da far valere, possono farlo avanti ai tribunali, ma non mai innanzi alla Camera. Qui il Ministero non può rispondere che questo: ha eseguito la legge e non crede di fare di più.

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

ALESSIO GIOVANNI. Mi rincresce di non potermi dichiarare soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Se nei paesi danneggiati si dà una indennità, evidentemente essa è data per sopprimere ai bisogni immediati dei funzionari, ed è strano che il pagamento ne debba essere ritardato per mesi e mesi. L'onorevole sottosegretario di Stato dice che ormai sono stati liquidati tutti gli arretrati sino ad aprile; invece so che parecchi giudici e funzionari avanzano l'indennità dal 1° gennaio 1911 ad oggi, ossia da cinque mesi e che altri l'avanzano solo dal marzo. Citerò alcuni nomi: il giudice Moschella, il giudice Lippollis, il giudice Gregori, il cancelliere Trapasso, il vice cancelliere Lazzaro, il vice cancelliere Romanelli, il vice cancelliere Minicucci, il vice cancelliere Germano, l'aggiunto Cristoforo Taglieri, il cav. Giovanni Giordano, segretario di regia procura, Sorbilli, aggiunto di cancelleria, Michele Papa, alunno, e Vincenzo Mele, aggiunto di cancelleria; tutti costoro attendono da un semestre il pagamento dell'indennità. Ora non è facile che vi sieno impiegati i quali possano disporre del proprio. Come si può dire loro: attendete sei mesi per avere l'indennità, che dovrebbe costituire un supplemento di stipendio? I più fortunati aspettano soltanto da tre mesi. Sicchè io dico: provvedete, sia pure non pagando l'indennità contemporaneamente allo stipendio.

ma almeno con non più di un mese di ritardo; poichè queste indennità debbono servire appunto a migliorare le condizioni economiche di quei funzionari che vivono proprio con lo stipendio e non potrebbero fare diversamente.

Ma vi è qualche cosa di più grave, ed è il fatto che si negano le indennità per un periodo durante il quale non possono essere negate. Durante il 1909, non è questione che si può mettere in dubbio, gli impiegati andavano in congedo legittimo, congedo che concedevano i superiori perchè gli uffici erano chiusi.

Sorse la questione se per questo periodo di congedo dovevano essere pagate o no le indennità. La questione fu portata in Consiglio dei ministri, il quale, con deliberazione 28 dicembre 1909, stabilì che fino al 1909 le indennità si sarebbero pagate anche durante il tempo del congedo, mentre dal 1º gennaio 1910 non si sarebbero pagate durante i congedi regolari.

In seguito a questa decisione il primo presidente della Corte d'appello di Catanzaro diramò una circolare agli uffici dipendenti invitando i funzionari a rimettere la tabella per avere l'indennità del 1909. Queste tabelle furono mandate, ma mentre le indennità furono pagate a tutti gli impiegati delle diverse amministrazioni dello Stato, dell'interno, delle poste, dell'istruzione, non si pagano soltanto ai magistrati, e senza che una ragione giuridica valga a distruggere per essi la deliberazione del Consiglio dei ministri.

Le ragioni giuridiche quali sono? Perchè bisogna dirle e non limitarsi ad affermare che vi sono. Vi saranno, ma anche nella lettera che mi dicesse l'onorevole sottosegretario di Stato egli non mi disse una ragione giuridica che valesse a distruggere nè la detta deliberazione del Consiglio dei ministri, nè il fatto che tutti gli impiegati delle altre amministrazioni hanno percepito l'indennità per il 1909.

Ed è proprio strano che il Ministero di grazia e giustizia, il quale dovrebbe rendere giustizia non dia l'indennità, e che chi lo rappresenta qui debba dire in Parlamento: ma ricorrete ai tribunali, voi giudici, per ottenere quella indennità che gli altri hanno avuto!

Ma domandi, onorevole sottosegretario di Stato, ai suoi colleghi del Ministero, e troverà che tutti hanno disposto il pagamento.

La resistenza del Ministero di grazia e giustizia e l'invitare i giudici, suoi funzionari, a

dover ricorrere ai tribunali per ottenere quanto gli altri hanno ottenuto senza i tribunali, e che lo stesso Dicastero di grazia e giustizia ha ordinato che si pagasse, a me pare una resistenza tutta burocratica, ma che non è informata ad un principio di giustizia. Anzi giustizia vuole che il pagamento di queste indennità sia disposto, ed io voglio augurarmi che, malgrado la risposta datami or ora, esso sia disposto, poichè quei funzionari, pur assentandosi nel 1909 per licenza, furono sempre a disposizione del Ministero per compiere le funzioni loro demandate.

Non posso pertanto dichiararmi soddisfatto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Per ciò, che riguarda le persone che ella ha citato; io non posso rispondere. Se vi saranno omissioni, o trascuranze, io lo vedrò; ma per quanto riguarda il merito della questione, le ricordo che nella mia lettera le menzionai appunto la deliberazione del Consiglio dei ministri e le spiegava che in virtù di quella deliberazione e per una interpretazione data dal Ministero di grazia e giustizia d'accordo con quello del tesoro, tali indennità non erano dovute.

A me non resta quindi che riferirmi a quella lettera.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Giovanni Alessio al 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 ».

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

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Il Tribunale di Palmi si può dire al completo perchè su otto giudici e un presidente mancano due giudici, che sono altrove per ragioni di servizio, ed un sostituto, che è stato rimpiazzato con decreto recente.

Nella procura del Re non vi è in organico che un procuratore del Re ed un sostituto ed un aggiunto, per il quale verrà provveduto.

Quanto alla cancelleria, di dodici funzionari ne sono presenti undici. Non risulta

al Ministero che il tribunale sia in condizioni di tale affollamento di lavoro, da non poter regolarmente funzionare. Il tribunale è quasi al completo, il lavoro è esaurito con sufficiente sollecitudine: non mi pare quindi che siano fondate le lagnanze dell'onorevole Alessio.

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

ALESSIO GIOVANNI. L'onorevole sottosegretario di Stato non può mutare la sostanza delle cose. Nel tribunale di Palmi vi sono stati sempre un procuratore del Re, un sostituto ed un aggiunto, ma dopo il terremoto il personale si è ridotto ad un solo funzionario, il procuratore del Re, il quale, quando è aperta la Corte d'assise, fa da procuratore generale e contemporaneamente deve disimpegnare le sue ordinarie funzioni.

Ora in un tribunale, che ha otto giudici oltre il presidente, non può esservi un solo funzionario della regia procura a compiere tutto il lavoro. Ne viene che per mancanza di personale alla regia procura, non funzionano regolarmente le preture. Il procuratore del Re non può fare le ispezioni regolari dal momento che gli manca assolutamente il tempo.

Quando sono necessarie per un dato servizio otto persone, e se ne hanno quattro, ciò significa che la metà del servizio va male. Il dire manca il sostituto in una procura del Re, in cui c'è un titolare ed un sostituto, equivale a dire che manca la metà del personale per fare il servizio. Mentre riconoscete che vi deve essere un numero determinato di giudici perchè il servizio vada, confessate, onorevole sottosegretario di Stato, che costantemente ne mancano due soltanto!

E sta in fatto che la giustizia a Palmi non funziona. E perchè? Perchè tutto il lavoro arretrato in seguito al terremoto si dovrebbe esaurire per la calma ora intervenuta, ma invece per le condizioni fatte, a quel Tribunale non si possono esaurire tutte le cause, gli affari sono in ristagno, e vi è una quantità tale di lavoro, che se prima si pubblicavano cinque o seicento sentenze in un anno, ora non si arriva a pubblicarne trecento, per la deficienza del personale.

Peggio avviene negli uffici di segreteria e di cancelleria. Se il personale nelle cancellerie non è tanto ridotto quanto quello della regia procura, però in parte è costituito di persone non atte al lavoro. Ora è meglio

avere meno impiegati, che averne di quelli che non lavorano: negli uffici di cancelleria e di segreteria è necessario mettere del personale, il quale sappia e possa accudire alle proprie funzioni; il mettere coloro che non sanno o non vogliono lavorare è lo stesso che non metterli. Ecco perchè mi auguro che nelle disgraziate città colpite dal terremoto si voglia finalmente provvedere al funzionamento della giustizia; e perchè ciò avvenga è necessario mandarvi personale adatto e disposto a lavorare.

Per queste ragioni, con mio dispiacere, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato.

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

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati alle ore 11 di giovedì 15 giugno 1911 col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di due proposte di legge dei deputati Bocconi e Buonanno.

Esame dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti per riordinare la sezione temporanea dell'Istituto di credito Vittorio Emanuele III per le Calabrie e agevolare la emissione dell'obbligazioni (880).

Proroga del termine stabilito nell'articolo 1 della legge 12 luglio 1896, n. 303, per l'esecuzione delle opere di fognatura della città di Torino e modificazione degli articoli 10 e 11 della legge medesima (886).

Provvedimenti per la città di Roma (887).

Istituzione di ginnasi superiori e licei moderni (911).

L'Ufficio I deve inoltre esaminare i seguenti disegni di legge:

Accettazione delle donazioni dei professori Stossich, Parona e Monticelli al Museo zoologico della regia Università di Napoli per l'istituzione di una collezione centrale elmintologica italiana presso quel Museo (*Approvato dal Senato*) (882).

Istituzione di corsi magistrali in comuni sedi di ginnasi isolati (*Urgenza*) (884).

e le seguenti proposte di legge:

Destinazione degli interessi del fondo di sussidio per le strade e per l'istruzione costituito in applicazione dell'articolo 14 della legge 25 marzo 1876, d'iniziativa del deputato Fera ed altri (894).

Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza, d'iniziativa del deputato Berlingieri (895).

L'Ufficio V deve esaminare le seguenti proposte di legge:

Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'Ospedale civico e del Ricovero di mendicizia di Eboli, d'iniziativa del deputato Spirito Francesco (890).

Destinazione degl'interessi del fondo di sussidio per le strade e per l'istruzione costituito in applicazione dell'articolo 14 della legge 25 marzo 1876, d'iniziativa del deputato Fera ed altri (894).

Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza, di iniziativa del deputato Berlingieri (895).

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni per il mantenimento di cliniche universitarie ed altre spese.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del 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 alla 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.

Se ne dia lettura.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 793-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust.

(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.

« È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 445,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 151 dello stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11, per sopprimere al maggior costo di mantenimento delle cliniche delle Università di Roma, Bologna,

Cagliari, Catania, Genova, Padova, Palermo, Pisa e Sassari in base a nuove pattuizioni, aventi effetto per le Università di Genova, Padova, Palermo dal 1° gennaio 1910, per Catania dall'ottobre 1909, per cui furono stanziati i fondi con la legge 13 luglio 1910, n. 449 ».

(È approvato).

Art. 2.

« Nella parte straordinaria del medesimo stato di previsione sono autorizzate le seguenti assegnazioni:

a) di lire 205,817.28 a saldo del debito verso l'Amministrazione degli ospedali di Pisa per la maggiore spesa di mantenimento di quelle cliniche universitarie fino all'ottobre 1910, come da lodo arbitrale, con gli interessi maturandi a tutto giugno 1911;

b) di lire 27,990.87 a saldo del debito verso l'Amministrazione ospitaliera di Sassari per la maggiore spesa di mantenimento di quelle cliniche universitarie nell'anno 1909-10, come da lodo arbitrale;

c) di lire 3,538.20 a saldo del debito verso l'amministrazione ospitaliera di Pavia per interessi legali dal 1° luglio 1910 al 13 gennaio 1911 sulle somme a suo credito, di cui all'articolo 1 della legge 13 luglio 1910, numero 449;

d) di lire 5,945 a saldo degli interessi dovuti sui maggiori compensi attribuiti all'impresa Maciachini dalla sentenza arbitrale 24 aprile 1910 per la esecuzione dei lavori d'adattamento del palazzo ex-Botta in Pavia, e di cui nello articolo 1 della legge 13 luglio 1910, n. 449 ».

CRE DARO, ministro dell'istruzione pubblica. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRE DARO, ministro dell'istruzione pubblica. D'accordo con la Giunta generale del bilancio, ed in seguito al lodo presentato dagli arbitri, propongo che nel comma a di questo articolo alle parole « fino all'ottobre 1910 » siano sostituite queste altre adoperate nel lodo stesso: « fino all'anno scolastico 1909-10 ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 2 con la modificazione proposta dall'onorevole ministro della istruzione pubblica.

(È approvato).

Art. 3.

« È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 113,100 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della

istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 e da destinarsi per lire 30,000 alle spese straordinarie occorrenti per l'arredamento dell'aula dell'Accademia e della Biblioteca medica di Roma, e per lire 83,100 allo arredamento degli Istituti di fisiologia, di zoologia, di materia medica e di farmacologia nella Regia Università di Palermo ».

(È approvato).

Art. 4.

« È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 40,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11, a titolo di contributo dello Stato nelle spese per la erezione di un monumento a Virgilio in Mantova ».

(È approvato).

Art. 5.

« Agli effetti dell'articolo 113 del testo unico delle leggi sulla istruzione superiore, approvato con regio decreto 9 agosto 1910, numero 795, il Ministero della istruzione pubblica al principio di ogni anno finanziario comunicherà ai rettori delle Università e ai capi degli Istituti superiori, per loro norma e perchè ne diano notizia ai direttori dei singoli gabinetti, musei, cliniche e altri istituti, l'ammontare delle dotazioni di cui possono disporre nell'anno stesso, ed entro i cui limiti dovranno mantenere le spese rispettive ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Discussione della proposta di legge: Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro e all'agenzia delle imposte di Bojano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: « Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro e all'agenzia delle imposte di Bojano ».

Se ne dia lettura.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 551-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

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

Passiamo ora alla discussione degli articoli.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. Il ministro delle finanze e il ministro di grazia e giustizia accettano questa proposta di legge, però nel testo del proponente, non nel testo della Commissione, poichè in questo vi è qualche cosa di superfluo. Quando si dice che la competenza è stabilita per la pretura, diviene automatica quella di tribunale.

In conseguenza, è inutile dire « dal tribunale di Campobasso » e « nonchè al tribunale d'Isernia ».

Quanto all'articolo secondo, il Governo propone che sia cambiata la decorrenza; e cioè che essa sia stabilita col primo gennaio 1912.

CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze. Del resto, una legge viene ad essere superflua poichè quest'aggregazione si potrebbe fare per decreto reale...

PRESIDENTE. Capisco... D'altronde la proposta di legge è stata presentata...

(Pausa).

Ma, onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, io credo che l'articolo 1º potrebbe anche, senza alcun inconveniente, rimanere immutato. Non le pare?

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti. Sì, può rimanere.

PRESIDENTE. Procediamo allora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il comune di Spinete è distaccato dalla pretura e dall'Ufficio del registro di Baranello, nonchè dall'Agenzia delle imposte e dal tribunale di Campobasso, ed aggregato alla Pretura, all'Ufficio del registro ed all'Agenzia delle imposte di Bojano, nonchè al tribunale d'Isernia ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 con la modificazione indicata dall'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti;

Art. 2.

« La presente legge andrà in vigore col 1º gennaio 1912 ».

(È approvato).

Questa proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

**Seguito della discussione sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa del Ministero
dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Quaglino il quale insieme con l'onorevole Cabrini ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Camera, nell'interesse della regolarità, della sollecitudine e della onesta esecuzione dei lavori pubblici, invita il Governo ad inchiedere nei capitolati d'appalto opportune clausole disciplinanti:

1° Il massimo legale dell'orario con gli adeguati intermezzi di riposo;

2° Il minimo di salario;

3° L'abolizione dei subappalti e dei cottimi, con speciale riferimento ai lavori di costruzione ».

« La Camera, constatato che la legge sugli infortuni del lavoro non assicura alcuna valida tutela ed assistenza agli addetti ai lavori pubblici nei centri rurali; augurando una sollecita revisione della legge stessa; invita il Ministero dei lavori pubblici ad inchiedere nei capitolati di appalto per costruzioni ferroviarie l'obbligo tassativo di servizi di pronto soccorso e di cura dei colpiti d'infortunio ».

QUAGLINO. Onorevoli colleghi, mentre ringrazio l'onorevole ministro per avere accolto le nostre raccomandazioni per tutto quanto concerne le cooperative di lavoro, sono dolente di dover tornare a ribattere quanto altra volta già dissi sulle clausole sociali, le quali sono materia ben importante, giacchè comprendono questioni che toccano direttamente gli interessi dello Stato e gli interessi dei lavoratori adibiti alle opere pubbliche.

Per questo, non essendosi preso alcun provvedimento dall'onorevole Sacchi, mi permetto anche sul presente bilancio ricordare alla Camera e all'onorevole ministro le mie brevi considerazioni.

Ricordo pertanto che per ovviare alle manchevolezze inerenti alla puntualità della consegna dei lavori pubblici, alla assicura-

zione degli operai e allo sfruttamento illecito di operai da parte di alcune imprese, altri colleghi, prima di me, tra cui l'onorevole Cabrini, ed in seguito lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, riconobbero la necessità di introdurre nei capitolati di appalto alcune clausole sociali e soprattutto quelle relative al rispetto dei massimi di orario e dei minimi di salario correnti sui mercati di lavoro.

I corpi consultivi chiamati a pronunciarsi dall'onorevole ministro, accolsero varie proposte, ma respinsero queste ultime. Il Consiglio di Stato a sua volta richiamò il ministro ad un altro parere, quello del ministro del tesoro, quasi che queste clausole portassero un onere finanziario.

Dichiaro con la massima sincerità che a me pare strano il criterio dei corpi consultivi che per la tutela degli interessi dello Stato hanno creduto lasciare le cose come si trovano alla mercè di appaltatori e costruttori.

Lo Stato che paga e paga bene i suoi lavori ha, secondo me, diritto non solo alla puntualità della consegna, ma anche al rispetto dei diritti acquisiti agli stessi operai, che partecipano alla loro esecuzione.

E come già dichiarai l'anno scorso in occasione della discussione di questo bilancio, ad eliminare le cause di sospensione dei lavori e dello sfruttamento degli operai da parte delle imprese (che responsabili di ritardi nella consegna dei lavori, ricorrono molte volte a speciosi pretesti, per scaricare sulle maestranze quella che è responsabilità loro diretta) era indispensabile che le clausole proposte dal ministro fossero accolte.

Difatti se le cause di sospensione temporanea dei lavori possono essere varie, due sole riguardano le maestranze; le agitazioni generali localizzate per modificazioni di contratti di lavoro, e le agitazioni parziali per mancata osservanza dei patti sanciti e in vigore in un determinato mercato di lavoro. Entrambe hanno occasionato nel passato gravi ritardi.

Ora io ho notato (e ne ho avuto occasione per il mio ufficio di assistenza delle organizzazioni operaie) che se queste clausole da noi volute ed accettate dal ministro fossero state incluse nel contratto di lavoro, forse le sospensioni e i ritardi non sarebbero avvenute, in primo luogo perchè, quando la clausola garantisce il minimo di salario e massimo di orario, non c'è più motivo, da

parte della maestranza di sospendere il lavoro, nei lavori pubblici.

Potrebbe, qualora non intervenga l'accordo, agitarsi, sospendere il lavoro presso le imprese private, ma non per i lavori pubblici.

E così si può dire anche per altre parziali agitazioni.

Nessuna sospensione di lavori dello Stato vi può essere, per il semplice fatto che la clausola garantisce l'operaio e, basterebbe un richiamo all'Impresa e al Governo, per far rispettare i prezzi correnti sul mercato di lavoro. E si esclude soprattutto che lo Stato indirettamente non venga colpito dalla sua parte di responsabilità e da parte dell'opinione pubblica e da parte degli operai, cioè che lo Stato, incurante di queste norme, sia in intimi rapporti socievoli e di difesa colla classe degli industriali, appunto per eliminare che anche queste, che potrebbero essere esagerazioni, non vengano a far breccia e a colpire lo Stato responsabile come ente appaltante.

Mi permetta quindi, onorevole ministro, senza più oltre dilungarmi, di insistere su queste clausole sociali.

Trovi lei la via più breve e, nel medesimo tempo, più logica per arrivare al conseguimento che queste norme entrino nel più breve tempo possibile a far parte dei nostri capitolati di appalto. Così almeno sarà lo Stato al riparo da qualunque sorpresa circa la sospensione dei lavori ed avrà un'arma formidabile contro le imprese per pretendere l'esecuzione puntuale dei lavori pubblici appaltati.

Di un'altra manchevolezza, che consiste nella deficienza di norme e di provvedimenti per ottenere non solo l'esecuzione puntuale e perfetta dei lavori ma anche la bontà della produzione, parlai nel bilancio precedente, ma, malgrado si trattasse di una questione di grande importanza e di gravità eccezionale, non ebbi una risposta dall'onorevole Sacchi.

Spero ora, avendo presentato due ordini del giorno, che una risposta mi sarà data. Enti pubblici, amministrazioni e privati, in questi ultimi anni, si sono dati cura di modificare e completare i capitolati di appalto per garantirsi di fronte all'impresa di esecuzione perfetta e di bontà di produzione. Solo lo Stato non se ne è curato, credendo che il personale tecnico e di vigilanza potesse supplire alla mancanza di norme. Per alcuni generi di lavoro non lo escludo, ma per la costruzione di grandi edifici, per

nuove linee ferroviarie, per grandiosi lavori, è assolutamente impossibile il controllo per l'esecuzione pratica, perfetta e tecnica di questi lavori perchè il controllo dovrebbe essere individuale presso ciascun operaio, ciò che in pratica non si può ottenere.

Bisogna tener conto che nella pratica in questi lavori l'operaio congiura contro lo Stato per il suo interesse personale, congiura contro lo Stato quando per il suo interesse deve essere amico e ossequente agli ordini dell'impresa.

Da ciò deriva che con i mezzi progrediti che possiamo accogliere nel campo delle costruzioni si viene a mistificare quello che è il portato della produzione buona di fronte allo Stato. Valutare il prodotto e attenderne la valutazione quando il lavoro è eseguito è materialmente impossibile, perchè la perfezione delle nostre maestranze ha raggiunto un grado tale da darvi esteticamente la più bella costruzione, mentre può essere anche la più difettosa e marcia nell'interno.

Per controllare l'operaio nel ramo della produzione di edifici bisognerebbe controllarlo pezzo per pezzo, pietra per pietra, mattone per mattone, ciò che è impossibile. Per conseguenza, mentre i preventivi sono tutti basati (si tenga bene a mente questo) sul prezzo normale delle materie prime e della mano d'opera, assistiamo invece a certi ribassi d'appalto che fanno meditare se i tecnici siano degli ignoranti o se abbiano compiuto madornali errori.

Invece, pur non escludendo che anche i tecnici qualche volta possano cadere in qualche errore, nella generalità dei casi sono gli imprenditori che abusando della leva di salvezza che hanno ancora in mano loro ricorrono per spirito di concorrenza a questi famosi ribassi.

Molte delle grandi imprese, prima di concorrere agli appalti, più che curare la tabella dei prezzi, esaminano invece articolo per articolo quello che è il valore delle condizioni d'appalto, tanto per aggrapparvisi e trovare un punto per potere muovere lite per maggiori richieste alla fine dei lavori.

La leva maggiore di salvezza però non è soltanto quella di cavillare giuridicamente, in seguito, sulle norme dei capitolati di appalto (tanto da avere al giorno d'oggi, e specialmente contro lo Stato, un vero collegio di ingegneri ed anche di avvocati perfezionati per questo ramo); ma le imprese ricorrono a due altri sistemi, che sono pure due enormi leve di salvezza, e cioè il subappalto ed il cottimo.

Non intendo qui sostenere l'abolizione dei cottimi in generale, cioè a ferire il principio del cottimo, io parlo soltanto dei cottimi nei rapporti dei lavori di costruzione. Non parlo nemmeno della abolizione dei cottimi nei rapporti dei lavori delle materie prime che si richiedono nelle costruzioni, perchè fin dove si può arrivare a controllare la bontà del prodotto, e la regolare distribuzione fra gli operai, venga pure il cottimo! Questo non importa.

Ma, dove non si può controllare il prodotto di questi lavori, è necessario garantirsi che le maestranze non possono più associarsi alle imprese a danno dello Stato, col dare un prodotto pessimo invece che buono come sarebbe di dovere.

E, per dimostrare che questo non è una vana affermazione, cito l'esempio che abbiamo incontrato in tutta Italia e che è basato sul cottimo per la produzione dei laterizi, sui cottimi per l'escavazione delle pietre ed anche per la lavorazione delle pietre. Per tutti questi lavori, in cui si può vedere il pezzo lavorato se sia lavorato bene o male, non saremo noi i primi a chiedere l'abolizione del cottimo. E dove il cottimo è regolato, non porta danno nemmeno alle maestranze.

Nel caso nostro, al contrario, la produzione a cottimo induce l'operaio a produrre non solo forzosamente e celeremente e quindi malamente, ma ad avere una misura, quadrata o cubica, a seconda del lavoro che eseguisce, senza curarsi se il lavoro corrisponda alle esigenze tecniche, volute dallo Stato, sia per la bontà dell'esecuzione del lavoro stesso.

Ed è qui che chiedo che egli, pur non reclamando dall'onorevole ministro un impegno assoluto, e basandosi sulla mia dimostrazione, venga senz'altro all'abolizione dei subappalti e dei cottimi: e chiedo che l'onorevole Sacchi faccia dell'argomento materia d'un sereno e profondo studio; e sicuro come sono, che verrà infine a darci ragione.

Sta di fatto (ritornando all'appalto ed ai sistemi che impiegano i costruttori) che le grandi imprese serbano sempre per sè il margine onesto di guadagno. Poi, dando esse il lavoro ad altre imprese, in subappalto, non daranno quel che hanno ricevuto come prezzo d'appalto dallo Stato; e, sia che l'impresa appaltatrice provveda la materia prima, sia che la provveda l'impresa che ha assunto in subappalto i lavori, si ricorre sempre ad altri mezzucci. Questo non dico per lanciare accuse contro la grande

massa di tutti i costruttori e di tutti gli appaltatori: no; parlo di imprese presso le quali ho potuto studiare queste questioni, e che ricorrono molte volte, senza scrupoli, ad ammicarsi il personale di vigilanza del Genio civile (scarsamente retribuito dallo Stato e quindi facile a farsi amico dell'impresa); ricorrono all'impiego di materie prime scadentissime; ricorrono all'esecuzione imperfetta, dando un secondo subappalto a squadre di cottimisti. Questo si constata sopra molti lavori, e basterebbe visitarne alcuni per convincersene come mi convinsi io stesso.

Con questo cottimo, trovate che le squadre operaie non badano ad altro, ogni sera, che all'aumento della misurazione del prodotto mai alla qualità, perchè la condizione del prezzo a cottimo è per misurazione a metri quadri o cubi. Quindi i responsabili dei danni verso lo Stato non sono soltanto le imprese generali, quelle che hanno subappaltato i lavori; ma anche le squadre dei lavoratori.

Da questo duplice sfruttamento, arguisco che ci troviamo di fronte ad un secondo problema che ha una certa gravità, ed è che dopo il danno dello Stato troviamo il danno fisico delle stesse maestranze, degli stessi operai; non solo l'educazione cattiva, quella di indurre i lavoratori per spirito di egoismo, di una maggiore avidità di guadagno a dare allo Stato un prodotto scadente, ma abbiamo anche il danno fisico, e, come fu riconosciuto da tutti gli studiosi di malattie professionali, troviamo soprattutto un aumento importantissimo nella percentuale degli infortuni, perchè i lavoratori cottimisti, lanciandosi a perdersi per accelerare la produzione, non hanno più la cura di rendersi incolumi alle disgrazie, come dovrebbero.

Ripeto: chi potrebbe valutare nel complesso i danni incalcolabili che ne vengono allo Stato? Lo Stato che paga e paga adeguatamente, non solo, ma che paga più di quello che non vogliono le stesse imprese che presentandosi agli appalti fanno enormi ribassi, lo Stato ha ben diritto di reclamare da queste imprese una puntualità d'esecuzione ed una esecuzione perfetta tecnica della produzione; ma finchè non avremo delle norme tassative nei capitoli d'appalto e queste norme non saranno fatte rispettare dal personale tecnico e di vigilanza ciò non lo si potrà ottenere.

Io sono del parere che unitamente a delle clausole precise nei capitoli d'appalto

che aboliscano tanto i subappalti quanto i cottimi necessiti provvedere al miglioramento del personale adibito alla direzione dei lavori ed alla vigilanza. Parlo soprattutto di quegli assistenti costruttori che si trovano ancora nelle condizioni più disagiate; che devono garantire più di quanto non lo faccia il personale elevato agli altri gradi lo stato della perfezione e bontà dei lavori, perchè sono quelli che assistono dalla mattina alla sera all'esecuzione di lavori.

Tanto più che vi garantirete, onorevole ministro, contro la possibilità di troppa arrendevolezza del personale di assistenza verso alcune di queste imprese come avviene ora purtroppo in molti casi. Questo personale poi ha il compito non solo di vigilare all'esecuzione perfetta dei lavori, ma dovrebbe anche vigilare che tutti i mezzi atti ad evitare l'aggravarsi degli infortuni sieno adottati da parte delle imprese e da parte degli stessi lavoratori; dovrebbero curare l'applicazione dell'enorme riguardanti gli infortuni, perchè proprio nei lavori dello Stato si compiono i maggiori soprusi. Io ho accennato per ben tre volte alla Camera quanto queste imprese lascino a desiderare per la tutela e per la cura degli infortuni: ed a questa vigilanza, a questa cura, codesto personale deve essere istruito. Cito ad esempio i lavori in zone rurali ed in zone alpestri sulle linee ferroviarie. Voi tutti sapete che la nostra legge sugli infortuni ha alcune lacune; ed in attesa che la Camera le corregga è bene che lo Stato dia un buon esempio e ricordi quello che io stesso ho ripetutamente detto per evitare cioè che lavoratori colpiti da infortunio retribuiti secondo la prescrizione di legge con metà salario, non ne abbiano a sufficienza per pagare le visite mediche.

Noi non abbiamo, ad esempio, sulla linea Vievola-Tenda ambulatori, infermieri; ora l'operaio può essere curato, perciò deve rimanere sul posto, pagando due lire per visita al medico, ed alla fine invece di prendere l'indennità, in molti casi resta ancora debitore verso l'impresa.

Ora se voi, onorevoli colleghi, pensate che questi lavoratori sono tutti emigranti che vengono da altre zone del nostro paese, che hanno famiglie le quali attendono il soccorso e l'aiuto, che devono economizzare; se pensate che questi poveri lavoratori devono ancora languire nella miseria e nelle privazioni, perchè hanno avuta la disgrazia di cadere in infortunio, io mi domando quando si attende a provvedere.

Tutto ciò non si è verificato per il traforo del Sempione, dove l'impresa Brandau, prima che si iniziassero i lavori, ha fatto l'impianto dell'ospedale, delle case per avere una cura perfetta di tutti i lavoratori che potevano disgraziatamente cadere in infortunio. Ebbene, tutto ciò perchè non si può fare altrove? Ma naturalmente le imprese non lo faranno, finchè non vi saranno obbligate da disposizioni che il Governo dovrebbe emettere al riguardo.

Le imprese non lo faranno, soprattutto perchè sarebbe un nuovo onere che verrebbe a gravare su loro stesse. Per questo è quindi indispensabile che anche su questo punto l'onorevole ministro prenda immediati provvedimenti.

Occorrono disposizioni per gli impianti temporanei delle infermerie, per il personale medico, nonchè per il trasporto dei malati più gravi a zone limitrofe centrali o agli ospedali, non a carico degli operai. Tutto ciò godono gli operai dei grandi centri, delle grandi città ed anche delle città di provincia, dove hanno la cura e l'assistenza medica gratuita.

Ora siccome nuovi lavori, onorevole ministro, si stanno per intraprendere e nell'Italia meridionale sono appaltati ed anche in quella stessa Vievola-Tenda, occorre un provvedimento da parte vostra.

E poichè ho accennato alla Vievola-Tenda, su cui ho avuto dei richiami proprio in questi giorni da quelle popolazioni perchè alcuni lotti di lavori sono appaltati e non sono stati ancora consegnati alle rispettive imprese, così prego l'onorevole ministro di far sì che questi lavori siano presto iniziati nell'interesse di tutte le regioni piemontesi e di parte anche della regione ligure.

E venendo alla conclusione in via generica, non faccio che questa dichiarazione: il Governo non deve essere di meno mai dei privati, degli enti, o delle altre Amministrazioni pubbliche, in quanto concerne la tutela degli interessi dello Stato per i suoi lavori e per i lavoratori che sono adibiti ad eseguirli; anzi deve, sempre secondo il mio debole criterio, lo Stato dare il buon esempio, insegnare alle altre Amministrazioni pubbliche e private, dimostrando che cura diligentemente gli interessi generali e soprattutto le costruzioni per conto dello Stato, dimostrando che qui in questa Camera non si legifera soltanto per gli altri, ma anche per la difesa dello Stato.

Io aveva ancora qualche altra questione

di minore importanza da svolgervi. Ma siccome si tratta di piccole questioni locali, mi riservo di parlarne sui capitoli.

Onorevole Sacchi, ho già visto dalle dichiarazioni precedenti che voi siete bene animato; e quindi io non insisto, come ho già dichiarato, per una immediata presa in considerazione di alcune norme che hanno bisogno di un profondo studio; ma nutro fiducia in una soddisfacente vostra risposta.

E nutro altresì fiducia che, in seguito alla risposta soddisfacente, voi vorrete prendere immediatamente energici provvedimenti, per tutelare gli interessi dello Stato e dei lavoratori italiani. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala, il quale ha pure presentato un ordine del giorno.

Ne do lettura:

« La Camera, considerando che la legge sui servizi postali e commerciali marittimi di Stato del 5 aprile 1908 disponeva fra altro la attuazione di una linea quotidiana di piroscafi in *servizio postale e commerciale*, fra il continente e la Sardegna, in sostituzione e miglioramento del servizio similare precedente già affidato alla Navigazione generale italiana ;

considerando che, in luogo del servizio ordinato con quella legge, fu invece disposto, ed è in esercizio, un servizio *solamente postale* e per passeggeri, con esclusione del *servizio commerciale*, con enorme pregiudizio economico della Sardegna, che si vede così spogliata del vecchio e del nuovo servizio pel trasporto dei suoi prodotti ;

invita il Governo a dare esecuzione alla legge stessa per quanto si attiene al servizio commerciale, e passa all'ordine del giorno ».

PALA. Onorevoli colleghi, io mi chiedo se io non faccia opera accademica prendendo la parola nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, visto il poco risultato che si ricava da questa giostra a tempo fisso.

Tutti gli onorevoli colleghi che prendono la parola su questo bilancio (ed è un fenomeno che osservo da anni, da quando ho l'onore di sedere su questi banchi), si fermano ad uno o due argomenti attinenti al bilancio stesso. Il che significa che le regioni che essi rappresentano hanno poco da chiedere, per quanto grande sia l'importanza degli argomenti che essi imprendano a discutere.

Sventuratamente per me e per i colleghi sardi, noi non ci troviamo in questa condizione, ed io in specie dovrei parlare su tutti i capitoli, perchè su tutto purtroppo la Sardegna ha qualche cosa da chiedere.

Non lo farò, per altro: già due miei onorevoli colleghi hanno preso la parola ed hanno toccato questioni sulle quali mi ero proposto di dire qualcosa: su queste tacerò o sorvolerò.

Mi limiterò pertanto a brevi accenni su alcune questioni più importanti. E prima di tutto sulla questione ferroviaria.

La Sardegna molte, troppe cose chiede e chiede su questo argomento, ed io non intendo ripetere, sulla grave questione, cose esposte ripetutamente da me e da altri: e poi è stato presentato un disegno di legge su questa materia, ed io mi auguro che per esso si appaghino in qualche parte le molte e giuste esigenze della mia regione.

E se mai qualche cosa vi sarà da dire, da osservare sul contenuto di tale progetto io mi riservo di farlo, come si sono riservati i miei colleghi, quando verrà in discussione il disegno di legge.

Ricordo solo che noi abbiamo tronchi secondari, sminuzzati, senza nessuna efficienza economica, senza importanza seria e reale per le nostre popolazioni. Lasciarli così è press'a poco perdere quello che lo Stato ha impiegato per la costruzione delle ferrovie; è quindi opportuno che le sparse inutili membra siano ricomposte in unità feconda: oggi l'efficienza delle secondarie sarde è ben meschina.

Ciò posto consentitemi, giacchè ho parlato di costruzioni ferroviarie, che io assolva un mio obbligo, obbligo che avevo assunto presentando un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici, per conoscere i suoi propositi in relazione al riscatto delle reti sarde, principale e secondaria. Non ebbi occasione di svolgere quella interpellanza, e l'onorevole ministro non ignora per quali ragioni essa non fu svolta. E però mi consenta, ora, sebbene egli abbia forse espresso il suo giudizio in modo non ufficiale qui alla Camera, mi consenta che io rivolga a lui qui pubblicamente la stessa interrogazione: quali sono i propositi del Ministero sul riscatto di queste reti? Il termine delle quali scade, salvo errore, nel 1913 per la rete principale e nel 1916 per la rete secondaria.

Io credo, onorevole ministro, che non vi sia ragione (io non posso naturalmente pregiudicare la risoluzione ed esprimo sol-

tanto il mio convincimento) di adottare per le reti sarde un sistema diverso da quello, adottato per tutte le altre reti del Regno. Certo formidabili obiezioni furono fatte al riscatto, e il Parlamento, bilanciati i vantaggi e gli svantaggi, riscattò. Ora, onorevole ministro, non si comprende perchè questa suprema convenienza di interesse pubblico, che ha spinto lo Stato a riscattare le ferrovie per le altre provincie, non debba esistere ed invocarsi per l'isola nostra.

Tutte le ragioni impallidiscono di fronte ai motivi altissimi del riscatto; e se questi prevalsero per le altre reti perchè dovrebbero perdere efficacia per le sarde? Vi sono anzi delle ragioni speciali, nel caso nostro, che interessano tanto lo Stato, che la Sardegna, che il riscatto impongono, ragioni che forse non ricorrevano in egual misura per le altre reti dello Stato.

Quali queste ragioni nell'interesse dello Stato? La ragione, onorevole ministro, è questa, che lo Stato si è obbligato a garantire alla Società Reale delle ferrovie sarde, per 99 anni, la enorme cifra di lire 14,800 a chilometro e per di più un prodotto chilometrico lordo di 7 mila lire. Io credo, che, non solo in Italia, ma neanche in Europa esista una società ferroviaria, a cui siano state fatte condizioni così laute! E non è quindi un vantaggio grandissimo per lo Stato il potersi liberare da questo enorme canone?! Ma c'è anche qualche cosa, che riguarda noi sardi. Se lo Stato paga un gravoso contributo per questo servizio ferroviario, noi, sardi, abbiamo in compenso uno dei peggiori servizi ferroviari, che mai sia stato. Voi, onorevole ministro, ne avete una prova nelle tante rimostranze sollevate sull'argomento. Ma dunque perchè, con questo enorme carico e con un servizio pessimo, perchè non si dovrebbe affrettare lo Stato a porre noi in condizioni pari a quelle degli altri?

Sul pessimo servizio delle ferrovie Reali sarde ha parlato con molta competenza il collega onorevole Cao-Pinna, ingegnere e perciò intenditore.

Egli vi ha analizzato i difetti e le magagne di quella amministrazione; soltanto l'onorevole Cao-Pinna, che mi duole di non vedere e che pure ha citato il mio nome nel suo discorso, cosa di cui lo ringrazio, se è stato esatto anatomizzatore dello attuale stato di cose, non mi pare sia stato altrettanto logico nelle sue conclusioni, perchè, se ha dimostrato in modo perspicuo che il servizio ferroviario sardo è l'ultimo d'Italia, invece di concludere per il riscatto ha creduto di

invocare come rimedio una nuova convenzione colla Società, con nuove e migliori garanzie.

Ma tutti sanno come questa delle nuove convenzioni con migliori garanzie, sia una frase fatta. Nessuno ne ha mai ricavato costrutto. Lo stesso Ministero dei lavori pubblici, quando in passato ha voluto lottare con le società ferroviarie, ha sempre avuto la peggio.

E senza andare ad esempi lontani, sappiamo quanto è costato all'onorevole ministro Sacchi la istituzione di un treno diretto per l'isola, treno che viceversa è abbastanza curvo, visto la modesta velocità che adopera.

Ricordo che tutti i più autorevoli ministri dei lavori pubblici, incomincian lo dall'onorevole Gianturco, ebbero la convinzione che lo Stato avesse diritto contrattuale di imporre un treno diretto alla Società delle ferrovie sarde; or bene, nè all'onorevole Gianturco, nè all'onorevole Bertolini che pure, dopo averne fatta a voce alta e solenne la promessa, dovette ammainare la sua bandiera, non riuscì punto di ottenere quello che appariva non solo obbligo contrattuale, ma di legge. E neppure l'onorevole Sacchi, con tutta la sua buona volontà, è riuscito ad ottenere qualche cosa di serio e se ha voluto il treno diretto, ha dovuto dare un compenso, sebbene ignori quale precisamente esso sia.

In questa condizione di cose l'onorevole Cao-Pinna viene a dirci: miglioriamo il servizio con nuove convenzioni! Evidentemente la sua non è che una pura illusione sfatata da lunga esperienza nostra e di altri: con le società ferroviarie non si lotta!

E del resto: la Società ferroviaria sarda è una società di azionisti; ed io desidero che l'esercizio delle ferrovie, invece di esser fatto nell'interesse degli azionisti, sia fatto nell'interesse della collettività; e perciò non crederei nè giusto nè opportuno adottare per la Sardegna un metodo diverso da quello che si è adottato per tutto il resto dello Stato.

Un altro argomento, che purtroppo è all'ordine del giorno in Sardegna specialmente nei Consigli delle due provincie, è quello delle deficienze stradali, piaga che è comune a molte provincie italiane del Mezzogiorno.

Creda però, onorevole ministro Sacchi, che, nonostante quello che si è creduto di dire da qualche suo predecessore di non

avere quattrini per noi, le provincie sarde sono le ultime in materia di strade.

I precedenti Ministeri hanno fatto approvare dal Parlamento due leggi, una per la unione dei comuni alle ferrovie e l'altra per l'unione dei comuni medesimi al mare ed ai centri maggiori.

Or bene, per fatalità di cose la Sardegna non fu posta in grado di usufruire di queste due leggi.

In Sardegna sono molti i comuni divisi in frazioni separate, anzi talvolta le frazioni sono più importanti del centro del comune, nè la legge le assiste per potere ottenere le comunicazioni con le ferrovie e col mare.

Quando si discussero le leggi sulla Basilicata e sulle Calabrie, fu in esse espressamente disposto che le frazioni di comune avrebbero profittato dei vantaggi goduti dai comuni. Invece, fatalità delle fatalità, colpa delle colpe, quando si venne a discutere la legge per la Sardegna, non si volle in essa inserire la stessa disposizione, col dire che non ve ne era bisogno e che si sottintendeva.

Ma di fronte al silenzio della legge, il sottinteso era ben altro. Omesse queste parole, la legge non ebbe applicazione per noi; ma importa che in qualche modo si rimedii, ed io invoco che anche per la Sardegna si provveda come si è provveduto per altre provincie. Sul quale proposito occorre ancora ricordare che circa quaranta anni fa, fu presentata una legge per la costruzione di una strada nazionale litoranea per tutta l'isola.

Orbene, di questa strada così importante per la popolazione dell'isola, così necessaria allora e oggi necessarissima, si è costruito un tronco solo: il tronco da Cagliari a Terranova.

E noti l'onorevole ministro che il tronco costruito si considerava allora della massima importanza per le relazioni fra le diverse popolazioni, sebbene attraversasse campagne per decine e decine di chilometri allora quasi disabitate ed oggi abbastanza floride. Ora invece tutto il nord, tutto l'ovest e una buona parte del sud-est dell'Isola, ricchi di popolazioni numerose ed attive non hanno nessun mezzo di comunicazione, nè col capoluogo, nè col mare.

Onorevole ministro, questo progetto bisogna dunque riprenderlo ed attuarlo. Io non vi dico oggi: stanziare le spese necessarie per tutta la rete litorale sarda; vi esorto alla costruzione di qualche tronco nei punti più necessari.

Il nord dell'Isola, onorevole ministro, è quello che più pullula di popolazione, priva di strade e che tende, come le piante alla luce, al mare. Tutta quella vasta regione che va da Terranova ai pressi della Maddalena, è priva assolutamente di comunicazioni. Io esposi questa circostanza di fatto ai vostri predecessori; e voi sapete che l'onorevole Sonnino accordò mille lire di sussidio perchè fosse studiato un tronco della strada litoranea da Terranova a Palau di una quarantina di chilometri.

Voi stesso, onorevole ministro, voleste con molto senso di equità completare l'opera aggiungendo un'altra somma di duemila lire.

Orbene, oramai gli studi sono quasi al completo; e voi siete in grado di affrontare la soluzione almeno parziale di questo problema così urgente delle comunicazioni, e dovrete farlo.

Vi è ora una Commissione parlamentare che esamina un disegno di legge di modifiche da apportarsi alla legge sarda del 1907; e a questa Commissione io ho presentato i voti della provincia, del comune di Tempio, e di quelle popolazioni, perchè il Parlamento autorizzasse almeno la costruzione di un tronco di quaranta chilometri di strada da Terranova a Palau.

Certo la Commissione interpellerà il ministro, e io confido che voi, onorevole ministro, vorrete consentire alla costruzione di questo breve tronco completando l'opera vostra; nè io saprei comprendere, di fronte ai vostri incoraggiamenti, che eseguiti gli studi questi poi debbano rimanere assolutamente sterili.

Consentitemi ora, onorevoli colleghi, che io dica qualche parola dei lavori votati con speciali leggi per la Sardegna ed ancora in sofferenza. L'argomento è quasi inesauribile, nè io mi fermerò su tutti, perchè per alcuni di essi hanno parlato o parleranno altri miei colleghi.

Non posso però dispensarmi dal ricordarne uno che è in sofferenza dal 1897 e che ha recentemente richiamato l'attenzione pubblica per una disastrosa alluvione; intendendo parlare dei lavori per la sistemazione del Coghinas.

È dal 1897, ripeto, che fu stanziata la cifra di un milione di lire per la sistemazione del corso inferiore di quel fiume; e dal 1897 fino all'altro giorno, sotto il ministro Sacchi, non si è fatto addirittura nulla. E intanto tutti gli anni una, due e persino tre volte, si hanno da lamentare disastrose

alluvioni che immiseriscono quella disgraziata regione.

Non è più avanti di ieri che io ho letto in un giornale di Roma un telegramma da Tempio nel quale era detto che un'alluvione del Coghinas aveva prodotto a quei poveri abitanti dei danni che si calcolano in un milione di lire. Erano recenti le mie interrogazioni e le sconfortanti risposte sul triste argomento.

E questa è la storia di ieri come è la storia di 15, di 20 o di 100 anni; storia di insistevoli richieste e di mancate promesse: quando disastri simili minacciano altre provincie italiane il Governo è sempre sollecito nell'accorrere, nel proporre ed autorizzare lavori sufficienti per evitare ulteriori danni. Invece i rivieraschi del Coghinas gridano da decine e decine di anni, e sempre inutilmente. Certo, è merito dell'onorevole Sacchi di aver fatto qualche cosa, e dico questo perchè io ho notizia che lavori divisi in tronchi, furono finalmente messi in appalto. Ma, onorevole ministro, i lavori essenziali e più urgenti sono quelli del quarto e quinto tronco. Quelli del quarto specialmente, che sbarrerebbero quell'apertura enorme per la quale il Coghinas si precipita in quelle fiorenti campagne appena cade il più lieve acquazzone. Sull'appalto di questo quarto tronco io debbo richiamare la sua sollecitudine e quella del Governo.

Conosco alcune delle ragioni per le quali gli ultimi tronchi non sono stati appaltati; si chiede materiale *Decauville*, il quale non è alla portata di tutti, trattandosi d'imprese per piccoli tronchi; e solo il Governo, che avrebbe agito provvidamente facendo eseguire i lavori in economia come ha fatto altrove, potrebbe rispondere a questo bisogno in modo diretto, fornendo agli intraprenditori i mezzi necessari, poichè il Ministero dei lavori pubblici deve avere a sua disposizione questo materiale. Ma si faccia e subito, perchè se v'è lavoro urgente, certamente è questo.

E ai lavori terrestri in abbandono, onorevole ministro, si aggiungono i lavori marittimi anche più arretrati. Oh quanta sofferenza! L'isola, appunto perchè tale, ha i suoi sfatatoi, i mezzi essenziali di vita nei suoi porti. Le altre regioni italiane hanno sì il mare, come benefica via di trasporti, ma alle spalle hanno assicurate le comunicazioni terrestri. Per l'isola il porto è tutto, e senza porti mancano i più importanti fattori della sua prosperità e della sua vita economica.

La Sardegna è l'ultima delle provincie italiane sotto questo riguardo.

Diciamo le cose così come sono. Il solo porto di Cagliari è in buone condizioni per le sue normali esigenze quali sono adesso, e quali potranno essere ancora per qualche anno, perchè anch'esso attende, non essendosi ancora spesi tutti i fondi assegnati a quel porto con la legge del 1907: occorre che queste spese siano erogate, e non dubito che lo saranno. Ma, eccetto il porto di Cagliari, tutti gli altri sono in perfetto abbandono.

Per l'importante porto dell'Ogliastra furono spesi credo due milioni e vi sono degli altri milioni votati nella legge del 1907, ma non si parla ancora di opera finita.

Anche i lavori del porto di Bosa non si eseguono e neppure quelli per Alghero. Finalmente viene il porto di Porto Torres; anche in esso i lavori si sono arenati, perchè manca un intraprenditore e per altre ragioni. E devono esservi delle ragioni ben serie, perchè in Italia non mancano certamente degli intraprenditori, una ragione che non può essere altra che di natura economica, d'insufficienza dei fondi stanziati. Ma di questo ha parlato l'onorevole Abozzi, ed io quindi posso dispensarmi dall'aggiungere altro.

Vi sono infine due altri porti della cui sistemazione io devo occuparmi in modo speciale come rappresentante del collegio di Tempio; e sono i porti di Maddalena e di Terranova. Il porto della Maddalena dovrebbe essere uno dei primi in ragione dell'importanza che ha per la difesa generale delle coste del nostro paese; e nella legge del 1907 furono per esso stanziati 150,000 lire.

Il Ministero della marina, bisogna dargli la sua parte di responsabilità, che ha speso tante somme per quella piazza marittima, avrebbe potuto anche spendere qualche cosa per il porto della Maddalena, data la sua importanza, e non avrebbe fatto niente di straordinario, perchè l'opera sarebbe stata utile anche per le esigenze militari. Ma quel Dicastero nulla ha fatto.

E allora, perchè non si spendono almeno le 150,000 lire stanziati all'uopo dalla legge sui porti? Manca il personale per i progetti, si dice. Ed io invoco dall'onorevole ministro d'inviare personale sufficiente al Genio civile di Sassari, perchè il lavoro affidato a quell'ufficio non è poco ed il personale inadeguato.

Il Municipio della Maddalena si è fatto carico della necessità e della urgenza di avere costruito un moletto nell'antico porto di Cala Gavetta riparato dai venti, per le operazioni di carico e scarico delle merci.

Io stesso or non sono molti giorni ho trasmesso al Ministero dei lavori pubblici una richiesta del Municipio in questi termini:

Assumiamo la costruzione del molo e ci proponiamo di esibire al Ministero dei lavori pubblici un progetto, che ha già avuto il suffragio degli uomini più competenti in materia, dateci le 150.000 lire e noi, sia pure sotto la vostra sorveglianza, eseguiremo i lavori: ed è questo uno dei modi normali di esecuzione previsti dalla legge del 1907.

Onorevole ministro, tocca a lei decidere, inviti il comune ad esibire il progetto e trovi una soluzione che non sia un rinvio puro e semplice alle calende greche, ma che conduca, dopo un esame del progetto, alla esecuzione dei lavori.

E vengo infine al porto di Terranova. Non si meravigliano i colleghi se io ne parlo con una certa frequenza, poichè non si tratta già solamente di un porto del mio collegio, ma di uno dei principali porti della Sardegna nei rispetti commerciali. Anzi, a questo proposito, una volta per sempre m'incombe l'obbligo di scagionarmi dall'accusa che, parlando di tale porto, io difenda interessi elettorali; e lo farò brevemente.

SCANO e CHIMIANTI. Sarebbe una calunnia il solo pensarlo!

PALA. Eppure v'è chi lo dice, o lo lascia intendere.

DI SANT'ONOFRIO. Quando si discute il bilancio dei lavori pubblici, se alcuno difende i suoi porti, non fa che adempiere ad un dovere.

PALA. Sta bene. Ad ogni modo, farò in brevi parole questa dimostrazione perchè nello stesso tempo potrò convincervi della grande importanza del porto per la economia dell'isola.

Fin dal 1907, quando fu presentata la legge sui porti, io, memore della storia, della quale sono un discreto dilettante, ricordai al ministro del tempo, onorevole Gianturco, la necessità di provvedere per il porto di Terranova, che era stato omissso nel primo elenco dei porti, a favore dei quali erano stanziati somme per lavori.

Qualcuno però aveva sobillato l'onorevole Gianturco, uomo di ingegno ma anche uomo di impressioni, dicendogli: ma lascialo cantare, perchè è un porto elettorale. (Si ride).

Egli si lasciò sfuggire la frase, che gli era stata sussurrata, ed io gli risposi: ella ha torto di crederlo, onorevole ministro, io verrò qui nella discussione del disegno di legge e le dimostrerò con documenti ineccepibili che ella è stata tratta in inganno.

Egli, che era vivace, mi disse: « Ci rivedremo a Filippi! » Sta bene, gli risposi, accetto la sfida.

Di fatti, quando il disegno di legge venne in discussione, io potei dimostrare con la scorta di documenti anteriori alla mia venuta in Parlamento, la relazione d'inchiesta Pais, ed in base fra altro alle conclusioni della Commissione per i servizi marittimi, alla quale io fui estraneo, la grandissima importanza del porto di Terranova; nè tacqui i ricordi della storia che non ho inventata io. I quali assentono che fin dall'epoca cartaginese, Terranova, l'antica Olbia, fu la chiave di comunicazione del continente con l'isola, e che colà si combatterono battaglie, di terra e di mare, per la supremazia dei Romani in Sardegna.

Nel 197 avanti Cristo, salvo errore, ebbe luogo a Terranova una duplice battaglia fra la flotta cartaginese e la romana, e tra l'esercito romano, comandato da Tito Manlio Torquato, e il cartaginese, comandato da Annone, che finì con la sconfitta dei cartaginesi, i quali perdettero la supremazia del mare, ed il possesso dell'Isola.

Questo io spiegai al ministro Gianturco, ed egli si fece un dovere di ammutolire, e la somma di un milione e trecentomila lire fu stanziata per il porto di Terranova, a dispetto del suo sobillatore!

Dunque quando parlo di Terranova, intendendo parlare dell'interesse economico principale o almeno prevalente dell'Isola. Ora, onorevole ministro, mi sia lecito chiedere: perchè i lavori autorizzati dalla legge del 1907 non sono andati innanzi? Eppure Terranova è il porto necessario per la parte più vitale del commercio sardo, per l'esportazione del bestiame. In Sardegna evvi l'industria delle miniere ma, in maggioranza, sono capitali stranieri e, sebbene questa dia un reddito di una ventina di milioni e forse più, non tutti restano in Sardegna nè appartengono a sardi.

Quello che abbiamo di più vivace, quello che sorregge le nostre forze, è il prodotto dell'agricoltura e, specialmente, il bestiame che ci dà 35 a 40 milioni all'anno. Certamente non tutto questo bestiame affluisce nei porti del nord. Una parte è imbarcata a Cagliari; un'altra a Porto Torres, ma la parte più ri-

levante è quella che da Terranova, per Civitavecchia, va ad alimentare il mercato di Roma, o per altre linee i mercati di Livorno e Genova.

Ora tutta questa massa di prodotti per parecchi milioni, deve necessariamente passare per il porto più vicino al continente italiano e, cioè per quello di Terranova. Perché per Terranova e non per il vicino porto di Golfo Aranci? Per una ragione semplicissima, perchè il commercio sceglie il porto migliore, più agevole, meno dispendioso e più spedito alla necessità dei traffici. Ora, mentre Terranova possiede tutte le condizioni per essere un rilevante porto di spedizione, non le possiede affatto Golfo Aranci. In primo luogo per il maggiore percorso terrestre e ferroviario che per arrivare a Golfo Aranci aumenterebbe il costo del bestiame per capo; poi perchè Golfo Aranci non è accessibile per strade ordinarie che non esistono e, in terzo luogo, perchè non ha pascoli e non ha acqua e il bestiame che deve essere esportato ha bisogno dell'una e dell'altra cosa. Invece Terranova offre un porto marittimo più facile, e a più buon mercato, e pascoli e acqua. Ha quindi tutte le condizioni per essere un grande porto di esportazione che non ha, nè potrà mai avere Golfo Aranci, per quante somme vi si spendano, per quanto si arrovelino i suoi imprudenti sostenitori!

E queste non sono teoriche perchè ciò che io dico è confortato dai fatti.

Vedete: il porto privilegiato di Golfo Aranci al quale attualmente approdano i piroscafi, ha un movimento medio di 9 mila o 10 mila tonnellate l'anno.

Il porto tanto insidiato, tanto combattuto di Terranova ne ha il triplo. Questo è l'argomento che taglia la testa al toro.

È inutile, onorevole ministro e onorevoli colleghi, mettersi in testa di cambiare la geografia.

I porti commerciali sono quelli e quali li ha fatti la natura. Tutti gli artifici potranno galvanizzare per un momento la soluzione giusta, con grave pregiudizio dell'interesse collettivo, ma finalmente le cose andranno a prendere la loro soluzione naturale.

È inutile stare a contrastare a Terranova quello che nessun artificio può a lei togliere! Capisco gli interessi che si agitano per Golfo Aranci, porto artificiale nato e alimentato per sostentare interessi particolari; ma questi non hanno niente che fare con gli interessi collettivi della Sardegna.

Ed io, onorevole ministro, chiedo a voi la tutela degli interessi collettivi: gli interessi particolari li rispetto, ma non devono mai prevalere agli interessi generali: ed ove lo tentano li combatto apertamente, come faccio da anni!

Esapete come è nata questa specie di banalità che oggi forma controaltare al porto di Terranova per danneggiarne gli interessi, che sono gli interessi della Sardegna?

Quando si stava per costruire la linea ferroviaria centrale sarda, nella legge primitiva era detto: se in dieci anni il Governo sistema il porto di Terranova, sta bene, altrimenti si costruirà un tronco da Terranova a Golfo Aranci di 31 chilometri. Esapete quanto ci voleva per costruire il porto di Terranova? 500 mila lire!

Ma il Governo non le spese, caddero i termini della convenzione e si dovette costruire il tronco di 31 chilometri con la spesa di 14,500 lire a chilometro.

Si è fatta così dal Governo questa bella speculazione: invece di spendere 500 mila lire per costruire quel porto, che dall'epoca cartaginese e romana fu la chiave della Sardegna verso Roma, si costruirono 31 chilometri di linea con la spesa complessiva di 30 milioni nel novantennio della concessione.

Evviva lo Stato italiano, evviva l'integrità dei suoi amministratori!

Ed ecco che cosa è Golfo Aranci!

Ma io debbo ancora chiedermi e debbo chiedervi: perchè tanto affanno di qualche collega mio della Sardegna per Golfo Aranci? È necessario che questa questione si tratti con lealtà davanti al Consesso nazionale. Perchè francamente questa cieca insistenza è una cosa che disgusta. (*Commenti*).

Io intendo che si faccia per Golfo Aranci, il quale è oggi capolinea di vapori sino a che i lavori di Terranova non saranno compiuti, quello che è necessario affinché serva come tale. Ma le insistenze per Golfo Aranci, per il quale si devono spendere in complesso non più di 320 mila lire (tale è la somma portata dalla legge del 1907) sono artificiose e senza scopo: questo porto non può aver di più e non rende quello che vi si spende. Le insistenze per Golfo Aranci, le insistenze aperte, ed i coperti maneggi perchè non si spenda per Terranova, che rappresenta tanta parte dell'interesse collettivo della massa della popolazione sarda, quello che fu stanziato dalla legge 1907 per essa, sono un triste indice della mentalità di certa gente!

Sono milioni del nostro commercio che sono in sofferenza, appunto perchè il porto di Terranova è osteggiato!

Perchè dunque queste insistenze per il voluttuario, quando il necessario è ancora in sofferenza, quando il porto di Terranova non ha ancora i lavori necessari per il suo movimento, che è ben più importante e vitale per gli interessi dell'isola?

Questo è quanto mi sono sempre chiesto e che ho diritto di chiedere dinanzi alla Camera. Perchè tanto affannarsi di qualche collega per Golfo Aranci, mentre per Terranova non solo non si dice una parola, ma, quando si può, sotto mano si cerca di ostacolarne, di incepparne lo sviluppo?!

Oh! è un sintomo ben doloroso che rivela parecchie nostre miserie!

Io ho ancora presente quello che accadde qui alla Camera nell'aprile 1897, quando per la prima volta portai dinanzi al Parlamento la questione del porto di Terranova: ci fu qualcuno al banco dei ministri allora che borbottava, è il suo sistema! contro la mia proposta, contro Terranova, ed io lo invitai ad alzare la voce e gli dissi: parli forte, onorevole ministro, perchè lo senta la Sardegna come lo devo sentire io! E non parlò quel ministro, ma da quel giorno in poi non ha fatto che lavorar sotto mano contro gli interessi dell'Isola! (*Commenti*).

Il contegno attuale di parecchi è figlio dello stesso sistema!

È tempo di finirla! Non si lasci sorprendere dalle ciurmerie, onorevole ministro. L'interesse autentico del commercio sardo è legato al porto di Terranova e non a quello di porti artificiali creati per tutelare interessi individuali nconfessati ed inconfessabili, e conculcare interessi collettivi dell'Isola.

Dia pertanto impulso ai lavori di quest'ultimo porto, necessario al commercio sardo, necessario perchè abbiano esecuzione due distinte leggi, quella sui porti e quella sui servizi marittimi.

Badi onorevole ministro. Io ho mosso sollecitazioni perchè il progetto definitivo per Terranova fosse approvato: ed è di fatto venuto una volta al Ministero dei lavori pubblici, ma i suoi consulenti hanno trovato che il progetto eccedeva di qualche decina di miglia a di lire la somma stanziata nella legge, ed è stato perciò rimandato al Genio civile di Sassari. Ora io devo fare vivi uffici all'equità del ministro affinchè la soluzione sia la più spiccia e sollecita possibile.

Il Genio civile di Sassari manca di personale, ed ella lo sa ed ha cercato anche

di provvedere; ma creda pure, il provvedimento è insufficiente; troppa è la massa dei lavori che ha quell'ufficio, e quindi il disimpegnare tutto con sufficiente sollecitudine è opera superiore alle forze dei pochi tecnici che vi sono addetti. Mandi qualcuno, ma qualcuno competente; ne mandi occorrendo più d'uno, che non saranno colà di troppo!

Veda, anzi, poichè ha tanto distinto personale al Consiglio superiore dei lavori pubblici, degli ingegneri competentissimi in materia portuaria, di mandarne colà in missione. Mandi pure per quindici giorni, per tre settimane uno dei valenti ingegneri del Consiglio superiore.

Diceva ieri l'onorevole Sighieri che ci sono per noi 22 milioni disponibili. E approvato il progetto esecutivo spero non mancheranno i fondi necessari bilanciati per i lavori della Sardegna, porti, bonifiche ecc.; ma li metta in opera, onorevole ministro, non li tenga in serbo, quando tanti bisogni urgenti reclamano l'opera sua sollecita ed affettuosa per noi.

E arrivato a questo punto, mi corre obbligo di un chiarimento perchè se sostengo apertamente quanto credo giusto, desidero che sulle mie idee non vi siano equivoci. Quando mi sono scagliato contro i lavori che si eseguono in un porto del mio collegio elettorale, Golfo Aranci, io non ho inteso impugnare il fatto che per Golfo Aranci con la legge del 1907 si siano stanziati 320 mila lire.

Questo lo riconosco e dico: fateli pure questi lavori. Ma dico anche: badate che il lavoro di drenaggio che si fa a favore di Golfo Aranci non deve andare oltre certi termini, che Golfo Aranci non deve essere un contraltare contro Terranova, la quale rappresenta il vero interesse collettivo dell'Isola, e non deve subire ritardi, ostacoli artificiali.

Golfo Aranci non può essere una soluzione definitiva del problema portuale del nord. Il quale, lo ricordi la Camera e l'onorevole ministro, non è più da risolvere; poichè esso è risolto dalla legge del 5 aprile 1908 che ha la linea Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova e viceversa, linea postale e commerciale quotidiana.

Vorrei che l'attenzione dei miei colleghi della Sardegna, ai quali Terranova dovrebbe importare più che a me in linea elettorale, si portasse sopra questo fatto, che Terranova come porto commerciale deve interessarli assai più di Golfo Aranci. Deve in-

teressarli, dico, e son ciechi se non lo vedono. E ne ripeto la dimostrazione fatta altre volte.

Si potrebbe credere che il commercio del bestiame, che alimenta il mercato di Roma, o che si imbarca a Terranova provenga dal mio collegio. Niente affatto; questo bestiame proviene in gran parte dal collegio che ha l'onore di essere rappresentato dall'onorevole Pais-Serra, cioè da Ozieri, che forse è il principale centro di produzione di bestiame nell'Isola.

Il secondo è il collegio di Sassari, terzo quello di Alghero; quarto quello di Macomer rappresentato dall'onorevole Congiu; quinto è il collegio di Oristano rappresentato dall'onorevole Carboni-Boj. Insomma quasi tutti i collegi dell'Isola sono interessati nella produzione e nel trasporto del bestiame nell'Italia centrale e settentrionale, assai più di me.

Io non c'entro altro che come deputato sardo e perchè si tratta di un interesse collettivo di primo ordine. Toccherebbe ai miei colleghi che sono più interessati di me di farsi qui sostenitori di Terranova. Perchè non lo fanno? Perchè non hanno il coraggio di farlo?

SCANO. E chi lo combatte?

PALA. Oh bella, e non lo dimostrate col fatto?!

Io proteggerò in questa lunga lotta l'interesse collettivo dell'Isola e lo dico a viso aperto. E non ho soggezione di alcuno, quando ho la coscienza di parlare nell'interesse della mia Isola. Questo spiega le mie franche dichiarazioni, ne profitti chi sa e vuole!

E così, onorevoli colleghi, ho assolto, come ho potuto, tutti gli argomenti che mi era proposto di prendere in rapido esame nella discussione generale.

Ma vi è una questione speciale che costituisce materia del mio ordine del giorno e sulla quale richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera. Badi, onorevole ministro, è una questione assai grave questa, e che riassume tutta la nemica storica di una politica di abbandono, di dimenticanza, di noncuranza... di qualcosa di peggio!

Io non chiedo atti di grande energia, da lei, onorevole ministro, ma chiedo che ella si manifesti come è, uomo di carattere, di rettitudine e di lealtà. Desidero che ella consideri la questione per quella che è e che su questa mi dica la sua opinione schietta e leale.

Se questa sarà contraria a me ed agli interessi collettivi dell'Isola, per ragioni obiettive, tacerò. Se invece, onorevole ministro, riguardi secondari che io non so apprezzare *a priori* le imponessero di non darmi una risposta precisa, io, mosso dalla grave responsabilità politica che mi incombe, non mi fermerei, ma riproporrei la stessa questione con una mozione e chiamerei a decidere fra la mia opinione, fra la mia coscienza, e l'opera del ministro, il Parlamento ed il paese.

Ecco, onorevoli colleghi, di che si tratta: Nel 1908 lo Stato fece una legge per i servizi postali e commerciali marittimi fra il continente e la Sicilia e fra il continente e la Sardegna.

La Sardegna aveva prima di quest'epoca un altro servizio commerciale e postale tra Civitavecchia e Terranova, perchè allora i vapori potevano andare al molo interno di Terranova. E, diciamo le verità, per quanto il mio collega Cao-Pinna fosse scontentissimo di questo servizio, io francamente non trovavo che fosse il caso di troppo biasimarlo; tantochè, quando venne in discussione la nuova legge del 1908 sui servizi postali e commerciali di Stato, io dichiarai in seno alla Commissione, di cui facevo parte: signori miei, il servizio attuale che si tratta di sostituire, non è il migliore desiderabile, ma non è cattivo. Quindi se volete migliorarlo, sono disposto a seguirvi e come sardo e come membro del Parlamento. Ma dichiaro esplicitamente che io non voglio innovazioni pericolose. Il servizio attuale postale e commerciale della linea è il più importante dell'Isola, perchè unisce con servizio quotidiano la Sardegna col continente e con Roma. È necessario che, migliorando questa linea, essa resti linea postale e commerciale quale fu fino ad oggi ed è nel progetto.

Così dissi, perchè era naturale, e così fu, e il disegno di legge fu legge dello Stato. La legge del 1908, dunque, per quanto riguarda l'Isola, era una legge che organizzava un servizio simile al precedente: cioè, un servizio postale e commerciale quotidiano fra la Sardegna e il continente. Che cosa invece si fece? Il ministro dell'epoca (credo che fosse l'onorevole Bertolini) pare che lasciasse le redini sul collo del destriero, quando diede l'ordinazione dei nuovi piroscafi; io, anzi noi, avevamo poca ragione di dubitare della lealtà della esecuzione; e del resto le cose procedettero con tanta cautela, che nè io, nè la massa degli esportatori sardi avemmo nozione di quel che si faceva.

Ebbene, invece di costruire piroscafi adatti, come dispone la legge, al servizio postale e commerciale, si costruirono piroscafi adatti al solo servizio postale. Così fu, *d'emblée*, troncata la spina dorsale delle comunicazioni commerciali fra la Sardegna e Roma!!

Portai, altra volta, la questione innanzi alla Camera e l'onorevole ministro non mi diè soddisfacenti risposte. È la storia di ieri.

Chiesi schiarimenti anche, salvo errore, all'onorevole Bertolini, le cui risposte non mi parvero serie, e gli dissi che ne avrei parlato qui alla Camera, ed avrei detto qualche parola non troppo *flatteuse* al suo indirizzo. Come mai l'onorevole Bertolini, che ha scritto un libro sui comuni e sul diritto comunale inglese, così apprezzato, sul diritto della Groenlandia e dello Spitzberg, non ha avuto presente che il primo dovere del potere esecutivo è quello d'osservare e di fare osservare le leggi?

L'onorevole Bertolini si scusò della deliberatamente errata costruzione dei piroscafi col dire: sono venute persone, cioè alcuni deputati sardi, che mi hanno raccomandato di non fare i piroscafi in quel modo. Ma il dovere del ministro non era di sentire raccomandazioni, dettate da obliqui pensieri o da personali interessi nell'esecuzione delle leggi!

Non dovevate, onorevole Bertolini, ascoltare quelle persone; la vostra è stata una slealtà politica. Non vale il pretesto che si tratta dell'opera di dipendenti: innanzi al Parlamento chi risponde dell'opera dei dipendenti, è il ministro.

Io non vi chiedo, soggiunsi, di sapere chi sia venuto ad insufflarvi in questa opera sconcia e sleale; ma vi chiedo perchè voi, ministro, chiamato dalla fiducia del Sovrano a curare l'esecuzione di una legge, siete stato il primo a manometterla e violarla!!

E la stessa domanda devo fare all'onorevole Sacchi.

Non ignoro che l'opera sua è ben diversa da quella del suo predecessore; l'onorevole ministro Sacchi, non ha responsabilità in quel che s'è fatto; ma vorrei che egli non dimenticasse che l'opera di continuità dei Governi non obbliga il successore a continuare l'opera del suo predecessore, se l'opera di questo fu arbitraria, illegittima. Ognuno è responsabile dell'opera sua.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. I piroscafi erano già costruiti, quando io venni al Ministero. E tutti i deputati sardi (questo è storico), tutti dissero che i piro-

scafi fossero costruiti in modo che i viaggiatori non fossero costretti a stare insieme con le bestie. Lei lo sa. Forse sarà questa la ragione...

PALA. Ah! me l'era immaginato! ma qui bisogna distinguere. Prima di tutto, se i deputati sardi sono venuti a suggerirle...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non venuti da me. Suppongo che la cosa...

PALA. Sta bene: l'opera sui deputati sardi è cosa a sè, e non ha bisogno di commenti! povera Sardegna! Ma... se, dando retta a quei colleghi, il ministro ha disapplicato la legge, ha mancato al suo dovere. È vero sì o no, che la legge questo ordinava?

E chi autorizzava il ministro a favorire costoro in danno delle popolazioni sarde? chi autorizzava il ministro a manomettere la legge? e chi può venire qui, davanti al Parlamento, a dire: avete fatto bene a violare la legge per favorire i deputati solo perchè quelli lo richiedevano?!

E se le proposte furono ebbre, come dice il poeta, chi autorizzava il ministro a violare la legge a danno delle popolazioni sarde? Ma neanche il Re lo può fare; e come lo potrà fare un ministro per favorire quei deputati sardi i quali non consentono la presenza del bestiame nei piroscafi? Ma ripeto, la condizione sua, onorevole ministro, è ben diversa da quella di coloro che hanno commesso questi piroscafi: la sua responsabilità si profila sotto un altro aspetto: noi sardi abbiamo una legge che impone uno speciale servizio, legge che è stata manomessa, perchè il servizio è attuato solamente a metà; voi dovete riconoscere che la legge è stata violata, e poi che siete il potere esecutivo, che alla esecuzione della legge sovrintende, dovete provvedere. Ecco in che modo si prospetta la questione nei riguardi vostri.

Io non mi dissimulo le difficoltà che possono esservi, ma non vi può essere alcuna difficoltà per un ministro in simile argomento! Io anzi ricordo di averle suggerito che s'intendesse con l'onorevole ministro della marina, il quale ha attualmente fra le mani il disegno di legge sul servizio commerciale marittimo.

Conscio di tali difficoltà non vi chiedo oggi la ricostruzione dei piroscafi, alla quale voi non vorreste assoggettarvi, ma vi chiedo di adottare tutti quei mezzi equipollenti che sieno possibili perchè il servizio sia completo come la legge dispone: nulla di più ora chiedo.

Non vorrei che l'onorevole ministro mi ripetesse ancora: « cosa volete che faccia? » Io già gli ho indicato il mezzo che può condurre ad una soluzione: intendersi col ministro della marina, il quale consentirà o non consentirà; ma ad ogni modo non è questa la risposta che io aspetto da lui.

Se ella, onorevole ministro, non dubita (e non so come possa dubitarsi) che la legge fu applicata a metà, ella non può dispensarsi, come rappresentante del potere esecutivo, di provvedere; ella ha un mezzo molto semplice: se non si sente autorizzata a risolvere la questione di sua iniziativa nell'ambito del suo Ministero, non ha che a fare una cosa semplicissima, porti la questione in seno al potere esecutivo tutto intero, porti la questione al Consiglio dei ministri, esponga lo stato di fatto, cioè che la legge fu violata e manomessa, ed il potere esecutivo prenderà quelle risoluzioni che saranno del caso; dappoichè se il ministro della marina ha fatto orecchie da mercante può darsi che il Consiglio dei ministri, conscio della sua responsabilità e dei suoi doveri, imponga al ministro della marina di fare quello che deve in esecuzione della legge. Ma una soluzione è necessaria.

Non vedo come ella possa dire: non posso far nulla perchè non ho i mezzi; no, il potere esecutivo deve avere sempre i mezzi per eseguire le leggi votate dal Parlamento: non vi può essere il caso in cui un ministro titolare di un Ministero che deve applicare una data legge, quando è chiamato ad eseguirla, possa dire: io non posso eseguirla, mi rifiuto di eseguirla. Questo metterebbe il potere esecutivo al di sopra del potere legislativo, in uno stato di onnipotenza che nessuna legge costituzionale può assolutamente consentire. Onorevole ministro, io ho finito.

Credo di essermi spiegato abbastanza chiaramente: io non so come si possa giustificare l'opera così stanca, così assonnata del potere esecutivo verso l'Isola, sino al punto non solo di non eseguire la legge votata da anni, ma al punto di manometterla.

Eppure i sardi non meritano questo trattamento; essi sono buoni, affettuosi ed obbedienti, quindi l'opera loro merita qualche riguardo, l'opera di questi sardi si è affermata in tutti i fatti del risorgimento; tutti i campi di battaglia da Santa Lucia a Goito, a San Martino, a Porta Pia hanno traccia del loro valore; perchè essi hanno

contribuito fra i primi al comune riscatto, debbono essere trattati come gli ultimi dal potere esecutivo?

Ed ora che celebriamo il cinquantenario del risorgimento italiano, al quale hanno contribuito col sangue e con gli averi i sardi, è permesso, è lecito, è onesto, che tutta questa popolazione, per mezzo dei suoi rappresentanti, venga a gridare davanti al Parlamento, e con tutte le ragioni del mondo: perchè a noi non è dato celebrare, con le altre provincie sorelle, le feste semicentinarie del comune riscatto senza dolorosi raffronti fra quello che è dato ad altri e quello che ci è dovuto?

ROMANIN-JACUR. Ma no!... Ma no!

PALA. Questa è la verità!

ROMANIN-JACUR. Ma niente affatto! Abbiamo avuto molti sardi, col loro bellissimo costume, entusiasti del cinquantenario!...

PALA. Senta, onorevole Romanin, non facciamo delle accademie... Ella, beato lei, è fra i soddisfatti; come può lei che aveva criticato con giudizi severi il modo come è eseguita questa legge sul servizio di Stato, venire a parlare di patriottismo a noi?!

ROMANIN-JACUR. Ma che cosa c'entra questo col cinquantenario della patria?

PALA. Noi abbiamo avuto il patriottismo di contribuire di persona e di sangue al comune riscatto, ma il potere esecutivo non si è ricordato di questo, e non ci ha considerato come parte della compagine italiana. E mentre allegramente, onorevole Romanin, in nome delle idealità, che sono condivise da tutti, i milioni si trovano per una politica ultra mediterranea...

ROMANIN-JACUR. Ma se io sono stato relatore della prima legge per la Sardegna!...

PALA. Mentre, dico, si trovano allegramente i milioni per una politica ultra mediterranea, si vengono sempre a mettere innanzi le esigenze e le strettezze dell'erario, quando si tratta di eseguire le leggi della Sardegna. Ma questo non è certamente nè equo nè dignitoso, nè giusto, onorevole ministro. Non ostante quello che sinora è avvenuto, io ho ancora fiducia nella sua lealtà e rettitudine; epperò confido che riconoscerà apertamente, senza sottintesi, che la legge non fu eseguita, e le darà esecuzione, portando, se occorre, la questione davanti al Consiglio dei ministri, dal quale spero esca opera di lealtà e di onestà politica. Non aggiungo altro. (*Commenti — Approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare per presentare dei disegni di legge.

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

« Maggiore assegnazione al capitolo 83 e diminuzione di stanziamento al capitolo 45 del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910 11.

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1910 11.

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

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

« Maggiore assegnazione al capitolo 83 e diminuzione di stanziamento al capitolo 45 del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-11.

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1910 11.

Questi disegni di legge saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

Presentazione del bilancio della Camera.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Podestà a recarsi alla tribuna per presentare il bilancio della Camera.

PODESTÀ, questore della Camera. Anche a nome del mio collega onorevole Visocchi mi onoro di presentare alla Camera il conto consuntivo della Camera per l'esercizio finanziario 1909 10; l'assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1910-11, ed il bilancio preventivo per l'esercizio finanziario 1911 12.

PRESIDENTE. Questi bilanci saranno stampati e distribuiti.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Mi limiterò a fare alcune brevissime considerazioni e raccomandazioni su due importanti argomenti: sul problema delle strade rurali, e sulla concessione dei sussidi governativi alle linee automobilistiche in servizio pubblico.

Per quanto riguarda il primo problema io non invito l'onorevole ministro a voler risolvere in una volta tutto il vasto problema delle strade vicinali, come domanda l'onorevole Niccolini col suo ordine del giorno, o come propone l'onorevole Scorcjari-Coppola col suo disegno di legge.

Io mi contenterei che questo problema venisse risolto a gradi; e quindi raccomando all'onorevole ministro di voler per ora almeno risolvere il problema delle strade rurali rotabili o carraie, di quelle strade cioè che servono a mettere in comoda comunicazione i centri abitati, già allacciati colla restante rete stradale, colle grandi zone di territorio agricolo.

Attualmente nei comuni, specialmente di montagna, si accede dal centro abitato ai pascoli, ai campi ed ai boschi mediante cattivissime strade mulattiere o solamente mediante sentieri. Per queste strade o sentieri il transito delle persone e del bestiame è disagiata e molte volte difficile od impossibile, specie nei tempi di pioggia o di neve, ed il trasporto dei prodotti agricoli viene a costituire una forte spesa, che qualche volta eguaglia o supera il valore della merce.

Quei terreni quindi non possono essere coltivati e sfruttati a dovere. Per migliorare in quelle fertili regioni l'agricoltura occorrono delle buone strade di accesso, possibilmente delle rotabili o carraie, costrutte sia pure in modo economico, di poca larghezza, tre metri circa, anche con forti pendenze sino al dieci per cento, le quali rendano comodo il transito dei pedoni e del bestiame, e permettano il trasporto dei concimi e dei prodotti agricoli mediante carri o carretti.

Ma attualmente nella nostra legislazione queste strade rurali, che pure avrebbero una grande importanza per buona parte del territorio comunale, sono comprese tra le vicinali, e quindi sono lasciate alla iniziativa dei proprietari confinanti, iniziativa che è quasi sempre nulla, discorde ed inefficace.

Io credo che per facilitare la costruzione di queste strade converrebbe avvicinarsi alla legislazione francese, la quale con la legge del 1881 comprese le strade rurali fra le strade comunali.

Da noi, l'articolo 16 della legge sui lavori pubblici considera come strade comunali solamente quelle che allacciano tra loro centri abitati. A queste converrebbe aggiungere quelle che mettono in comunica-

zione i centri abitati con vaste ed importanti zone del territorio agricolo.

Una volta dichiarate comunali queste strade, ad esse si potrebbero applicare disposizioni simili a quelle portate dagli articoli 5, 6, 7 ed 11 della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie, ossia stabilire l'obbligo delle prestazioni in natura per tutti i proprietari che dalla strada possono ricavare un utile, e stabilire che l'approvazione del progetto per parte del Prefetto equivale a dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

La costruzione di queste strade, trattandosi di opere comunali, verrebbe a godere dei sussidi straordinari governativi, che arrivano sino al quarto della spesa, e che si concedono in forza dell'articolo 321 della legge sui lavori pubblici, e conforme le disposizioni del regio decreto 16 giugno 1904.

Anche la manutenzione di queste strade verrebbe fatta dai comuni mediante il ruolo delle prestazioni d'opera di tutti gli interessati.

In questo modo io ritengo verrebbe risolto questo problema, e verrebbe facilitata la costruzione di buone strade rurali, rotabili o carraie costrutte con sistema economico; perchè col sussidio governativo si verrebbero a pagare le spese di progetto e le espropriazioni, il resto verrebbe fatto dai proprietari confinanti e con qualche piccolo stanziamento del comune.

Non si farebbero certamente con questo sistema strade grandiose, grandiopere d'arte o di lasso, o spese pazze da tramandarsi ai posteri; ma si eseguirebbero le strade buone, le veramente utili e le puramente necessarie.

Per esse il sussidio del quarto nella spesa totale da parte dello Stato è doveroso, perchè quelle strade restando soggette a servitù pubblica vengono ad aumentare il patrimonio stradale nazionale, ed è quindi giusto che lo Stato concorra nella spesa.

Così verrà messo in pratica il proverbio giustamente ricordato dall'ottimo relatore, onorevole Pozzi, « che le buone strade fanno buoni i fondi » e si verrà energicamente in aiuto dell'agricoltura nazionale.

Ed ora farò alcune brevissime osservazioni e raccomandazioni sull'altro importante argomento: quello delle concessioni di sussidi governativi ai servizi pubblici automobilistici.

La concessione di queste sovvenzioni ordinariamente si suole dare ai *primi arri-*

vati, a coloro cioè che primi presentano le domande.

Io sono d'avviso invece che sarebbe forse più conveniente, nell'interesse dello Stato e nell'interesse del pubblico che viaggia, mettere quei servizi a pubblico concorso.

Ma sia che quei servizi vengano messi a pubblico concorso, sia che la scelta debba cadere solamente fra le poche domande che quasi contemporaneamente pervengono al Ministero per la concessione dello stesso servizio, io ritengo che si dovrebbe sempre dare la preferenza non a chi si contenta di una minore sovvenzione ma specialmente a quell'impresa che, presentando tutte le dovute garanzie si impegna di fare il servizio migliore, ossia col maggior numero di regolari corse giornaliere, colle più moderne ed adatte macchine e che si propone di applicare le più moderate tariffe e condizioni di trasporto.

Credo che sarebbe pure cosa conveniente di non fare concessioni per lunghi periodi di anni, ma che convengano piuttosto le concessioni a brevi periodi, salvo rinnovazioni, per poter, occorrendo, migliorare i capitolati da una concessione all'altra, a seconda di quanto l'esperienza insegna allo scopo sempre di avere un migliore servizio.

In ogni capitolato poi dovrebbe farsi speciale obbligo al concessionario di aumentare il numero delle corse a mano a mano che aumenta il numero dei viaggiatori, sia adottando delle *corse-bis*, sia istituendo in modo regolare altre corse giornaliere.

Se questa condizione non si stabilisce nei capitolati, succederà che in molte delle linee sovvenzionate con forti somme dallo Stato, non si otterrà lo scopo che lo Stato si è proposto, di eccitare cioè con queste sovvenzioni il movimento dei passeggeri e di aumentare le relazioni commerciali fra regione e regione, ma si otterrà lo scopo inverso, di fermare o di impedire lo sviluppo del movimento dei passeggeri.

Cito un esempio.

Lungo la strada nazionale numero 33, che da Oneglia mette al Piemonte, esisteva in passato un servizio regolare di omnibus a cavalli tra la stazione ferroviaria di Oneglia e la stazione di Ormea con due corse giornaliere ascendenti e due discendenti: più esistevano lungo quella strada altri servizi più o meno regolari.

Basandosi sul movimento di passeggeri che allora si aveva, un'impresa fece domanda

di concessione di sussidio per l'impianto di un servizio pubblico ad automobili, ed ottenne dallo Stato una sovvenzione annua di lire 36,000 pel periodo di *nove anni*, col l'obbligo di fare una sola corsa giornaliera ascendente e discendente nei sei mesi invernali, e due corse ascendenti e discendenti nel periodo estivo.

Conseguenza di questa concessione si fu dapprima la cessazione, anzi la completa sparizione di qualunque servizio pubblico a cavalli.

Intanto il nuovo rapido e comodo mezzo di locomozione aveva attratto l'attenzione di buon numero di viaggiatori, non solo perchè quel servizio attraversa popolate vallate, ma specialmente perchè esso allaccia due linee ferroviarie, la litoranea ligure e la linea Ormea-Ceva; per cui molti viaggiatori che dalla Liguria sono diretti in Piemonte e viceversa, avrebbero trovato comodo ed economico approfittare di questo celere servizio lungo quella diagonale o scorciatoia, piuttosto che fare il lungo giro ferroviario dei tre tronchi Oneglia-Savona, Savona-Ceva e Ceva-Ormea.

Ma appena iniziato il servizio automobilistico fu un coro di proteste generali perchè venne riconosciuto che tanto di inverno quanto di estate il servizio attuale è assolutamente insufficiente pel numero delle corse e pel numero dei posti che si hanno per ogni corsa: per cui molti viaggiatori che arrivano coi treni sono obbligati a veder partire l'automobile pubblico al completo, ed essi rimangono a terra, obbligati a ripigliare il treno successivo od a servirsi di vetture di piazza a cavalli, con grave loro spesa, essendo cessato il servizio pubblico a cavalli.

Ciò crea vivissimo malcontento fra quelle popolazioni, che vedono fallire al suo scopo principale quel servizio pubblico di automobili, che è quello appunto di eccitare e di aumentare il movimento dei passeggeri; ed anche il sacrificio finanziario che fa lo Stato non ha avuto un adeguato risultato.

Il male maggiore poi è che la concessione venne fatta per nove anni, e non ne sono passati finora che due.

Io raccomandando all'onorevole ministro di voler far studiare questo caso — che forse non è un caso isolato, ma che certamente si ripeterà altrove — e di vedere se non sia possibile obbligare le imprese a fare delle corse *bis*, quando vi è grande influenza di viaggiatori, o se pure non convenga deciderle ad aumentare il numero delle corse

mediante un piccolo aumento nel sussidio chilometrico.

E poichè altra concessione si sta domandando per un'altra linea automobilistica che viene ad allacciarsi con quella ora indicata, ossia per la linea Pieve di Teco-Albenga, la quale interessa tanto il collegio che io ho l'onore di rappresentare, quanto il collegio degnamente rappresentato dall'onorevole Celesia, così io raccomando all'onorevole ministro, anche a nome dell'onorevole Celesia, di volere tener conto per quella linea delle mie raccomandazioni, ossia che sia prescelta quella impresa che si proponga di fare miglior servizio, col miglior macchinario, col maggior numero di corse giornaliere, e che si obblighi di adottare tariffe e condizioni di trasporto le più ridotte, e che nel capitolato sia inclusa la condizione che aumentando il movimento dei passeggeri debba aumentarsi il numero delle corse.

Io voglio sperare che l'onorevole ministro vorrà tener conto di queste mie raccomandazioni (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Corniani; ma non è presente. E neppure gli onorevoli Amato, Rava e Cavina.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valenzani.

VALENZANI. Brevemente, come le condizioni della Camera consentono, io tratterò di alcune questioni che pur avendo l'aspetto di interessi locali, riguardano da vicino e sono strettamente connesse con lo sviluppo e il progresso di Roma che, non dal deserto, ma da centri operosi di produzione e di lavoro, deve essere circondata. — E comincio da un'opera di bonifica che attende da anni il suo compimento, quantunque alla sua esecuzione si sia offerto lo stesso comune interessato: il comune di Nettuno. — Lo stagno o bassofondo di San Rocco è una plaga acquitrinosa, che occupa ben 1000 ettari di terreno, posta a soli 300 metri dall'abitato di Nettuno, sulla via provinciale Nettuno-Cisterna, vicinissima al poligono di artiglieria, dove convengono, per gli esperimenti di tiro, oltre a numerosi reparti di truppa, tutti i nostri ufficiali di artiglieria. E Nettuno è una città che va rapidamente crescendo; sicchè dai 2000 abitanti del 1870, essa è salita già a più che 6000. La bonifica quindi s'impone, oltre che per evidenti e imperiose esigenze d'igiene e di sanità pubblica; per il bisogno di completare l'iniziato ampliamento della

città; perchè, trovandosi quella località al confine dell'abitato, sulla magnifica spiaggia di levante, in una posizione la più comoda ed amena che si possa immaginare, è la più adatta alla costruzione di nuove abitazioni.

Per la classificazione in prima categoria di quest'opera di bonifica concorrono tutte le condizioni richieste, con questa circostanza in più: che mentre per quasi tutte le bonifiche si tratta di miglioramenti nell'interesse dell'agricoltura, per questa si tratta anche della salute di 6000 abitanti costretti a vivere in vicinanza della zona malarica, e della salute anche dei nostri soldati che la disciplina obbliga a risiedere in quelle località per molta parte dell'anno. Non l'interesse speciale di Nettuno quindi, onorevole ministro, ma l'interesse generale della nazione, reclama dunque che per il buon nome, per il decoro del nostro paese, sia al più presto rimosso dalle porte di Roma, lo spettacolo mortificante di una zona acquitrinosa, fomite di malaria e pericolo imminente per la salute di una laboriosa città e per quella dei soldati nostri. Io confido che l'onorevole ministro, persuaso della bontà delle ragioni da me sommariamente esposte, ma prospettate in una lucida relazione, edita dal comune di Nettuno, con maggiore chiarezza, vorrà dare opera sollecita ed efficace all'esecuzione di questa bonifica, che è reclamata da altissime ragioni di utilità, d'igiene, e di decoro nazionale.

E vengo a un altro argomento che in questo rifiorire di progetti per dotare Roma di un porto di mare, assume una grande attualità, poichè dalla risoluzione di esso dipenderà in gran parte l'atteggiamento che il Governo dovrà assumere di fronte alle ultime iniziative.

L'opportunità costantemente riconosciuta della esistenza di un porto sicuro sul tratto intermedio della costa, che da Civitavecchia per cento miglia marine va sino a Gaeta, ha sollevato più volte la questione di ridonare al porto di Anzio l'antico splendore per la sicurezza delle navi che sono sorprese da temporali in alto mare e sono costrette a rifugiarsi in esso.

Distrutti ad Anzio i ripari costruiti da Nerone per la grandezza di Roma, il porto di Anzio fu per lunga serie di secoli quasi abbandonato, finchè Innocenzo XII costruiva un nuovo molo che determinando un bacino di rifugio, avrebbe dovuto costituire un

asilo per le navi che vi si fossero riparate costrette dalla tempesta.

Ma il porto Innocenziano non risponde più alle esigenze della marineria, in quanto che le escavazioni che si eseguono alla sua bocca sono spesso minorate dai continui insabbiamenti provocati dalle correnti che provengono dal Circeo e dalla traversa della costa, e spesso riesce mal sicuro per i venti di scirocco che turbando la tranquillità dello specchio d'acqua, mettono le navi ormeggiate nel pericolo continuo di infrangersi le une contro le altre.

Finchè il movimento del commercio era poco importante, gli approdi al porto di Anzio, sia pure in condizioni anguste, erano sufficienti alla marineria; ma da quando una parte delle merci destinate alla capitale hanno trovato la convenienza di approdare ad Anzio, il porto non è più sufficiente agli impellenti bisogni del commercio locale, mentre resta un'insidia permanente per quei malcapitati velieri che, sorpresi dalla bufera, vogliono tentare di rifugiarsi in quel porto. E naufragi di velieri si verificano con tanta frequenza, che non è davvero il caso di ricordarli in particolare. Varie furono in ogni tempo le contese, per dare un assetto stabile al porto di Anzio; difatti, chi ebbe a sostenere il ripristino dell'antico porto neroniano, chi il miglioramento di quello attuale, il porto innocenziano. E nello stesso alto consesso del Consiglio superiore dei lavori pubblici si sono manifestate opinioni varie, se deve giudicarsi dal fatto che prima furono approvate opere intese a migliorare l'attuale bacino portuale, mediante il prolungamento del molo innocenziano, e poi, in questi ultimi anni, opere intese ad abbandonare l'attuale porto per dare luogo al ripristino dell'antico porto neroniano.

Oggi finalmente si ritorna alla prima idea di migliorare e ampliare l'esistente porto innocenziano.

Nella seduta del 20 marzo 1903 il ministro dei lavori pubblici onorevole Balzano presentava alla Camera un disegno di legge per l'autorizzazione di spese per l'esecuzione di opere marittime. Riguardo al porto di Anzio così si esprime la relazione ministeriale: « Dalla rappresentanza comunale furono richieste importanti opere atte a rimuovere gli inconvenienti della deficienza di fondali, e della mancanza di difesa contro i venti. Salvo a prendere la risoluzione a cui condurranno gli studi in corso, e salvo l'esame che di essi sarà compiuto dai

corpi tecnici, si riconosce intanto il carattere di urgenza del prolungamento del molo, opera che in qualunque caso deve costruirsi essendo indispensabile per migliorare la situazione di quel porto e che richiede una spesa di 200,000 lire ».

Approvato dal Parlamento il suddetto progetto il 13 marzo 1904 veniva stabilita la spesa di trentadue milioni per l'esecuzione di opere marittime e nella tabella annessa a tale legge venivano stanziati per il prolungamento del molo di Anzio le proposte 200,000 lire.

Se non che, avendo la Commissione istituita in seguito, per la formazione del piano regolatore dei porti del Regno, approvato il progetto dell'ingegnere Verdinois tendente a ricostruire l'antico porto neroniano, dei lavori di prolungamento del molo, che erano stati dichiarati indispensabili e urgenti nella relazione al disegno di legge 13 marzo 1904, non si parlò più, ed il porto di Anzio continuò, come continua, ad essere per i poveri naviganti, che vi cercano rifugio, un serio e permanente pericolo.

Con la legge 14 luglio 1907 furono stanziati per opere portuali 30 milioni, dei quali un milione e 300 mila lire per il porto di Anzio, per i seguenti lavori: costruzione di un nuovo molo sui ruderi dell'antico molo neroniano occidentale e suo prolungamento oltre l'ultimo rudero; costruzione di un tratto dell'antico molo neroniano di levante ed estirpamento dei ruderi della estrema parte del molo stesso; sistemazione di approdi e scavi del fondo nel bacino portuale ripristinato.

Con nota apposta alla indicazione di tali lavori vennero assegnate, in aumento alla predetta somma di lire 1,300,000, le 200 mila lire votate con la precedente legge 13 marzo 1904, di guisa che la somma complessiva da spendersi fu di 1,500,000.

La Commissione reale, che fu incaricata di ripartire il fondo di 30 milioni, nei riguardi del porto di Anzio così si espresse: « L'attuazione del piano regolatore approvato per questo scalo implica il totale abbandono del porto attuale, e rende necessario dare completa esecuzione a tutte le opere previste per il ripristino dell'antico bacino portuario detto di Nerone, che dovrà sostituire quello attuale ».

Dunque i criteri, che avevano prima guidato chi riconobbe l'assoluta urgenza e la indispensabilità del prolungamento del molo innocenziano mutarono di un tratto e fu decretata la ricostruzione dell'antico porto

neroniano o meglio della parte foranea di tale bacino portuale.

Fatta così la storia delle leggi con le quali si provvede al miglioramento delle pessime condizioni, in cui trovansi da tempo il porto di Anzio, bisogna rilevare che se non sarà prolungato il molo foraneo del progettato porto, anche la bocca del futuro porto di Anzio avrà in breve lo stesso fondale di quello attuale per la inoppugnabile seguente ragione.

Le arene, che si accumulano alla bocca del porto e nel porto stesso, e che sono causa precipua delle sue cattive condizioni, non vengono solo trasportate dal mare burrascoso, ma altresì dalle correnti litoranee che, come è noto, nel Tirreno procedono lungo la costa, da sud a nord.

E se dal lato di levante non si farà un muro o una scogliera che, protendendosi in mare perpendicolarmente alla costa miri a riparare il porto dallo scirocco che è il vento dominante e conseguentemente dalla corrente, questa non potendo liberamente trasportare le arene nel porto per la diga che incontra e le impedisce il cammino, le depositerà sulla spiaggia della vicina Nettuno, e le arene continueranno a seguire la loro via e interreranno il progettato nuovo porto la cui bocca non avrà che cinque metri di acqua, insufficiente all'entrata in porto del naviglio con tempi procellosi.

Il parere della gente di mare, che è quella che più da vicino conosce il bisogno che quel porto sia reso un sicuro rifugio, e edotta della esperienza di un lungo passato, meglio di altri sa quello che si deve fare, è il seguente: « Occorre abbandonare l'idea grandiosa della ricostruzione del porto neroniano e col milione e mezzo stanziato con le leggi 13 marzo 1904 e 14 luglio 1907 prolungare l'attuale molo innocenziano per est-nord-est rispetto alla sua testata, fino a raggiungere la profondità di metri sette, e costruire un pennello, che partendo dalla spiaggia a levante di Villa Borghese, si protenda in mare in direzione sud-est per circa metri 700, lasciando la bocca del porto larga 200 metri ».

La bocca, dicono i tecnici, deve essere rivolta a sud-est perchè le onde da tale direzione, per l'avanzata del promontorio del Circeo e della punta di Astura, sono meno furiose di quelle che verrebbero in porto se la bocca fosse rivolta verso il mare aperto. S'impone poi l'approfondimento del bacino portuale senza distinzione di zone e una migliore sistemazione delle banchine, le

quali devono svolgere le sempre crescenti esigenze di quel porto, che è divenuto davvero importante.

Permettendo la legge 14 luglio 1907, col suo articolo 16, di sostituire ad una o più delle opere stabilite per un determinato porto, una o più opere portuali riconosciute maggiormenti utili, a condizione che si debbano eseguire a vantaggio dello stesso porto e nei limiti, s'intende, della spesa autorizzata, è uopo decidersi per l'abbandono del progettato ripristino dell'antico porto neroniano, che costerebbe molto di più del milione e mezzo progettato, e limitarsi invece all'ampliamento proposto dall'attuale porto innocenziano.

E sopra un ultimo argomento richiamo l'attenzione benevola dell'onorevole ministro; a riguardo cioè del bonificamento dell'Agro romano.

Il bonificamento dell'Agro romano, in questi ultimi tempi, ha trovato, nel Ministero dell'agricoltura, un potente ed efficace impulso.

Nella zona dei dieci chilometri, vi sono tenute nelle quali è avvenuta quasi completamente la bonifica; per altre è notevolmente iniziata e, per quasi tutte le tenute, sono già approntati i piani di esecuzione. Orbene, a quest'opera di redenzione dell'Agro romano, per la parte importantissima ed esso affidata dalla legge, non ha risposto (mi permetta l'onorevole Sacchi, e in queste mie parole non vi è ombra di critica all'opera sua personale) non ha risposto adeguatamente il Ministero dei lavori pubblici.

Per la rete stradale dell'Agro romano è prevista una spesa di sei milioni e, di questa, finora si è autorizzata l'erogazione soltanto di 1,500,000. Or bene, di questa somma non si è trovato ancora il modo di spenderne gran parte, e non si sa ancora quale sia il programma del Ministero dei lavori pubblici per l'esecuzione di questa rete stradale nel prossimo quadriennio.

Ora l'onorevole Sacchi e la Camera sanno che il primo coefficiente per la trasformazione agricola di una plaga vasta e deserta, è una buona e completa rete stradale, come ha dimostrato di comprendere lo stesso legislatore il quale, non solo ha voluto completo il piano regolatore della rete stessa, ma ne ha anche fissato la spesa nella cifra rispettabile di sei milioni da me ricordata.

Le buone strade fanno buoni i fondi - insegna l'onorevole relatore della Giunta del

bilancio -: è questo il precetto saggio che si impongono gli agricoltori avveduti. In sostanza le strade nella loro funzione geografica, economica, tecnica e sociale, vincendo ogni isolamento inerte, rappresentano il movimento e la vita del paese, avvicinano il produttore al consumatore, valgono a condurre la materia al sodisfacimento delle esigenze umane e sociali, avvicinano gli uomini agli uomini e alle cose: tutto e tutti le strade valgono a far progredire economicamente, moralmente e socialmente: in una parola le strade servono e sono necessarie alla vita, alla civiltà ed al progresso materiale, morale e sociale.

Convieni dunque affrettare l'esecuzione di un'opera che già da sè sola basterebbe forse a ridare all'Agro l'antico splendore. Mi auguro che l'onorevole Sacchi, nel cui intelletto brilla la visione luminosa di una Roma circondata tutta intorno da campi fecondi di operosità e di lavoro, vorrà legare il suo nome a quest'opera di capitale importanza per la redenzione e la trasformazione dell'Agro romano. (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berti il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno;

« La Camera invita il Governo a provvedere sollecitamente al miglioramento della rete stradale nazionale, principalmente col compiere i lavori di modificazione, consolidamento ed altri già disposti e non appaltati per deficienza di stanziamenti, e con l'adottare un più razionale ed efficace sistema di manutenzione, ripetute volte reclamato, in riguardo anche al progressivo intensificarsi dei trasporti con automobili ».

BERTI. Il migliore assetto delle strade nazionali è argomento urgente e di grave interesse e perciò in ogni propizia occasione io mi sono studiato di raccomandare al Governo come nella circostanza della discussione del disegno di legge detto delle Puglie e materie non affini, sul precedente bilancio dei lavori pubblici ed anche ripetutamente in sede di interrogazione.

Trattasi, dico, di questione interessante ed urgente, perchè, per molte almeno delle nostre popolazioni, le questioni che si riconnettono al buon regime stradale sono le principali e le fondamentali. Attorno alla strada si raccolgono numerosi, importantissimi interessi perchè il problema del regime stradale tocca non solo al miglio-

mento dei transiti, ma eziandio alla facilitazione delle relazioni e degli scambi, all'incremento delle industrie, dei commerci, e dell'agricoltura, allo apprestamento di lavoro per i nostri operai.

Il Governo ha sempre dimostrato buoni intendimenti, ha dato degli affidamenti, ma per adesso il fatto non ha corrisposto a codesti suoi buoni propositi. Onde nella discussione del presente bilancio l'opportunità di tornare a proporre la questione perchè il Governo con rinnovati affidamenti e rinnovate dichiarazioni assuma il preciso impegno di provvedere in modo pronto ed efficace all'assetto della rete stradale nazionale.

È dal 1908 che non si sono più autorizzate, almeno in linea principale, spese per provvedere alla sistemazione e al mantenimento delle strade nazionali.

Si provvede allora con uno stanziamento di lire 3,553,000.

Successivamente vi è stata la legge detta delle Puglie, la quale ha stanziato 841 mila lire e frazione, di cui 300 mila e frazione a beneficio dei lavori indicati nella tabella A, allegata alla legge stessa e 500 mila lire come fondo generico per imprevisti, per integrazione di stanziamenti deficienti ed anche per provvedere a piccoli lavori nuovi.

Ma questa è stata come una goccia al mare, e non ha certamente potuto risolvere il problema e nemmeno avviarlo efficacemente verso la sua soluzione.

È naturale quindi che una somma di interessi e di lavori urgenti si sia andata accumulando dal 1908 ad oggi.

Però oltre a richiamare l'attenzione del Governo e dell'egregio uomo che presiede al Ministero dei lavori pubblici sopra l'opportunità e la necessità anzi di provvedere ai nuovi lavori che i nuovi bisogni in questo triennio manifestatisi hanno posto in luce, principalmente mi preoccupo dei molti lavori, di parte dei quali potrei anche dare indicazione specifica, i quali già furono approvati e deliberati, e che ancora non hanno trovato un principio di esecuzione per difetto di stanziamenti, per cui non si è potuto nemmeno procedere al loro appalto. Conseguenza questa in parte dovuta all'aumento delle mercedi, al prezzo più alto dei trasporti e delle materie prime, ed anche forse ad una più precisa visione, a seguito delle perizie di dettaglio, delle spese effettive dei lavori, che prima erano stati valutati in via sommaria.

Intanto, però, è certo che questi lavori

che sono stati approvati e deliberati e per i quali in parte a meno si sono fatti stanziamenti, sono lavori, la cui urgenza, utilità e necessità è stata riconosciuta solennemente dal legislatore, persino, per molti, a far data dal 1908.

Ora le popolazioni cui codesti lavori interessano, sanno tutto questo. E del resto, esse che hanno più direttamente sott'occhio i bisogni ai quali è necessario provvedere, sono i migliori giudici.

Esse sanno che questi lavori sono stati deliberati, attendono i miglioramenti e frattanto non vedono un principio di esecuzione; con questo in più, che complica e aggrava la situazione, che ad alcuni di questi lavori, a quelli cioè, che più da vicino interessano centri di popolazione e che si sa che debbono essere eseguiti, si ricomettono progettate trasformazioni edilizie, miglioramenti di indole igienica ed anche costruzione di quartieri e di case operaie, indispensabili perchè in molti paesi dei nostri comuni rurali, l'affollamento è tale che francamente fa male vedere come tanta povera gente sia costretta a passare la vita in condizioni davvero meno che umane.

Attualmente non si ha dunque che il danno del ritardo che paralizza e impedisce questo movimento rinnovatore e redentore e preclude anche sorgenti di lavoro e quindi di onesti, sperati guadagni per le classi lavoratrici.

Da ciò uno stato di naturale sfiducia che non giova nè per la quiete delle popolazioni, nè per l'autorità del Governo; uno stato di tensione e di malumore deplorabile con tutte le sue spiacevoli ripercussioni.

Ora mi chiedo: si deve ancora continuare in questa condizione di cose? Perchè non si provvede con leggi speciali e con opportuni stanziamenti a far sì che almeno questi lavori già deliberati vengano finalmente eseguiti soddisfacendo così ai bisogni urgenti delle popolazioni interessate e reclamanti?

Anche la Giunta generale del bilancio nella sua bellissima relazione ha parole di eccitamento pel Governo onde provveda ad un più regolare assetto delle rete stradale nazionale. Cosicché spero che finalmente l'onorevole ministro ed il Governo vorranno dare esecuzione a quelle che furono anche le promesse solenni dell'onorevole ministro del tesoro nella sua esposizione finanziaria del 3 dicembre 1910, cioè: di venire al più presto dinanzi alla Camera con un piano

finanziario che dia modo di provvedere e di procedere alla esecuzione dei lavori, che, oramai da anni promessi e deliberati, si attendono inutilmente dalle popolazioni interessate. Se non che tutto questo non sarebbe ancora sufficiente; occorre anche e preliminarmente addivenire ad un *restitutio in integrum* degli organici del personale del Genio civile i quali sono in parte depauperati e, pur troppo, permanentemente depauperati. La relazione della Giunta del bilancio, che io non voglio in genere contraddire, dichiara che ormai gli uffici del Genio civile sono ritornati in gran parte al loro normale funzionamento. E così sia. Ma io non ne sono persuaso; e posso citare, per esempio, l'ufficio del Genio civile che conosco molto bene da vicino, quello di Firenze, di cui debbo dire un gran bene, nel quale effettivamente mancano molti funzionari, che sono stati distaccati, o trasferiti, senza che siano stati in nessuna maniera sostituiti. Cosicché ogni volta che si va a domandare o a reclamare che l'ufficio del Genio civile si adoperi per risolvere questioni, o per provvedere a progetti e lavori di sua competenza, ci si sente rispondere che il personale manca e quindi niente può esser compiuto o almeno molto tardi compiuto.

Ora sarà possibile anche con tutta la buona volontà del Governo e dell'illustre uomo che presiede al Ministero dei lavori pubblici, arrivare alla soluzione del problema, con accordarsi i fondi necessari, quando manca chi studi, chi prepari, chi sorvegli, chi diriga questi lavori che si debbono eseguire?

Dunque si restituiscano almeno agli uffici del Genio civile (tanto più che, nella parte centrale ed al nord d'Italia, gli organici sono molto meno larghi che altrove), si restituiscano questi impiegati che ne sono stati distratti, in maniera che non si possa più avanzare con ragione l'obiettivo che i funzionari non ci sono, e che, per conseguenza, non si può pretendere che un uomo lavori per altri tre o quattro che mancano.

Si dice (e lo dice anche la relazione della Giunta del bilancio): c'è una crisi in questi giovani che vengono assunti come impiegati del Genio civile. Anzi la relazione soggiunge un fatto abbastanza grave e cioè che ben diciassette allievi ingegneri, venuti con gli ultimi concorsi fatti, hanno dato le dimissioni ed hanno abbandonato il servizio dello Stato.

Questo vuol dire (e lo avverte opportunamente anche la relazione della Giunta)

che a questi bravi funzionari, alcuni dei quali io ho conosciuto ed ho stimato sapendo che valevano assai, non si fanno condizioni decorose e convenienti quali invece si fanno loro dall'industria privata; di maniera che, poco dopo che sono stati assunti in servizio dello Stato, questi funzionari se ne vanno, lasciando in asso l'amministrazione.

Ora, a mio avviso e ad avviso più autorevole assai della Giunta del bilancio, bisogna trovare il modo di trattenerne nei ruoli questi giovani desiderosi di lavoro e ben provvisti di studi; e il modo è facile. Bisogna partire da stipendi iniziali che siano decorosi e sufficienti; bisogna garantire successivi graduali miglioramenti; bisogna garantire adeguato trattamento di pensione che assicuri, non tanto l'avvenire del funzionario che ha dato la sua vita ed il suo lavoro allo Stato per lunghi anni, ma che anche assicuri il pane ai suoi cari che egli dovrà un giorno lasciare e che non può lasciare con l'animo tranquillo, quando sappia di abbandonarli in condizioni di bisogno grave e di quasi miseria.

Dunque provvediamo da questo lato.

E, pel lato morale, credo che si debba ormai anche ascoltare quello che è lungo desiderio degli impiegati del Genio civile; e così si debba addentrare alla parificazione dei gradi, a forma dell'articolo 2 della legge 22 novembre 1908 sullo stato degli impiegati civili; alla parificazione cioè degli impiegati delle amministrazioni dipendenti con quelli dell'amministrazione centrale.

Il mio ordine del giorno (ed ho finito) allude anche alla desiderata adozione del sistema più moderno ed efficace di manutenzione dei piani stradali mercè la cilindratura.

Anche questo è desiderio vecchio, espresso non soltanto da me, ma da molti ed autorevoli colleghi. È tanto più necessaria questa trasformazione nel sistema di mantenimento dei piani stradali, preparati per altri sistemi di locomozione, oggi che, fortunatamente, lo sviluppo dei servizi automobilistici va rapidamente ascendendo.

Fu detto che, fin dal 1907, era stata nominata una Commissione reale la quale studiava il problema; e, nel marzo 1910, dai banchi del Governo fu pure risposto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici stava facendo l'esame dei risultati di certi esperimenti compiuti e che, in breve, il parere del Consiglio superiore sarebbe stato conosciuto e allora il Governo avrebbe opportunamente provveduto.

Frattanto, però, nonostante la Commissione reale e gli studi sulle pratiche fatte e gli esperimenti compiuti da parte del Consiglio superiore, non abbiamo ancora veduto neppure l'inizio di quella trasformazione che è adottata dappertutto, e che ha fatto dappertutto buona prova.

Mi ricordo che, una volta, l'onorevole Agnesi, facendo confronti a proposito di una certa strada di cui una parte è francese e l'altra italiana, diceva che bisogna vergognarsi, quando dalla strada francese si entra nel tratto italiano, atteso il deplorabile stato di quest'ultimo.

Ora, anche a questo riguardo (e chiudo con queste parole autorevoli della Giunta del bilancio) la relazione di essa dice: « La Giunta ha sempre incoraggiato il Governo ad essere arditamente fattivo e saviamente largo, sia nelle costruzioni dirette, che nei sussidi a provincie, comuni e consorzi, sia ancora nel seguire i progressi della scienza e della tecnica nei migliori sistemi di manutenzione ».

Ed allora, stringendo, io concludo: si ha una Commissione reale che qualche risultato avrà pur dovuto darlo, dopo tre anni di studio; si ha un Consiglio superiore di lavori pubblici, che fin dal maggio dell'anno passato, avrebbe dovuto esporre il risultato dell'esame da lui portato sugli esperimenti che si dice fossero stati ordinati e compiuti; si ha la Giunta del bilancio, la quale, essa stessa, eccita il Governo ad incamminarsi per la strada delle sagge trasformazioni; che cosa si aspetta ancora? E quando intend il Governo di passare finalmente dagli studi e dalla preparazione al campo pratico, accettando anche l'invito che gli viene autorevolmente dalla Giunta generale del bilancio?

Ho così rapidamente illustrato il mio ordine del giorno. Non aggiungo altro, parendomi sufficiente quello che ho detto, tanto più che la formula di esso è già sufficientemente chiara.

I problemi cui alludo sono, ripeto, importantissimi e non c'è dubbio che il Governo non debba sentire la necessità di rassicurare in proposito categoricamente la Camera ed il Paese; il che l'onorevole ministro Sacchi potrà agevolmente conseguire, quando gli piaccia di far buon viso all'ordine del giorno che ho avuto l'onore di proporre. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Viene ora il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a voler sollecitamente definire la questione della co-

struzione della Civitavecchia-Orte, prescegliendo il tracciato per Valle del Mignone, che, per il minore e più facile percorso, per il maggior numero dei paesi serviti e per non essere in conflitto con i criterii direttivi della difesa militare, deve essere preferito.

« Canevari, Sighieri, Scellino, Valenzani, Bolognese, Manfredo Manfredi, Faustini, Venceslao Amici, Merlani, Zaccagnino, Amici Giovanni, Fazi, Teodori ».

L'onorevole Canevari ha facoltà di parlare.

CANEVARI. Colgo l'occasione della discussione di questo bilancio, per svolgere qui quello che era l'oggetto di un'interpellanza che stava all'ordine del giorno, e che oggi io e molti colleghi della Camera abbiamo tradotto nell'ordine del giorno testè letto dall'onorevole Presidente. Intendo alludere alla questione della costruzione della linea Civitavecchia-Orte, questione grave e scottante, che agita da molti anni intere popolazioni, e che vale bene la pena che sia oggi portata innanzi alla Camera, perchè il Governo dica sopra di essa una chiara e definitiva parola.

L'idea della costruzione di una linea Civitavecchia-Orte sorse molti anni fa dall'iniziativa privata e, mi permetta di dirlo il rappresentante del Governo, è deplorabile che non sorgesse nella mente stessa del Governo, tanto è vasto e comprensivo, tanto è d'indole nazionale l'interesse che la costruzione di questa linea abbraccia e contiene in sé. Perchè non si tratta soltanto di congiungere Terni, centro importantissimo, al mare; Terni, che per avere le materie prime, necessarie alle sue industrie deve far percorrere a queste materie un lunghissimo viaggio; onde costo di trasporto e noleggi elevatissimi; ma si tratta di congiungere con una trasversale, attraversante ricche e popolate contrade, il mare Adriatico al mare Tirreno.

Fatto sta, che questa idea sorse dall'iniziativa privata e intorno ad essa si formularono vari progetti. I quali però tutti furono improntati alla stessa idea fondamentale, vale a dire una linea retta, per quanto più è possibile, che da Orte, traversando i paesi ubertosi del Cimino, si spingesse a Capranica, e da Capranica attraversando paesi del pari ubertosi, oggi tagliati fuori dal consorzio umauo, per un terreno dolcemente in declivio, senza difficoltà di sorta,

giungesse al mare per la valle del Mignone. E ciò era ben naturale: perchè basta gettare uno sguardo sopra una carta geografica, per vedere che è una linea retta quella che può indicare il percorso di questa ferrovia Orte-Civitavecchia, la quale ha la fortuna di essere in condizioni tali da non aver bisogno di grandiose opere d'arte, come ha quella di attraversare ricchi e popolosi paesi.

Nel 1907, erano appunto in campo due progetti: il progetto della Società Veneta ed il progetto dei signori Petrucci e Peggion; due progetti che entrambi, come ho detto, si basavano su questo concetto: traversare la valle del Mignone ed andare dritti al mare.

Era questione di deviare più o meno a destra, più o meno a sinistra, ma il concetto fondamentale era identico; onde è che le popolazioni vivevano tranquille, perchè sicure che, qualunque progetto si fosse scelto, il loro avvenire economico era indubbiamente garantito.

Fu appunto nel 1907, che il comune di Viterbo, sicuro di potere congiungersi a questo tracciato di ferrovia, credette di presentare un nuovo progetto; propose cioè un tracciato, il quale, senza allungare il percorso, senza aumentare in nessuna maniera le difficoltà, congiungeva anche Viterbo, capoluogo di un importantissimo circondario; cosicchè collo stesso tracciato, si congiungevano tre capoluoghi di circondario: Terni, Viterbo, Civitavecchia.

Or bene, a Viterbo si rispose dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che non bisognava intralciare una questione che era già *in limine speditionis*, che stava già per essere decisa; non bisognava togliere la ferrovia a paesi che avevano il diritto ad essere collegati al consorzio umano; Viterbo doveva sacrificare i suoi interessi a interessi più gravi e legittimi; quelli di paesi, che di ferrovia avevano bisogno e non ne avevano alcuna. Viterbo allora sacrificò i propri interessi, ritirò il suo progetto, e rimasero nuovamente in campo i due progetti: Società Veneta e Petrucci-Peggion.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con un parere del 13 gennaio 1907, dichiarava che entrambi questi progetti erano tecnicamente adottabili; solamente indicava alcune modificazioni da apportare, ponendo per base che le pendenze dei relativi tracciati non dovessero superare il 18 per mille. E difatti i progetti furono riveduti e corretti, ed il Petrucci-Peggion ripresentò

il suo progetto, in cui il tracciato aveva pendenze non superiori al 18 per mille, mentre il costo di costruzione ammontava a 18 milioni.

Di nuovo si era sul punto di decidere, di nuovo le popolazioni erano alla vigilia di veder realizzate le loro aspirazioni, quando all'improvviso entra in scena la Società Mediterranea; questa Società il cui nome pare che incuta una specie di timore riverenziale in tutti i funzionari del Ministero dei lavori pubblici. E come Giosuè ferma il sole, la Società Mediterranea arresta e ferma l'imminente decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; dice che anch'essa vuol presentare un progetto; chiede un lasso di tempo di otto o dieci mesi, ottiene ciò che vuole, sebbene si fosse già per decider; fa il suo progetto e lo presenta. Ma il progetto è tale, che trasforma e deforma completamente il concetto fondamentale della linea.

Perchè, secondo la Società Mediterranea, non è più una linea retta che da Orte deve arrivare al mare, non è più una ferrovia che deve traversare i paesi del Cimino e del Mignone, non una linea che deve servire una popolazione di oltre centomila abitanti; ma una linea curva, ricurva e contro-curva, che deve passare attraverso ad una campagna deserta, e che non può e non deve assolutamente servire a nessuno, fuorchè agli interessi particolari e privati della Società Mediterranea.

Infatti, secondo il progetto della Mediterranea, invece di rivolgersi ad est, con una linea diretta, per andare ad Orte, si va a sud, cioè si vi ne verso Roma; si percorrono 14 chilometri parallelamente al binario attuale della Pisa-Roma; quindi volgendo a sinistra si attraversa una campagna deserta, per arrivare a Manziana, cittadina già servita abbondantemente dalla ferrovia Viterbo-Roma, per poi innestarsi sulla Roma-Viterbo e quindi per Capranica, spingersi sino ad Orte, trascurando anche i paesi del Cimino.

Questo progetto non doveva neppure essere preso in considerazione; perchè esso non serve affatto i numerosi paesi che sono serviti dagli altri; perchè lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva stabilito che il tracciato dovesse passare per la valle del Mignone, e questo passa invece per deserte contrade; perchè il Consiglio superiore aveva fissato la pendenza massima del 18 per mille, mentre il progetto della Mediterranea arriva a pendenze del 20 e 22

per mille; perchè, finalmente, ha un percorso maggiore degli altri progetti.

Ma si trattava della *Mediterranea*! e il progetto, sebbene presentato tardi e quando le popolazioni attendevano di vedere esauriti i loro voti, sebbene in opposizione con le norme già stabilite, veniva preso in considerazione. Che anzi il Consiglio superiore, rimangiandosi tutte le prescrizioni di massima già fissate, tutti i voti già precedentemente emessi, pronunciava un secondo voto, affermando che era bensì vero che il progetto *Petrucci-Peggion* serviva meglio gli interessi delle popolazioni; ma che per gli obiettivi finali della linea si poteva scegliere qualunque progetto, perchè tutti buoni ugualmente; e perciò rimetteva ogni decisione al ministro.

Allora le popolazioni compresero che si voleva commettere un atto di vera ingiustizia a loro carico, e, trepidanti per la loro sorte, incominciarono seriamente ad agitarsi.

Dal Terni, ad Orte, a Viterbo, a Vignanello, a Capranica, a Bieda, a Civitavecchia, fu come una striscia di polvere che divampò in comizi, in proteste, in voti reclamanti giustizia.

Intanto dall'altra parte si incominciavano a screditare gli altri progetti. La Società Veneta, compresa anche essa di timore riverenziale di fronte alla *Mediterranea*, non insisteva più sul proprio progetto; contro il progetto per Valle del Mignone s'inventava che non c'era base finanziaria, che il progetto non era serio, mentre il progetto della *Mediterranea* era più economico, perchè avrebbe fatto risparmiare qualche chilometro di sussidio allo Stato, essendo quel tracciato per alcuni chilometri parallelo al tracciato della ferrovia già esistente.

Non si considerava però, che il costo di costruzione sarebbe stato infinitamente maggiore anche per la necessità del doppio binario, e che questo costo maggiore avrebbe influito il giorno, in cui il Governo avesse voluto procedere al riscatto; mentre la ferrovia in quel modo ideata, traversando lande deserte, sarebbe stata meno produttiva.

Per tal modo, la questione si va agitando, da anni ed anni, palleggiata dal ministro al Consiglio superiore, dal Consiglio superiore al ministro. Che anzi si era già sul punto di vedere per sempre sacrificati gli interessi di tante popolazioni, quando, all'ultimo momento, un'autorevole parola sopraggiunse a salvarli. La parola dell'auto-

rità militare, che mise il veto alla accettazione del progetto della *Mediterranea*.

L'autorità militare si oppose a che fosse compiuto questo atto di ingiustizia; si oppose formalmente alla costruzione del progetto della *Mediterranea*, condannando questo progetto in nome della difesa militare.

La questione trattata, discussa, dibattuta per tutti i versi sta oggi nelle vostre mani, onorevole ministro. Ma voi non potete deciderla se non in un senso solo, nel senso di farla finita una volta per sempre con questo progetto della *Mediterranea* che pretenderebbe di sacrificare gli interessi di tante popolazioni, per l'interesse privato di una Società. Voi la dovete decidere questa questione nel senso di scartare questo progetto, che non è accettabile per mille ragioni.

Voi dovete scartare questo progetto della *Mediterranea*, perchè, mentre il progetto *Petrucci-Peggion* favorisce numerose popolazioni, il progetto della *Mediterranea* non favorisce alcuno, tranne un piccolo paesello, servito già dalla ferrovia.

Lo dovete scartare, perchè Terni non lo vuole. Terni, che è il primo centro interessato alla costruzione della ferrovia, con comizi e con deliberazioni della autorità municipale, si è pronunciato per il tracciato del Mignone, perchè è più breve, perchè ha minori pendenze, perchè è più facile nell'esercizio, perchè quindi rappresenta un minor costo di tariffe, una maggiore facilità di trasporto.

Lo dovete respingere, perchè non lo vuole Viterbo. Viterbo è centro di una popolazione tale, che ha bene il diritto di far pesare la sua parola nella risoluzione della questione. Or bene, col progetto *Petrucci-Peggion*, Viterbo rimane alla distanza di soli dodici chilometri dal tracciato ferroviario, e quindi con soli dodici chilometri di raccordo, un capoluogo della importanza di Viterbo può essere allacciato direttamente col mare; e allora sarebbero tre i capoluoghi di circondario allacciati fra di loro: Terni, Viterbo e Civitavecchia.

Lo dovete respingere, onorevole ministro, perchè anche Civitavecchia è contraria al progetto, o almeno lo era. Non so che cosa pensi ora il mondo ufficiale a Civitavecchia, perchè là ora c'è un regio commissario, ed i regi commissari vedono sempre attraverso ad occhiali che non sono i loro; ma fino a ieri Civitavecchia, per mezzo della sua rappresentanza municipale, si è associata a tutti i comizi ed a tutte le agitazioni in favore del progetto di Valle del Mignone,

dimostrando che sarebbe esiziale ai suoi interessi il progetto della Mediterranea, che viene a sconvolgere l'idea dello sviluppo del porto, non potendosi raccordare con quella parte del porto che è destinata ad essere ampliata.

Voi, onorevole ministro, non potete ignorare che mentre il progetto Petrucci-Peggiosi si raccorda naturalmente a quella parte del porto che deve avere il suo ulteriore sviluppo, il progetto della Mediterranea arriva invece dalla parte opposta, da una parte per la quale il raccordo non è possibile, e quindi viene a sconvolgere tutto il piano prestabilito per l'ampliamento del porto.

Ma voi dovete respingere il progetto della Mediterranea, perchè non è vera la pretesa ragione di economia, che si è fatta valere nell'interesse di questo progetto. Essa è ragione più apparente che di sostanza; perchè se anche il Governo potesse risparmiare qualche chilometro di sussidio, il costo della ferrovia verrebbe sempre ad essere maggiore; e se ad essa verrà applicato un doppio binario, maggiore diverrà ancora, quindi maggiore si ridurrà l'onere del Governo quando dovrà riscattarla, e certamente dovrà riscattarla, perchè si tratta di una linea d'interesse nazionale.

E ciò senza considerare che non è alla stregua di un criterio di gretta economia, che si costruiscono le ferrovie. Sono altri interessi ben più alti, quelli che si debbono prendere in esame, quando si tratta di scegliere un progetto, e questi sono gli interessi economici e morali delle popolazioni.

Finalmente, onorevole ministro, il tracciato della Mediterranea lo dovete respingere senz'altro per questa suprema ragione: perchè è stato condannato irremissibilmente dall'autorità militare; non con uno, ma con ripetuti pareri.

Si è cercato, per quanto era possibile, che questa autorità modificasse o raddolcisse il suo parere; ma essa è stata ferma e risoluta nel sentenziare che la ferrovia Civitavecchia-Orte, secondo il progetto della Mediterranea deve essere scartata, perchè in evidente ed insanabile conflitto coi criteri della difesa militare.

E ciò per varie ragioni e cioè: primo, perchè una parte molto rilevante del suo binario è lungo la costa del mare e perciò completamente scoperta; secondo, perchè anche nella parte che comincia ad internarsi nella campagna, rimane questa ferrovia completamente esposta dalla parte di mare;

terzo, perchè viene ad innestarsi sulla ferrovia Viterbo-Roma, aumentando il traffico ed il movimento su questa linea, la quale fu da principio concepita con un concetto strategico, in quanto essa formò il primo tratto di un progetto più grandioso, quello cioè di una linea che deve andare da Roma a Siena, e da Siena a Firenze, per servire di smistamento a quell'unica linea, a quel tenue filo che noi abbiamo fra Firenze e Roma, fra l'Italia meridionale, l'Italia centrale e l'Italia superiore, tenue filo che se si spezzasse un giorno, in caso di bisogno, è facile immaginare quali tristi conseguenze ne potrebbero derivare. Sostiene perciò il Genio militare che la ferrovia, secondo il progetto della Mediterranea, urta coi criteri della difesa del paese, anche perchè viene ad aggravare e condensare il traffico sopra questa linea Roma-Viterbo che non è stata ultimata secondo gli intendimenti di chi la concepì; ma che potrà un giorno essere ultimata, e che ha uno scopo altamente strategico e di difesa.

Ora, io credo, onorevole ministro, che il giudizio dell'autorità militare sia tale da troncane ogni questione.

Io son certo che non solo voi (che avete tanta rettitudine non solo privata ma amministrativa) ma nessun ministro di Italia potrà mai avere il coraggio di costruire una linea ferroviaria che è stata condannata in una maniera così risoluta in nome della difesa del paese. Ma allora, la questione della Civitavecchia-Orte, va posta così: o voi costruite, e fate costruire la linea che vi è stata proposta col tracciato per Valle di Mignone, o voi dovete avere il coraggio di dichiarare, che della ferrovia Civitavecchia-Orte non volete saperne. Perchè quella della Mediterranea, no, non si può costruire: urta coi criteri della difesa militare.

Abbiate dunque il coraggio, onorevole ministro, di dirci che non volete alcuna ferrovia, e noi vedremo se ci convenga acquietarci. Ma se questo coraggio voi non potete avere, se in nome della giustizia e dell'equità voi non potete risponderci questa dura parola, allora non vi resta altra strada che di scegliere il progetto che da tanti anni forma il voto di popolazioni laboriose, il voto di popolazioni che hanno diritto di essere prese in considerazione e di essere congiunte al consorzio umano. E questa scelta voi oggi ben potete farla, onorevole ministro; perchè voi sapete che non si può più obbiettare al progetto per la Valle di Mignone quello che una volta si obbiettava, vale a dire che

gli mancasse una solida base finanziaria. Voi sapete che fin dal marzo passato la domanda di concessione è stata fatta propria da una casa finanziaria altamente rispettabile, che il Governo ben conosce, e che si è offerta di dare tutte le garanzie possibili ed immaginabili, di mettere a disposizione delle casse dello Stato tutti i milioni che voi gli chiederete a titolo di cauzione e di garanzia. E allora, non resta nulla al mondo che possa giustificare un rifiuto.

Io dico dunque a voi, onorevole ministro: risolvete la questione; ma risolvete la presto. Io ho una stima infinita di voi, della vostra correttezza amministrativa, della rettitudine vostra; ma permettetemi di dire che al Ministero dei lavori pubblici, non tutti hanno la correttezza vostra, non tutti hanno la vostra lealtà. Al Ministero spesso si combattono le opere di interesse pubblico, quando non si può altrimenti, sotto la forma dell'ostruzionismo; e ve ne potrei dare parecchi esempi.

Io so di una ferrovia che si stava costruendo da una Società straniera, che aveva messo a disposizione tutti i milioni che occorre. Era stata data la concessione; ma, mille difficoltà si crearono, mille pretesti si trovarono perchè i lavori non cominciassero mai; tanto che quella Società aveva già stabilito di perdere perfino la cauzione, pur di riprendersi i suoi denari e andarseli a negoziare altrove e non esser costretta di aspettare per anni e anni il beneplacito del Ministero dei lavori pubblici! Ora, io non vorrei che ci si combattesse così, che cioè si facesse dell'ostruzionismo, e ci si dicesse: voi avete la vostra Casa finanziaria; ma noi sapremo conciarvela bene la vostra Casa. Essa non è abituata ai nostri sistemi di pedanteria burocratica: noi la stancheremo tanto colle nostre lungaggini e coi nostri cavilli, che essa finirà per riprendersi il suo danaro e andarsene altrove.

È perciò che vi prego di risolvere subito la questione.

Voi avete tutto il materiale necessario: progetti, discussioni, voti, pareri, modificazioni, tutto quello insomma che può lumeggiare la questione, voi lo avete dinanzi.

Lasciate da parte le Commissioni, mettetevi da un canto i Consigli superiori; essi hanno già dato i loro pareri: il voto della legge è perfettamente esaudito; voi siete ora l'arbitro della questione.

Tale questione io ho fede che voi vorrete risolvere come il vero e beninteso interesse pubblico esige, ricordando che non

si può per l'interesse di una Società, sia pure rispettabile come la Mediterranea, sacrificare i diritti di numerose popolazioni.

Mi auguro dunque, onorevole ministro, che in questa occasione voi sarete per darci una parola di affidamento, una parola che valga a sopire l'agitazione, e tranquillare quelle popolazioni che da tanti anni vanno reclamando giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CAPPELLI.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Sanjust.

SANJUST. Onorevoli colleghi, l'accurata relazione dell'onorevole Pozzi sul bilancio dei lavori pubblici del 1911-12, prendendo le mosse dalla discussione avvenuta per l'esercizio precedente, segna le deficienze più salienti che si lamentano nell'amministrazione importantissima delle nostre opere pubbliche.

E queste deficienze di ordine generale si possono riassumere in tre principali: accumulazione dei residui per modo che la maggior parte delle leggi speciali sono ancora da eseguire; contestazioni cogli assuntori con ripetute disfatte della stazione appaltante; infine mancata rispondenza dei consuntivi coi preparativi, dovuta alla non accurata compilazione dei progetti od a deficienze nei contratti stipulati.

Non mi occuperò della prima parte, cioè dell'accumulazione dei residui, poichè alcuni colleghi ne hanno a lungo trattato, e poi le condizioni della discussione e l'ora tarda m'impediscono di aggiungere qualche opportuna osservazione in proposito.

Verrò perciò subito alla seconda parte, cioè alle contestazioni cogli assuntori, questione di grande importanza alla quale si collegano interessi vitalissimi per noi.

Queste contestazioni dipendono generalmente da cattive abitudini contratte, fortunatamente non da tutti, ma da molti dei nostri appaltatori che, attirati dai guadagni fatti appoggiandosi a veri cavilli, non fanno che ripeterli portandoli in sede giudiziaria o di arbitrato e riescono ad ottenere per questo mezzo guadagni illeciti e sovente vistosi, turbando l'andamento dei lavori pubblici in generale, poichè vengono in questo modo consumate ingenti somme che dovrebbero essere destinate a scopi ben diversi, e cioè al proseguimento ed alla ultimazione delle opere.

A questo proposito io credo che una buona scelta di appaltatori potrebbe essere

per la nostra amministrazione dei lavori pubblici un vero e proprio rimedio radicale.

Si sono allargati troppo i limiti di ammissione degli appaltatori alle aste. Io ricordo che molti anni or sono, non potevano essere ammessi alle aste di gravi ed importanti lavori pubblici di una determinata categoria se non quegli appaltatori, i quali avessero dimostrato o di avere eseguito personalmente o di avere diretto lavori dello stesso genere per una notevole somma.

Questa disposizione fu aspramente combattuta e tolta in seguito ad agitazione di appaltatori che volevano concorrere per opere di cui non conoscevano nè il genere nè l'importanza.

Ora nelle opere marittime, ad esempio, che richiedono cognizioni speciali (ed io posso affermarlo perchè di questo genere di lavori mi sono occupato più specialmente), come in certe opere di bonifiche idrauliche d'indole particolare, ciò ha dato e dà luogo a gravi inconvenienti, poichè appaltatori non pratici sufficientemente si sono più facilmente ingannati nelle proprie previsioni e così sono stati costretti a condurre i lavori in modo non rispondente alle esigenze delle opere e ad intentare quelle liti, che poi finiscono sempre a svantaggio della amministrazione.

Forse il ripristino di quella condizione, che ho sopra accennato, sarebbe cosa utile per gli appalti e servirebbe a togliere di mezzo coloro che, per la loro imperizia, arrecano notevole perturbamento alla amministrazione dei lavori pubblici.

Un'altra variazione, che vige altrove e da noi potrebbe fare buona prova, sarebbe quella della scheda ministeriale col ribasso massimo e col ribasso minimo.

È noto che ora i limiti del ribasso sono indefiniti ed ogni appaltatore è padrone di discendere a quel limite che desidera. Questa questione tante volte dibattuta, è sempre rimasta insoluta ed io credo che almeno un esperimento in questo senso potrebbe essere utilissimo per togliere quei ribassi eccessivi, fatti per riuscire ad afferrare l'impresa anche a condizioni insostenibili che sono poi causa di grosse liti e quindi di gravi perdite per l'amministrazione.

Bisognerebbe inoltre istituire una Commissione per l'aggiudicazione, con elementi tecnici ed amministrativi, che avesse determinate facoltà di esclusione. A questo proposito ricorderò, ciò che credo di aver detto già altra volta, che in parecchi Stati esteri

vige una specie di potere d'iscrezionale delle Commissioni di aggiudicazione, che consente di escludere, senza appello, quegli appaltatori i quali, per ragioni speciali, si ritengono immeritevoli di concorrere alle aste. Può spaventare questa larghezza presso di noi, ma se non la si vorrà estendere nel modo come è estesa, specialmente nei paesi nordici, potremo però sempre portarla ad un punto tale, che ci consenta di diminuire il numero di quelle persone che concorrono alle aste, esclusivamente per fare delle liti.

Infine un'ultima disposizione potrebbe essere quella di escludere dalle aste tutti coloro che hanno questioni pendenti colla amministrazione. Potrà questa sembrare una misura draconiana, ma essa tarperebbe le ali ai voli troppo arditi di certi appaltatori che fondano sulle liti i loro maggiori proventi.

Passiamo al terzo oggetto, ossia alla mancata rispondenza dei consuntivi coi preventivi. Sappiamo che questa grave deficienza ha afflitto lungamente, ed affligge tuttora la nostra amministrazione, come anche altre amministrazioni consimili all'estero. Il male si deve a tre cause specialmente: una imprevedibile, quella dovuta al rincaro del denaro, cioè alla variazione dei prezzi dei materiali e della mano d'opera, e questa non essendo imputabile ad altri che al mercato, non si può combatterla o disciplinare, ma è giocoforza subirla.

L'altra causa consiste negli studi non perfettamente particolareggiati e che non rispondono esattamente alle esigenze dei lavori.

Gli aumenti di spesa, dipendenti da deficienze di progetti, si devono generalmente a mancati esperimenti fatti in precedenza sul terreno, come trivellazioni, pozzi di esplorazione, sondaggi e simili. Questi esperimenti preventivi sono tralasciati, o per la troppa premura colla quale si domandano e si ordinano i progetti in certe circostanze speciali, o per la malintesa economia di non fare cotali spese preventive, le quali assicurino poi della attendibilità delle previsioni.

In senso, quindi, assolutamente tecnico, devo vivamente raccomandare che, nello studio dei progetti, si facciano colla più grande cura tutti quegli studi, tutte quelle indagini che sono necessarie per ben determinare le esigenze dell'opera, specialmente per quanto riguarda le fondazioni e lavori consimili.

In questo modo eviteremmo moltissime sorprese e non assisteremmo poi allo spet-

tacolo veramente deplorabile di progetti eseguiti con una spesa talora doppia ed anche tripla di quella preventivata.

Ho ragione di credere, per mia esperienza personale, che, molte volte, la mancata esecuzione di queste indagini preventive, è stata assolutamente esiziale alla esecuzione dei progetti e nello stesso tempo, posso assicurare che, in circostanze gravissime, queste indagini ben condotte, hanno permesso all'amministrazione di ultimare opere in condizioni difficilissime, con differenze non superiori al dieci o quindici per cento tra preventivo e consuntivo.

Oltre queste misure di ordine particolare, vi sono misure di ordine generale che potrebbero condurre a risultati utili nella esecuzione dei nostri lavori. Queste dovrebbero consistere specialmente in una trasformazione di alcuni organi centrali, modificazioni destinate a renderli veramente rispondenti allo scopo per il quale furono costituiti.

Esiste presso il Ministero un ufficio tecnico di revisione, il quale nella mente dei suoi creatori doveva essere cosa ben diversa da quello che è attualmente.

Questo ufficio tecnico è diventato piuttosto un ufficio di ragioneria, in quantochè non fa che verificare delle molteplici ed assicurare che i calcoli materiali istituiti negli allegati dei progetti sono esatti. Ora le sue funzioni dovrebbero essere ben diverse.

Queste verifiche, che son pure utilissime, possono essere devolute anche ad un ufficio qualsiasi di ragioneria istituito presso il Ministero, affidate ad uno speciale incaricato presso ogni ufficio, risparmiando ciò che ora rappresenta proprio la quinta ruota del carro.

L'ufficio tecnico di revisione dovrebbe avere invece per scopo di constatare se i progetti sieno informati nei calcoli di stabilità, in quelli delle sezioni idriche ed in genere in tutte le calcolazioni teoriche occorrenti, a quei sani principii scientifici a cui ogni lavoro deve essere informato. Per cui l'ufficio di revisione diventerebbe un vero ufficio scientifico; ed il compito del Consiglio superiore dei lavori pubblici sarebbe ridotto nella sua mole, ma diventerebbe quell'altissimo compito che veramente gli spetta.

In Francia presso il *Corpo des Ponts et Chaussées* esiste una Commissione speciale: la Commissione delle formule, la quale esamina anno per anno tutto quanto vi è di nuovo e di buono in fatto di scienza appli-

cata e determina quali dovranno essere le formule che si applicheranno nei diversi progetti di tutti quanti gli uffici tecnici governativi della Francia per risolvere determinati problemi.

Questa uniformità di concetti produce due effetti: primo, che non si usano formule che non si debbono usare, perchè non può dalla Commissione delle formule partire una formula che non sia buona; secondo, che tutte le opere sono informate allo stesso sano criterio scientifico.

Io raccomando vivamente all'onorevole ministro di studiare se l'ufficio tecnico di revisione, trasformato ed integrato con qualche cosa, come la Commissione delle formule, non possa diventare questo organo vivo, il quale dia ai nostri uffici tecnici una norma generale, ed esatta intorno al modo nel quale si devono risolvere gli alti problemi tecnici che giornalmente si presentano ed abbia modo di verificare se queste norme alte ed esatte sieno state seguite da tutti in modo uniforme e regolare.

E lascio la parte generale per venire a qualche cosa di particolare. Poco prima di me un collega ed amico, l'onorevole Pala, ha trattato di un problema che interessa vivamente tutta la deputazione sarda. Egli ha accennato cioè al problema gravissimo delle comunicazioni tra la Sardegna ed il continente.

L'onorevole Pala ha su questo problema certi criteri suoi, che io rispetto, ma che in alcune parti debbo combattere in quantochè per ragioni tecniche mi trovo in qualche parte non completamente d'accordo con lui.

Anzitutto nella storia della scelta dell'approdo principale della Sardegna (dico principale, perchè è quello che serve alla grande linea di comunicazione con Roma) fra Golfo Aranci o Terranuova, le cose non stanno proprio come l'onorevole Pala rammenta, perchè io pure ricordo benissimo le fasi del dibattito avvenuto molti anni or sono allorchè si istituì il servizio di navigazione tra la Punta Nord-Est dell'isola e Civitavecchia...

PALA. Chiedo di parlare.

SANJUST. Avvenne allora effettivamente una contestazione tra i due porti di Golfo Aranci e Terranuova.

Ma il porto di Terranuova in quel tempo aveva una entrata difficilissima, sia perchè il canale d'accesso era interrito e non permetteva il passaggio ai grossi piroscafi se non per una linea molto tortuosa e non certo

profonda com'è adesso, sia perchè questo ingresso non era affatto segnalato, non esistendo se non un piccolo fanaletto sull'isola Bianca; il quale indicava press'a poco la linea da seguire per andare al fondo dell'estuario, ma non insegnava come si doveva procedere per attraversarne la bocca.

Oltre a ciò i mezzi di approdo erano scarsissimi ed i fondali molto ma molto scarsi. E fu in quella circostanza che il compianto ministro Baccarini, venendo in Sardegna per inaugurare la congiunzione dei due capi dell'isola con le ferrovie sarde, fu condotto a girare il Golfo Aranci da un vecchio capitano della Navigazione Generale, di cui rammento anche il nome, dal capitano Montano; il quale, facendogli vedere le bellezze del golfo, che è chiuso a tutti i venti, tanto è vero che vi riparano le squadre nostre ed estere, allorquando esse hanno bisogno di un rifugio sicuro ove ancorarsi con perfetta sicurezza, lo convinse talmente delle buone qualità nautiche di quell'approdo da condurre il Baccarini alla stipulazione della convenzione addizionale per la linea di Golfo Aranci.

Ma non fu solamente la visita pura e semplice del porto fatta in questo modo (perchè il Baccarini era un uomo il quale conosceva molto bene questa materia e sapeva fare bene le cose sue), che convinse il ministro, bensì la considerazione che si cercava un porto il quale fosse il più foraneo possibile per abbreviare nella massima misura la tratta da farsi per mezzo della navigazione, sia per disturbare meno i passeggeri che possono soffrire il mal di mare, sia per abbreviare il cammino, in quanto è notorio che le vie di terra hanno delle velocità sempre superiori alle vie marittime, anche le più veloci. Quindi accrescendo il percorso terrestre e diminuendo il percorso marittimo, si guadagnava sempre qualche cosa in fatto di risparmio di tempo.

Ecco le ragioni per le quali io credo che il ministro Baccarini pensò bene di scegliere l'approdo di Golfo Aranci. Ma da allora in poi le condizioni di Terranova sono andate continuamente migliorando ed in questo ha perfettamente ragione l'onorevole Pala. Ma esse sono andate migliorando, non con la spesa delle cinquecentomila lire che egli ha indicato, ma con una spesa molto ma molto superiore. Perchè è stato costretto il faro della Bocca, di secondo ordine, per segnare il punto a cui si debbono dirigere i bastimenti per afferrare il porto di Terranova; poi le quattro barche

fanali, due rosse a destra e due bianche a sinistra, per segnalare lo scavo del canale d'accesso che è stato facile come qualità di materia, perchè è granito decomposto ma che però era in quantità rilevantissima, sicchè richiedeva una notevolissima spesa; e poi la banchina di approdo, il perfezionamento del fanale dell'isola Bianca; di modo che tutti questi lavori rappresentavano una somma di molto superiore alle cinquecentomila lire.

E qualora fossero fatti in modo che i piroscafi potessero attraccare direttamente, come si fa al Golfo Aranci per far passare direttamente i passeggeri, dal piroscalo al vagone e viceversa, si sarebbero spese somme sempre maggiori.

Quindi allo stato attuale delle cose, specialmente per quella ragione fondamentale che l'accrescere le vie di mare, diminuendo le vie di terra, porterebbe certamente ad una perdita per quanto piccola, ma sempre tale da richiedere un tempo più lungo per fare il tragitto è meglio che si resti dove siamo, ossia a Golfo Aranci. Naturalmente questo io propugno nell'interesse delle comunicazioni fra l'isola ed il continente.

Ed allo stesso modo che l'onorevole Pala è persuaso pensando, come pensa, di fare l'interesse del suo paese, noi (dico noi, perchè con me parecchi dei miei colleghi la pensano così) siamo persuasi pensando, come pensiamo, di fare egualmente l'interesse del nostro paese.

Naturalmente ciascuno di noi ha la sua opinione. Noi rispettiamo quella dell'onorevole Pala e preghiamo l'onorevole Pala di rispettare la nostra.

Ciò premesso per quanto riguarda l'approdo principale, verrò ad un altro approdo principale, anzi principalissimo, quale è quello di Cagliari.

Se il mercato del bestiame si svolge in parte nel porto di Terranova, si svolge, ed in gran parte, anche da Oristano (che l'onorevole Pala citò come tributaria di Terranova), e da tutta la parte a sud Oristano verso Cagliari. Ora il porto di Cagliari, nell'interesse del quale abbiamo insistito perchè s'istituisca una linea diretta Cagliari-Civitavecchia (questo non dipende da voi, onorevole ministro), è iscritto tra i porti che debbono avere lavori di grande rilievo, ed attende questi lavori da un pezzo.

Ma se per questi lavori, che i corpi competenti hanno approvato da poco tempo, non si può disporre subito, si può però disporre immediatamente per le gru di carico e scarico od almeno per un pontone a bighe.

Faccio viva istanza perchè, per queste gru una di 20 tonnellate e due di 5 tonnellate, che saranno proposte fra breve dalla Camera di commercio e da quell'ufficio tecnico, si provveda con la massima speditezza: giacchè la mancanza di tali mezzi di scarico impedisce lo sbarco di grosse macchine ed obbliga a portare queste macchine smontate: ciò che non è conveniente dal lato economico.

Raccomando adunque vivamente il porto di Cagliari, così che questo possa, fra breve, diventare testa della linea Cagliari-Civitavecchia, che ci auguriamo venga dal Governo istituita.

Debbo fare un'altra raccomandazione.

Come l'onorevole ministro sa, due sono i coefficienti di un viaggio: il tempo e la spesa. La brevità del tempo e la tenuità della spesa non fanno che avvicinare una determinata regione ad un'altra.

Il male che specialmente affligge la Sardegna è la sua distanza dal continente. Se si potesse staccarla da dove si trova e portarla accosto alla penisola, credo che tutte le questioni si risolverebbero facilmente. Or bene, questo avvicinamento si può ottenere, diminuendo tempo e spesa. Quanto al tempo, tutti insistiamo (e l'onorevole Pala fece, tempo fa, una richiesta giustissima su questo argomento) perchè si acceleri la velocità dei vapori e si diminuiscano le false manovre a Civitavecchia ed a Golfo Aranci. Mi associo pertanto a quanto l'onorevole Pala ha detto. Circa la spesa, faccio osservare che si sono di nuovo turbate le tariffe che erano state diminuite, facendo un certo rimaneggiamento che le aumenta di nuovo nei servizi cumulativi che erano stati istituiti otto o nove mesi fa.

Inoltre sono inviati in Sardegna impiegati continentali, professori, professionisti ed altri che portano un soffio di vita novella nella nostra isola e che ivi starebbero volentieri, se questo benedetto fosse che ci separa dalla madre patria non li spaventasse troppo. Ora coloro che sono impiegati si lamentano gravemente perchè non si adotti per loro, come s'è adottata per le altre regioni, la tariffa differenziale sulla distanza completa fra i punti di partenza e di arrivo.

Pochi minuti fa, ho ricevuto un telegramma, mandatomi dal presidente d'un importante comizio e che dice così: « Nuova imponente riunione impiegati civili, informata Ferrovie Reali Sarde disposte concedere applicazione biglietti ferroviari impiegati distanze tariffa differenziale vigente Sarde-

gna continente, insistono perchè ferrovie statali seguano lodevole esempio, Governo renda finalmente giustizia ai suoi impiegati Sardegna, unica regione italiana esclusa applicazione tariffa ferroviaria. Impiegati governativi decisi continuare agitazione, attendono fidenti cortesia, ecc. ».

Questo telegramma si riferisce al fatto che persino gli impiegati governativi che stanno in Sardegna sono diversamente trattati da quelli che stanno in altre regioni d'Italia e così, invece di fare in modo che uno dei due coefficienti avvicini l'isola alla penisola, cioè che la spesa sia diminuita, questa invece è accresciuta e la distanza è resa ancora più intollerabile da questa piccola, eppure pesantissima, differenza.

Io quindi prego vivamente l'onorevole ministro, e credo che in questo siamo tutti completamente d'accordo, (tutti i deputati sardi, compreso l'amico Pala, perchè la concordia di tutti è quella che ci può dare la forza) nel pregare vivamente l'onorevole ministro perchè la distanza fra la Sardegna ed il continente sia virtualmente diminuita con tutti i mezzi, cercando che la velocità diventi massima nei trasporti e la spesa diventi minima; e da questa vicinanza dell'isola nostra alla madre patria conseguiranno benefici grandissimi per noi e per la patria italiana. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pala ha chiesto di parlare per fatto personale: lo indichi.

PALA. L'onorevole Sanjust ha preteso di rettificare le mie osservazioni sulle condizioni di fatto nei porti di Terranova e Golfo Aranci; ma non solo non ha rettificato, ma ha frainteso quello che io ho detto o meglio è venuto a contarmi la storia della bella *Magalona*, cioè l'origine a suo modo di vedere di tutte le origini di Golfo Aranci.

La questione però da me trattata e da lui fraintesa è ben diversa: se ai signori viaggiatori di prima classe, che poi si riducono ai deputati sardi, si è procurato un approdo comodo per loro a Golfo Aranci, a spese del servizio commerciale che interessa la Sardegna.

Egli sa che il servizio commerciale non si fa e non si può fare al Golfo Aranci. Io ho sollevata questa questione; ma l'onorevole Sanjust l'ha evitata ed ha cercato le ragioni della preferenza data a Golfo Aranci.

Onorevole di Sanjust, ella è veramente poco bene informato. Di quella famosa pas-

seggiata in barca, con molta gente che aveva assaggiato la Vernaccia, ero informato anch'io; ma ella capisce bene che la soluzione delle migliori comunicazioni fra la Sardegna ed il continente non si decide con una passeggiata in barca: e che le esigenze dell'isola dalla gita di Baccarini in qua hanno mutato di molto.

L'onorevole Sanjust dice che Golfo Aranci è una specie di Liverpool, perchè vi si può approdare con molta facilità; ma, onorevole Sanjust, il progetto del porto di Terranova, che sta presso il Ministero dei lavori pubblici, contempla la costruzione di una banchina, di cento metri di lunghezza, all'isola Bianca in acque profonde, con raccordo ferroviario tal quale e meglio che non si abbia a Golfo Aranci, con questa diversità, che invece di esporre le merci e i viaggiatori sardi, che temono il mal di mare, ad una maggiore percorrenza, si avrà un percorso più breve, più comodo, più economico e sarà tanto di guadagnato per il commercio sardo che costituisce l'interesse della Sardegna; ed è questo interesse veramente isolano che l'onorevole Sanjust non vuol capire, e finge di non capire e che ha compromesso allegramente con altri, sobillando il ministro che doveva ordinare la costruzione dei piroscafi atti a disimpegnare il doppio servizio postale e commerciale.

Io non ho poi preteso di dire che quasi tutto il bestiame sardo confluisca a Terranova per l'imbarco diretto ai mercati di Roma e di Genova: confermo però che ivi affluisce oltre quello della provincia di Sassari, la parte scelta del Nuorese e dell'Oristanese. Mi perdoni, onorevole Sanjust: ella che frequenta e deve frequentare, per ragioni di ufficio, il Ministero dei lavori pubblici, non è informato di quanto avviene nel mercato di Roma per quanto riguarda il bestiame sardo; ci vada e vedrà. Interpelli i deputati siciliani e sentirà come il bestiame, che da Cagliari va a Palermo, nulla toglie a quello di maggior taglio che dal Cagliari va sul mercato romano.

SANJUST. Chiedo di parlare.

PALA. S'informi bene, perchè l'interesse generale della Sardegna è quello che deve premere a tutti, senza distinzione di partito.

Non bisogna cercare di fare un lavoro di drenaggio mercantile a danno di altri porti, a base di bizze personali, che va a detrimento dell'interesse generale dell'isola: il comodo dei deputati è bella cosa, ma l'interesse dell'isola è cosa molto migliore e superiore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust per fatto personale.

SANJUST. Vi rinunzio, per una ragione molto semplice che la Camera apprezzerà; io potrei spiegare all'onorevole Pala i miei criteri circa le esigenze commerciali dei porti dell'isola che ho studiato a lungo e che conosco. Ma vi rinunzio, perchè non lo persuaderei e tedierei inutilmente la Camera per una questione che deve esserle venuta a noia.

PRESIDENTE. Viene ora la volta dell'onorevole Bentini, il quale ha pure da svolgere quest'ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo vorrà presentare al più presto il disegno di legge occorrente a che la Bonifica Renana, interessante la regione Emiliana, passi allo stato di attuazione ».

BENTINI. Onorevoli colleghi, durante questa discussione io ho sentito ripetersi una nota, della quale mi sono profondamente compiaciuto, e la nota ha avuto anche in oggi una eco negli oratori che mi hanno preceduto. Quella nota suona incitamento al Governo a dare impulso alle opere di prima categoria. Io l'accetto e la sottoscrivo. Mi associo ad essa completamente, perchè sono persuaso che in grembo alle opere di prima categoria sia la fortuna del nostro Paese, l'avvenire della produzione, e soprattutto per i paesi che ne sono colpiti, il mezzo più efficace di difesa contro la disoccupazione temporanea.

Io prendo la parola per dare a questa nota una precisione più concreta, la quale risulta dal testo del mio ordine del giorno che richiama il Governo alla immediata esecuzione della bonifica Renana, la quale tra le opere di prima categoria è una delle più importanti non solo per il vasto comprensorio che comprende nella sua zona e nel suo dominio, ma anche perchè fra le opere di prima categoria è quella che è uscita dalle secche della burocrazia e si trova in faccia al porto della soluzione.

Parlo perchè il Governo vinca le ultime lentezze, di fronte a questo problema che riassume l'interesse principale assorbente della regione Emiliana.

Non è la prima volta che mi onoro di levare la mia voce su questa materia. Ricordo, con un sentimento d'orgoglio che ciascuno di voi comprenderà, che nel 1905 per mio invito il ministro del tempo onorevole Carlo Ferrari venne alla compilazione del progetto definitivo.

Il progetto definitivo era l'ostacolo principale, da rendere impossibile, inattuabile la esecuzione della bonifica perchè da quasi cento anni, onorevoli colleghi, si combatteva nel campo accademico tra esperti ed interessati in ordine alla formula concreta e positiva per dare esecuzione a quest'opera grandiosa.

Ebbene dal 1905, io non nego, riconosco che del cammino se ne è fatto in questa materia, in questo campo. Anzi riconosco che si è giunti in vista della meta definitiva che dovrebbe dare tregua e compimento ai bisogni delle nostre popolazioni. Ma debbo constatare un ritardo, un indugio, una lentezza, che producono danni addirittura incalcolabili.

Io voglio riassumere il cammino che si è fatto in questo campo non già per imporre alla Camera una esposizione cronologica, ma perchè il Governo si avveda che i proprietari e gli enti interessati hanno fatto tutto quello, che era in loro, perchè il problema si collocasse sulla piattaforma della esecuzione, e ritragga dall'esempio dei privati e degli enti interessati uno sprone fattivo al proprio indirizzo, alla propria iniziativa ed alla propria azione.

Dunque dal giorno, in cui la bonifica Renana ebbe il suo progetto definitivo, la formula, la quale diede tregua alle polemiche, che avevano inferito intorno ad essa, i circondari del comprensorio diedero opera a redigere lo statuto, e a comporre la Commissione della bonifica.

Poi il Genio civile presso Bologna procedette alla revisione dei prezzi della mano d'opera, la quale in questo frattempo era risalita enormemente, elevando la cifra del fabbisogno. Intervenne poi una operazione finanziaria fortunata, la quale cercò e trovò presso la Cassa depositi e prestiti la somma occorrente per la esecuzione dell'opera a condizioni convenienti, e finalmente l'onorevole Sacchi, il ministro, al quale in questo momento mi onoro di parlare, con intuito finissimo e con zelo ammirabile diede incarico ad una Commissione di esaminare la convenienza della attuazione del progetto.

La risposta della Commissione fu favorevole. Quindi la burocrazia ha detto l'ultima sua parola, ha svolto tutta la sua azione; da lei non ci possiamo ripromettere più nulla, nè in via di rimprovero, nè in via di aspettazione; ora spetta la parola al Governo perchè interPELLI la Camera sui

provvedimenti legislativi, che sono l'ultima fase, che ci deve avvicinare alla meta.

Insisto molto su questo, in quanto ora le circostanze estrinseche, che rendono la bonifica necessaria ed indispensabile, hanno acquistato un carattere di urgenza, che è noto al Governo, il quale sa che le piogge recenti, che hanno infuriato nel nostro territorio, hanno impedito l'accesso delle acque nel Reno ed hanno prodotto l'allagamento di 5000 ettari di terreno ricchi di colture, di risaie, che hanno delle risorse, delle energie di produzione, che formano la ricchezza principale del paese. Siamo in confronto di un piccolo mare, e dentro a quel piccolo mare è sepolto, non dico tutto il raccolto, perchè sarebbe una esagerazione, ma buona parte del raccolto, deludendo le aspettative e gli interessi dei proprietari e dei lavoratori, che in questo campo sono stretti da una vera comunione di interessi. Ma vi è di più; questa zona, la quale per la pessima distribuzione delle acque rende necessaria ed indispensabile la bonifica, che fu l'anima della dottrina, che fu l'anima del movimento, che si aggirò intorno a quest'opera grandiosa da oltre un secolo, questo terreno, che è soggetto alle inondazioni periodiche (il fatto, che deploriamo oggi, si verificò nel 1902 e nel 1909), è stato preso di mira dalla cooperazione agricola per fare in esso degli esperimenti, i quali sono ricchi di risultati, non solo economici, ma anche morali.

Dentro a quella superficie di acque limacciose non è sepolto solo un tesoro agricolo, ma anche un tesoro di energie, di cui conviene tener conto, perchè la cooperazione nelle nostre terre è stata una grande maestra delle nostre masse.

Si può dire che il grado di maturità tecnica e di coscienza politica, che vibra in seno alle nostre masse, è frutto della cooperazione. Voglio dare alla Camera un saggio della squisitezza di questo grado di evoluzione, che, attraverso a cimenti, hanno raggiunto le nostre moltitudini. Attraverso la cooperazione i nostri operai si sono accorti di avere spinto la lotta di resistenza fino ad un limite di eccessività.

La cooperazione ha messo in rapporto il lavoratore direttamente coll'azienda agricola bandendo qualsiasi figura di intermediario e quindi il lavoratore ha potuto fare da sè, attraverso alla propria esperienza e la propria pratica, l'analisi di tutti i coefficienti della produzione agricola e quindi del

co efficiente che maggiormente lo interessava, cioè dell'energia lavoro.

Or bene, onorevoli colleghi, i nostri operai si sono accorti di avere durante una decina di anni di lotta di classe, esagerato nel richiedere e nell'ottenere dai proprietari, esagerato al punto che proprio essi di questi giorni si sono presentati alla Associazione agraria di Bologna ed hanno concordato, cosa che non mi risulta che si sia verificato altrove, una diminuzione delle proprie tariffe e nel costo della mano d'opera per rendere più agevole e più facile la cultura della risaia.

Vede dunque l'onorevole ministro che queste istituzioni le quali esercitano non solo la capacità tecnica ed amministrativa del proletariato, ma che lo mette in condizione di essere più arrendevole alle esigenze del mondo esterno e ad attingere la propria azione alle contingenze della vita sociale, sono sull'orlo del fallimento appunto per l'inondazione che mette in pericolo i loro raccolti.

Ma si può fare una obiezione di carattere finanziario che non mi posso e non mi debbo dissimulare, la quale contrasta questa aspirazione concreta alla quale certamente io do una forma che è inferiore alla sua reale importanza.

Mi si potrà dire: voi non ignorate che il contributo dello Stato per la bonifica Renana importa una spesa di due milioni distribuiti in cinquanta annualità; e questo carico lo Stato non lo può assumere così frettolosamente come voi sostenete.

Or bene questa obiezione è destituita di ogni fondamento e di ogni base, perchè non bisogna dimenticare che la bonifica Renana è classificata di prima categoria e che in confronto a queste opere di prima categoria la legge impone dei criteri assoluti. O lo Stato riesce a stringere coi consorzi delle trattative e delle convenzioni che agevolino la bonifica in modo che essa possa essere fatta, ed allora sta bene; oppure non riesce per le esigenze degli interessati, o per altre ragioni, ed allora lo Stato deve direttamente assumere l'esecuzione dell'opera.

Dunque per schivare questo esborso di due milioni lo Stato si verrebbe a trovare nel pericolo di un dispendio molto maggiore, le cui conseguenze non si possono valutare con un esame superficiale.

Dunque si tratta di una vera economia che si raggiungerebbe secondo il mio ragionamento ed il mio voto, perchè se l'onorevole ministro pensa all'ammontare dei la-

vori che ogni anno si distribuiscono ai lavoratori della provincia di Bologna, si troverà in presenza di una cifra la quale eguaglia il corrispettivo del contributo per la bonifica.

Infatti sono lavori per due milioni di lire che si distribuiscono ai lavoratori della provincia di Bologna ogni anno con questa differenza che i lavori pubblici sono una specie di beneficenza governativa di cui il Governo si fa il dispensiere e molte volte si danno a casaccio, quando la folla si assiepa e tumultua in piazza; perchè l'elemento dell'ordine si intromette e sottomette ogni altro elemento, perchè insomma queste distribuzioni di lavoro hanno un carattere eminentemente politico e non un carattere tecnico come dovrebbero avere.

Vede l'onorevole ministro che noi siamo pratici e non mettiamo velo alle nostre parole; ma questi milioni, distribuiti con criterio tecnico, rappresenterebbero, oltre che un contributo legale, una partecipazione a un'opera di redenzione delle nostre terre. Non dubito che l'onorevole Sacchi voglia dare una risposta affermativa.

Mancano pochi giorni alle nostre vacanze: ebbene, in questi giorni presenti alla Camera il provvedimento legislativo che è necessario, indispensabile per completare finalmente l'ultima fase, l'ultima parte di questa grandiosa questione della bonifica Renana.

Egli vedrà che la Camera dirà di sì, come ha sempre detto e come si prepara a dire per tutti gli interessi collettivi che si presentano al suo esame e alle sue deliberazioni con un carattere di urgenza così vivo, così pungente. E se l'onorevole ministro non credesse di presentare in questi 15 o 20 giorni il disegno di legge, autorizzi almeno le trattative con il Consorzio, di guisa che al prossimo novembre la Camera, riprendendo i suoi lavori, trovi di dover sanzionare, con il provvedimento legislativo, le trattative che fossero già compiute, che fossero già nel loro corso definite.

Onorevole Sacchi, legghi pure il suo nome a quest'opera che sarà una bellezza morale ed intellettuale per lei, perchè è una di quelle opere che sono destinate a fare la fortuna del nostro paese, a redimerlo da due che per me sono le maggiori vergogne nostre, le maggiori attestazioni delle gravi condizioni della nostra inferiorità; e cioè il fatto che il nostro paese sia tributario dell'estero per il genere di prima necessità,

indispensabile alla sua esistenza, per il grano, e sia invece un esportatore di uomini e di braccia! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Cermenati; ma non è presente.

Do facoltà di parlare all'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Onorevoli colleghi, all'ora in cui siamo, un lungo discorso non è possibile; e quindi mi limiterò a brevi osservazioni, spigolando nel vasto campo di questo bilancio alcuni punti, che più toccano gli interessi della Sicilia e specialmente di Palermo.

Si è detto, sempre, che il bilancio dei lavori pubblici, è come la mensa apparecchiata a tutti gli appetiti regionali; e forse sarà vero. Ma è anche vero che gli interessi delle diverse regioni compongono insieme l'interesse nazionale; e se le varie regioni d'Italia soffrono, per un verso, o per un altro, certamente tutto il vasto e complesso insieme degli interessi nazionali deve, necessariamente, soffrirne la ripercussione. Pertanto occorre migliorare, in tutti i modi, le condizioni delle diverse regioni e venire in aiuto dei singoli bisogni, perchè dal complesso, di questi bisogni, armonizzati e soddisfatti, possa venirne un vantaggio agli interessi nazionali della nostra patria.

Nella pregevole, nitida e precisa relazione dell'egregio amico Pozzi, a cui io, pure, voglio tributare una parola di vera lode, c'è un punto che si riconnette ad un argomento, già trattato nelle precedenti relazioni, uno dei problemi più gravi, più interessanti per l'economia nazionale; ed è quello che riguarda le strade.

Molti altri colleghi hanno parlato di questo, che è veramente elemento essenziale del miglioramento economico della nazione e risponde a un positivo bisogno, non di questa o quella regione, ma di tutta l'Italia, perchè in tutta Italia c'è bisogno di strade.

E non parlo, qui, onorevole ministro, di quelle strade, che in Commissione con altri colleghi della Sicilia vi abbiamo chieste in una intervista avuta pochi giorni fa e per cui voi avete già presentato un disegno di legge, di cui non sappiamo quanto dobbiamo ringraziarvi, perchè ignoriamo fino a qual punto possa giovare ai bisogni della Sicilia.

Parlo, invece, di strade, che mettano in comunicazione i fondi coi centri abitati, strade che sono necessarie all'incremento

dell'agricoltura, strade per le quali l'onorevole Pozzi ha scritto nella sua relazione due brani, che mi piace qui ripetere, per sottoporli alla vostra attenzione:

« Nessuna migliore destinazione possono avere i terreni in apparenza sottratti alla coltivazione, che quella della applicazione a sede di nuove strade; precetto saggio non meno, e non meno vero.

« In sostanza, le strade, nella loro funzione geografica, economica, tecnica e sociale, vincendo ogni isolamento inerte, rappresentano il movimento e la vita del paese, avvicinano il produttore al consumatore, valgono a condurre la materia al soddisfacimento delle esigenze umane e sociali, avvicinano gli uomini agli uomini ed alle cose, tutto e tutti le strade valgono a far progredire economicamente, moralmente e socialmente: in una parola, le strade servono e sono necessarie alla vita, alla civiltà ed al progresso materiale, morale e sociale ».

Parole aeree queste della relazione! Ma quando si va a riscontrare il bilancio, per fare tutto questo bene, per dare la vita, il movimento, la ricchezza all'intera nazione, ad eccezione della Basilicata e delle Calabrie, si trova stanziato un solo milione di lire!

Ora, onorevoli colleghi, io non intendo trattare, in questo momento, la questione complessa delle strade nei rapporti con la economia nazionale, anche perchè altri colleghi se ne sono occupati, con competenza e con larghezza di vedute; ma voglio restringermi soltanto alla Sicilia.

Onorevole ministro, un milione non è neppure sufficiente per la nostra Sicilia! Per essa il problema dell'economia, dell'agricoltura, dello incremento dell'istruzione e della sicurezza, è connesso alla questione della viabilità.

Senza strade, non è possibile spezzare i latifondi; senza strade, non è possibile avvicinare i coltivatori alla terra; senza strade, non è possibile impartire in quelle agglomerazioni rurali quell'istruzione popolare che è tanto necessaria per elevare il livello della cultura nazionale.

È vero che faremo una legge, per cui anche gli analfabeti saranno elettori, ma non credo che concetto del Governo sia quello di perpetuare questo stato di inferiorità morale, per cui noi ci sentiamo diminuiti non solo di fronte alle altre nazioni, ma anche a noi stessi.

Orbene, questo complesso problema del

miglioramento dell'agricoltura, della diffusione dell'istruzione, della sicurezza delle nostre campagne si ricollega all'esistenza delle strade comunali, consorziali e vicinali. E non mi pare, onorevole ministro, che il bilancio dei lavori pubblici, per questa parte, risponda ai grandi interessi della vita economica della nazione, e, per quanto riguarda direttamente la mia isola, al risveglio economico della Sicilia.

E poichè ho parlato di latifondi voglio diradare un pregiudizio, che ancora sussiste, quello di credere il latifondo siciliano odierno nelle stesse condizioni, in cui trovavasi venti o trent'anni fa.

Il latifondo di oggi non è più l'estensione sterminata di terreno destinato alla pastorizia od alla semplice coltura del grano. I proprietari hanno inteso il bisogno di migliorare, con gravi sacrifici, le loro terre; le numerose cooperative agricole formatesi in tutta la Sicilia hanno agevolato lo sviluppo delle culture intensive, e gli emigranti che tornano in patria, hanno quasi tutti impiegato quanto hanno risparmiato coi sudati lavori nelle lontane Americhe, comprando un campicello, in cui hanno continuato a profondere le loro energie.

Se non che, in questi latifondi si va all'epoca della semina, all'epoca del raccolto, ma non si può stare in permanenza, per mancanza assoluta di strade. E tale deficienza rende impossibile la istituzione di scuole rurali, come rende meno sicure le lontane campagne.

Così il problema della viabilità si presenta sempre più necessario ed urgente sotto molteplici aspetti.

Nè mi dilungo di più su questo tema, sebbene l'importanza di esso lo richiegga, nella certezza che l'onorevole Sacchi, tanto benemerito dei lavori pubblici, saprà avviarlo alla soluzione, venendo in aiuto dei comuni ed anche dei privati non già col misero milione, che deve servire per tutta Italia, escluse la Basilicata e la Calabria, ma con somme più rispondenti ai bisogni veri e vitali del paese.

E passo oltre.

Dalla viabilità terrestre vengo a quella per mare.

A questo proposito il primo problema che si presenta a me, deputato di Palermo è quella del porto.

VALENZANI. Ci vorrebbe una linea di navigazione Palermo-Anzio.

DI STEFANO. L'onorevole Valenzani interrompe per incitarmi a dire una parola

in favore della Palermo-Anzio. Ad essa io plaudo senz'altro, poichè ci avvicinerrebbe di più alla capitale come è nostro voto, ma, per ora, mi contento di chiedere al ministro che pensi un pochino al porto di Palermo.

Noi deputati di Palermo abbiamo seguito una tradizione, per la quale ci è parso sempre male il chiedere, ed abbiamo sempre attesa la spontanea offerta del Governo.

Ma, pur troppo, ci siamo trovati delusi nelle nostre speranze!

Si sono fatte varie leggi per i porti; che io non enumero, perchè la relazione ne fa una esatta rassegna, ma in queste leggi, quando finalmente si provvide al porto di Palermo, lo si fece in modo non rispondente ai nostri bisogni, cioè con una somma, da tutti i competenti riconosciuta insufficiente per eseguire le opere, che erano indispensabili a fare, di quello di Palermo, un porto degno delle tradizioni della nostra città e rispondente a quello sviluppo che, da tempo, si va attuando e che giustamente ci aspettiamo ancora maggiore nell'avvenire.

L'onorevole Sacchi conosce la disputa sorta fra i competenti, circa il migliore assetto da dare al porto di Palermo. Varii progetti furono formulati: taluno di essi proponeva di approfondire il porto attuale, tale altro di ampliarlo prolungandolo dal molo Nord, e difendendo, inoltre, il porto attuale dalle mareggiate di scirocco e levante in guisa da potersi facilmente ormeggiare i vapori, che oggi sono costretti a passare oltre od a rimanere indifesi fuori del porto, dove non possono entrare per mancanza di profondità.

Ma, oramai, se le mie notizie sono esatte, si sono fissate le basi definitive della sistemazione del porto. Prego, quindi, il ministro di affrettare, quanto più sarà possibile, i lavori, per mettere il porto di Palermo in condizione d'essere veramente utile al commercio, corredandolo di tutte le banchine e di tutti gli arredamenti per mezzo di cui il traffico possa svolgersi nel modo più agevole e spiccio e con la minore spesa.

L'onorevole ministro conoscerà, certamente, la questione, che è, ultimamente sorta tra i caricatori e gli armatori, relativamente al carico e discarico delle merci alla banchina, anzi che sotto *parangolo*.

La questione è stata abbastanza animata, per cui deve essere arrivata al suo orecchio. Orase, affrettando i lavori di arredamento, si può rendere più agevole il carico e discarico alle banchine, l'onorevole ministro si

renderà assai benemerito della nostra città e del nostro commercio.

E poichè siamo nell'ampio e libero mare, restiamoci ancora un poco, per parlare della navigazione di Stato.

La navigazione di Stato deve essere esaminata sotto tre punti di vista: il materiale, il personale, e comunicazioni (e questo è il più interessante per l'economia nazionale).

Noi abbiamo fatto questo servizio di Stato, per usare la frase immaginosa dell'onorevole Pantano, per gettare un ponte tra Napoli e Palermo. Come l'abbiamo gettato? Con tre vapori. Perchè è vero che per le comunicazioni tra Napoli e la Sicilia si sono costruiti quattro vapori, ma uno è destinato ad una linea bisettimanale Napoli-Messina-Catania-Siracusa e ritorno, e quindi non può, assolutamente, servire alla linea Palermo-Napoli.

Orbene, sono sufficienti tre vapori ad un servizio giornaliero tra Napoli e Palermo? Lasciamo stare il ponte ideale, perchè con tre vapori tra Napoli e Palermo un ponte non si attua. Ma tre vapori per un servizio giornaliero, che si deve fare alla velocità di 20 miglia, non sono assolutamente sufficienti. E perchè?... E qui raccolgo l'interruzione, che mi fa il collega Amato, il quale ebbe a preoccuparsi anche di questo, uno dei giorni scorsi, e farne tema di una interrogazione... Perchè l'uso consuma facilmente questi vapori, i quali hanno bisogno di frequenti riparazioni.

Si deve calcolare che ogni mese circa questi vapori debbono entrare in bacino per essere ripuliti, o allo scalo di oleggio per la riparazione. Così quando uno dei tre vapori è fuori uso, per le ragioni sopradette, questo servizio viene fatto con due soli vapori.

Presentemente, noi abbiamo sulla linea Palermo-Napoli due soli vapori, perchè uno si trova fuori linea per la consegna dopo il periodo di garanzia, e, dei due che restano, uno, non essendo andato in bacino quando era necessario, non si trova nelle migliori condizioni di rapidità, perchè è assai sporco, e l'altro si trova con una pala dell'elica rotta e quindi non può spingere tutta la sua velocità e ritarda perciò di un'ora o un'ora e mezzo.

Ora, se mai uno di questi due vapori abbia a subire una di quelle piccole avarie, per cui non possa mettersi in viaggio (in questi tempi si mette in viaggio anche con la pala rotta, ma se, domani, si rompe l'asse di una macchina, ciò non sarà più possi-

bile) allora questo ponte ideale, che abbiamo gettato con la navigazione di Stato tra Napoli e Palermo, si muterà, per necessità, in una vera e propria linea ferroviaria, cioè nella linea Palermo-Messina-Napoli, perchè altro mezzo lo Stato per fronteggiare questa situazione non ha.

So anzi che questo è stato preveduto appunto, e perciò è stato diramato un ordine di servizio, con cui si avvertono gli impiegati che, nel caso succedesse la interruzione del servizio marittimo, i biglietti rilasciati per mare diventano validi per la via di terra.

Per ovviare a questo gravissimo e non impossibile inconveniente, si dovrebbero assegnare alle linee Palermo-Napoli quattro vapori, quanti, precisamente, ne assegnava la Società sovvenzionata.

Vorrà l'onorevole ministro dei lavori pubblici proporre la costruzione di un altro vapore per questa linea?

Ne dubito fortemente.

Se non che, non costruendo altri vapori, continuando il servizio quelli attuali, si avrà la conseguenza che, in un brevissimo volgere di tempo, il materiale sarà così rovinato che, per ripararlo, occorrerà spendere non centinaia di migliaia di lire, come sono preventivate nel bilancio, ma dei milioni.

E bisogna riflettere che queste costruzioni costano allo Stato circa 16 milioni e che le previsioni fatte per le spese di esercizio sono state superate di oltre 2 milioni annuali.

E vengo al personale. Coll'attuale esercizio, il personale è costretto a fare un continuo servizio per molte notti di seguito ed in certi periodi fino a quaranta. Non basta: il personale di macchina è deficiente.

Ed uno dei migliori macchinisti, che abbia la navigazione di Stato, ebbe a dirmi giorni fa: Sa, onorevole, con tutta la nostra solerzia ed attenzione non sarà possibile qualche volta evitare un guaio: perchè noi dobbiamo pensare non ad una sola macchina e ad una sola caldaia, ma a tre macchine e dieci caldaie che porta ogni vapore; per cui, per quanto noi ci moltiplichiamo e per quanto facciamo attenzione e siamo più attivi, dopo aver lavorato quaranta notti di seguito, può capitare un momento in cui si ceda al peso della fatica e può succedere un guaio.

Questa, pur troppo, è la condizione dell'intero personale. E noti, onorevole ministro, che una parte di questo personale, è veramente ammirevole per la sua abnega-

zione, specialmente nell'inverno, nelle traversate laboriose, come si chiamano in linguaggio marinaro.

Esso corre da una cabina all'altra, assiste tutti i sofferenti e non bada a nessun stento, a nessuna di quelle condizioni di cose, che possono far rifuggire il nostro animo da certi posti, mostrandosi sempre pronto e vigile.

Ebbene, questo personale è stato trattato nel modo peggiore, perchè non è stato riconosciuto per esso quello che si è riconosciuto per il mozzo. Non è stata data ad esso nessuna assicurazione per l'avvenire, e non gli è stato fornito il mezzo per poter bastare alla necessità del presente. Io parlo del personale di servizio, che tutti noi, quando facciamo la traversata Palermo-Napoli, abbiamo occasione di ammirare per lo zelo, per il disinteresse e per il modo con cui esso serve ed assiste i passeggeri.

Al personale di servizio non solo s'è negata la sicurezza dell'avvenire, ma anche quel diritto di percorrenza, che si dà al mozzo e che rende possibile a questi infelici di sopperire alle più urgenti necessità della vita. Eppure lo Stato esige che questo personale passi quaranta notti sul mare, senza pigliar mai una notte di riposo!

Questo quanto al personale. Veniamo alle comunicazioni.

Data l'attuale condizione di cose, se non viene un quarto vapore che possa supplire quelli in esercizio, qualora uno di essi si trovi in riparazione, ovvero in bacino per la necessaria ripulitura, noi, un giorno, apprenderemo, che ciò che non si verificò mai con una società sovvenzionata (perchè nè per scioperi, nè per altre ragioni, la società sovvenzionata mancò mai al servizio Palermo-Napoli, ed il postale fu sempre pronto in linea) succederà con la navigazione di Stato. Così gettando il famoso ponte ideale fra Napoli e Palermo, avremo una interruzione in un servizio di assoluta necessità, per assicurare la cui continuità, si credè la navigazione di Stato, imponendo gravi sacrifici allo erario e quindi ai contribuenti!

E, sull'argomento delle comunicazioni non sembrerà inopportuno che mi occupi degli orari.

Tutte le altre nazioni: l'Inghilterra, il Belgio, l'Olanda, che hanno un servizio il quale si possa paragonare al nostro servizio Palermo-Napoli — dico male: non si può paragonare a questo servizio; perchè, là, si uniscono due nazioni e qui si uniscono due parti della stessa nazione; e quindi il

compito del Governo è assai più delicato e l'obbligo più imperioso — hanno orari che non cambiano mai, a meno che s'aggiunga una nuova linea a quelle esistenti, o venga una nuova società a mettere nuovi piroscafi.

Così il viaggiatore sa che, a quella data ora, tanto in estate, quanto in inverno, i vapori salpano; invece da noi, gli orari cambiano allegramente e silenziosamente, da un giorno all'altro, senza che il pubblico lo sappia. Il vapore ora parte alle 21, ora alle 20,45, ora alle 20,30, ora alle 21,30! Il 31 maggio, per esempio, si cambia l'orario per 1° giugno. Sicchè persone che sapevano che il vapore sarebbe partito da Palermo alle 8.30, per arrivare alle 6.30 a Napoli, dove poi avrebbero trovato il treno delle 7, che le avrebbe portate a Roma alle 11, apprendono che, per nuova disposizione, il vapore parte alle 21.30, invece che alle 20.30, ed invece del treno delle 7, che è soppresso, n'esiste un altro, alle 8,5, il quale arriverà dopo le 12, e sempre con un ritardo di mezz'ora; ritardo ordinarissimo nelle ferrovie di Stato. Ma perchè questo cambiamento?

Si avevano delle comunicazioni e degli orari che partendo alle 20,30 da Palermo ci permettevano di essere a Roma alle 11 dell'indomani. E questo vapore, in coincidenza con questo treno, era utile non solo per i viaggiatori, i professionisti, ma anche per i deputati. Mettiamo pure in ultimo i deputati, poichè non voglio suscitare le ire dell'amico Pala il quale dice che l'interesse dei deputati deve essere posposto ad altri interessi, quasichè i deputati facessero il proprio interesse e non quello delle popolazioni, che li eleggono, e della Nazione di cui sono i rappresentanti!

Questo treno, in coincidenza col vapore, era utile per i rapporti commerciali e per le comunicazioni postali giacchè, spedendo una lettera la sera alle 20,30, (ed a quell'ora tutti gli affari sono terminati) all'indomani alle ore 11 la lettera era a Roma; poteva essere consegnata alla persona a cui era indirizzata e questa poteva essere in tempo a rispondere in modo che l'indomani mattina perveniva la risposta. Invece, onorevole ministro, cosa è successo con questo cambiamento? Che il treno arriva qui dopo mezzogiorno, cioè, nella stessa ora in cui ne arrivano parecchi altri, per cui lo smistamento della corrispondenza non può essere fatto più con quella celerità con cui si faceva arrivando il treno alle ore 11; e quella posta che prima si distribuiva alle

13, ora si distribuisce alle 6.30 o alle 17. (*Commenti*). Sicuro! A Roma noi deputati, che abbiamo la posta direttamente dal Centro, riceviamo ora la posta della Sicilia non prima delle 16,30 o delle 17.

Così non già a noi soltanto, ma a tutti i cittadini, e specie ai commercianti, manca il tempo di esaminare la corrispondenza, di fare i propri affari e di rispondere, come avveniva prima dell'effettuatosi cambiamento di orario, non consigliato da nessuna utilità, non reclamato da nessuna opportunità, non imposto da alcuna necessità!

Onorevole ministro dei lavori pubblici ed onorevoli colleghi, io finisco di tediarvi. *Voci. No! no!*

DI STEFANO. Ritengo di avere trattato dei punti che sono interessanti non solo per la intera Sicilia, non solo per la mia Palermo, ma anche per tutta l'economia nazionale.

Pensi, onorevole ministro, che Palermo ha fatto molti sacrifici; pensi che Palermo ha un bacino, un cantiere, una grande fonderia, non perchè lo Stato le abbia dato i mezzi per averli, ma perchè ci sono stati enti e privati che hanno fatto gravissimi sacrifici per crearli.

Rendere inerte il porto di Palermo significa sopprimere delle energie, che avvantaggiano la Sicilia, ma che danno utilità ed incremento all'Italia.

Io mi auguro che, sia per l'interesse della Sicilia, sia per il bene di tutta l'Italia, l'onorevole Sacchi saprà provvedere al problema della viabilità interna, alla navigazione di Stato, al porto di Palermo, sede oggi d'un compartimento fiorente della navigazione di Stato a cui si vorrebbe insidiare con la nuova legge delle linee sovvenzionate; a quel porto di Palermo, che fu culla della nostra marina e che è fattore non trascurabile del commercio nazionale. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Edoardo Giovanelli, Manna, Del Balzo, Camera, Cao-Pinna, Falletti e Rubini a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

GIOVANELLI EDOARDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Approvazione di atto di transazione su vertenza causata dai tiri del balipedio di Viareggio e autorizzazione ad alienare beni demaniali in Viareggio. (708).

MANNA. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui disegni di legge:

Maggiore assegnazione sul capitolo numero 92 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (865);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (866).

DEL BALZO. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui disegni di legge, la prima, a nome dell'onorevole Squitti;

Modificazione alla legge 27 giugno 1909, n. 375, riguardante le pensioni agli ufficiali della regia marina (874);

Riordinamento del personale di macchina del corpo Reali equipaggi (875).

CAMERA. Mi onoro di presentare le relazioni sui disegni di legge:

Istituzione di un secondo posto di chimico saggiatore nel ruolo organico del personale della regia zecca (857).

Temporanea facoltà di assumere senza esami, e sotto determinate condizioni di età e di capacità, gli ingegneri occorrenti per l'amministrazione del catasto e dei servizi tecnici di finanza (852).

CAO-PINNA. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni al ruolo organico del personale delle agenzie delle imposte dirette e del catasto (802).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli del bilancio di grazia e giustizia per il 1910-11 (864).

FALLETTI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Provvedimenti per la Somalia italiana (843).

RUBINI. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome del collega Giulio Alessio, disgraziatamente oggi indisposto, la relazione sullo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1911-1912 (630).

PRESIDENTE. Tutte queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per co-

noscere quali ostacoli si oppongono alla compilazione delle varie istruzioni sui servizi, la cui mancanza riesce di danno al funzionamento dell'azienda.

« Campanozzi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra, per sapere se non giudichi conveniente sospendere la chiamata di classi fatta pel primo luglio, epoca nella quale essa sarebbe un disastro per le famiglie degli agricoltori impegnate nei più urgenti lavori dell'annata.

« Viazzi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda riprestinare la coppia di treni sulla linea Roma-Napoli, che è stata testè soppressa dalla Direzione generale delle ferrovie, con manifesto danno delle due città e specialmente del ceto commerciale napoletano.

« Arlotta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere quando intenda presentare alla Camera i provvedimenti a favore della categoria dei lottisti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Campanozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se e come intenda provvedere a togliere la disparità degli stipendi tra i segretari dei licei, ginnasi, scuole normali e i segretari delle scuole tecniche, che adempiono uguali funzioni, sempre quando essi si trovino nelle condizioni volute dagli articoli 19 e 20 della legge 8 aprile 1906. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Scano ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. I deputati Venceslao Amici e Speranza hanno presentato, ciascuno, una proposta di legge.

Le due proposte saranno trasmesse agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Domani alle 10 seduta, per continuare la discussione sulle cancellerie e segreterie giudiziarie, indi seduta alle 14.

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per le sedute di domani:

Alle ore 10.

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

Riordinamento delle cancellerie e segreterie giudiziarie (727 e 727-bis).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato De Novellis per costituzione in comune di San Nicola Arcella, frazione del comune di Scalea.

Discussione dei disegni di legge:

3. Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1910-11 (834).

4. Facoltà al Governo del Re di dare applicazione agli accordi commerciali stipulati fino al 31 dicembre 1911 (893).

5. *Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni 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 alla 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 (793).

Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed alla agenzia delle imposte di Bojano (551).

6. *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).

Discussione dei disegni di legge:

7. Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1910-11 (629 e 629-bis).

8. Proseguimento della ferrovia da Asmara a Keren (737).

9. Trasmissione di corrispondenza con la posta pneumatica (651).

10. Ampliamento della rete telefonica nazionale e stabilimento di nuove comunicazioni internazionali (758).

11. Assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1909-10 (529).

12. Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-11 (531).

13. Riordinamento dell'Amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli (707).

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

Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali. (*Approvato dal Senato*) (684).

Discussione sui disegni di legge:

15. Modificazione dell'articolo 47 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata (709).

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

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

18. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

19. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

20. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

21. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda (219).

22. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

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

24. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai co-

muni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

27. Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'applicazione del regio decreto 18 aprile 1909, n. 193 (694).

28. Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (222).

29. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato (*Modificata dal Senato*) (53-B).

30. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

31. Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel comune di Napoli (605).

32. Vigilanza nelle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale e dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini (261).

33. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

34. Conversione in legge del regio decreto n. 558 del 29 luglio 1909 riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per trasporti in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale (726).

35. Variazione ai ruoli organici dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione provinciale della Sanità pubblica. — Sulla nomina dei medici circondariali (703 e 703-bis, 704 e 704-bis).

36. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

37. Tombola telegrafica a favore degli ospedali « Umberto I » di Nocera Inferiore ed « Andrea Tortora » di Pagani (796).

38. Provvedimenti per l'istruzione forestale (652).

39. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'orfanotrofio femminile e dell'ospizio di mendicizia di Pisa (803).

40. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione (450).

41. Aumento del numero dei consiglieri di Stato (578).

42. Costituzione di consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia (587).

43. Provvedimenti per regolare i conti consuntivi degli economati generali dei benefici vacanti (146).

44. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia (449).

45. Indicazioni stradali (*D'iniziativa del Senato*) (741).

46. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 26 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).

47. Modificazione alla disposizione dell'articolo 4, lettera *g*) della legge 5 aprile 1908, n. 161, sull'ordinamento della Somalia italiana (844).

48. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto (252).

49. Modificazioni alla legge 7 luglio 1901, n. 306, relativa al Collegio-convitto per gli orfani dei sanitari italiani in Perugia (*Approvato dal Senato*) (828).

50. Saldo della gestione « Fondo vestiario e spese generali » del soppresso Consiglio di Amministrazione del Corpo reali equipaggi (819).

51. Estensione ai corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi (845).

52. Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reali equipaggi (858).

53. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele (787).

54. 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).

55. Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali (657).

56. Linea di navigazione fra l'Italia e il Cile (660).

57. Provvedimenti pel trasporto marittimo di carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della Regia Marina e delle Ferrovie dello Stato (663).

58. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo Ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli Ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello (827).

Sospesa la discussione:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1911. — Tip. della Camera dei Deputati.

