

CCCLI.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 14 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CAPPELLI**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 15731
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione</i>)	15695
BELTRAMI	15714
BIGNAMI	15727
CASOLINI	15715
COTTAFAVI	15727
DI SANT'ONOFRIO	15721
MARSAGLIA	15719
NICCOLINI PIETRO	15724
SACCHI, <i>ministro</i>	15695
TURATI	15724
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Esami nelle scuole popolari e medie (CRE- DARO).	15693
Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra (<i>Approvazione</i>)	15694
Facoltà al Governo del Re di dare applica- zione agli accordi commerciali stipulati, fino al 31 dicembre 1911.	15695
Interrogazioni:	
Sub-economo per i benefici vacanti in Con- versano (BUONVINO):	
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	15686
Linea Roma-Napoli:	
ARLOTTA	15688
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15686
DE TILLA	15687
SALVIA	15688
Penetrazione tedesca nella Tripolitania:	
CIRMENI	15689
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15689
LEALI	15691
Questione del Marocco:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15691
GALLI	15691
Questione albanese:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15692
GALLI	15692
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari.	15731
Processo verbale:	
CANNAVINA	15686

Proposta di legge (*Svolgimento*):

Costituzione del comune di San Nicola Ar- cella	Pag. 15693
DE NOVELLIS	15694
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	15694

Relazione (*Presentazione*):

Domanda di procedere contro il deputato Gallenga (MEZZANOTTE)	15693
--	-------

Votazione segreta (*Risultamento*):

Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed alla agenzia delle imposte di Bojano	15729
Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale di- pendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1910-11	15729
Autorizzazione di maggiori assegnazioni per il mantenimento delle cliniche univer- sitarie di Roma, Bologna, Cagliari, Ca- tania, Genova, Padova, Palermo, Pisa, Sassari e Pavia. Supplemento di inte- ressi maturati sui compensi dovuti alla impresa Maciachini per lavori di adat- tamento del palazzo universitario ex Botta in Pavia. Spese per l'arredamento dei nuovi Istituti presso la regia uni- versità di Palermo. Concorso dello Stato nelle spese per il monumento a Virgilio in Mantova	15729
Riordinamento delle cancellerie e segreterie giudiziarie	15729
Facoltà al Governo del Re di dare applica- zione agli accordi commerciali che ve- nissero stipulati fino al 31 dicembre 1911.	15730

La seduta comincia alle 14.35.

BASLINI, *segretario*, legge il processo verbale della seconda tornata di ieri.
PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Cannavina. Ne ha facoltà.

CANNAVINA. Ieri, per motivi di salute, che peraltro tuttavia perdurano, non potei esser presente in principio della seduta. Se vi fossi stato, come relatore della minoranza della Commissione sulla proposta di legge dell'onorevole Pietravalle « Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro e alla agenzia delle imposte di Bojano » avrei ampiamente illustrato e sostenuto vigorosamente le ragioni, per le quali la detta proposta di legge non avrebbe dovuto essere approvata, poichè perturba tutto l'ordine delle giurisdizioni; e mentre giova per alcuna parte alla popolazione del comune di Spinete, la danneggia gravemente in altro, che quella popolazione non ha mai chiesto, e cioè per l'aggregamento consequenziale al Tribunale di Isernia.

PRESIDENTE. Si terrà conto di questa dichiarazione nel processo verbale della seduta di oggi.

Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il processo verbale di cui si è data lettura.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Moschini, di giorni 4 e per ufficio pubblico, gli onorevoli: Battaglieri, di giorni 2, e Rienzi, di 4.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buonvino « per conoscere le ragioni per cui non si sia ancora provveduto alla nomina del sub-economo per i benefici vacanti in Conversano, mentre il concorso è stato chiuso da oltre un anno ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Le difficoltà incontrate durante l'istruzione delle domande dei concorrenti al subeconomato di Conversano, sono state l'unica causa del lamentato ritardo a provvedere sul concorso bandito per la nomina del titolare di quel subeconomato.

« Eliminate però tali difficoltà si è provveduto alla detta nomina con decreto firmato il 12 decorso.

« Il sottosegretario di Stato

« GALLINI ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Marangoni, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se saranno assegnati in seguito a concorso i lavori di decorazione pittorica del monumento a Vittorio Emanuele II. »

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

Segue l'interrogazione degli onorevoli Pietravalle, Gargiulo e De Tilla, al ministro dei lavori pubblici, « intorno al nuovo orario dei treni per viaggiatori sulla linea Roma-Napoli, ordinato dal 1° corrente giugno, e circa la sufficienza e le condizioni igieniche del materiale ad essa assegnato ».

L'onorevole Pietravalle non è presente...

DE TILLA. Avendo firmato l'interrogazione dell'onorevole Pietravalle, posso rappresentarlo.

PRESIDENTE. Ne ha incarico dall'onorevole Pietravalle?

DE TILLA. Sì, onorevole Presidente.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, chiedo di rispondere contemporaneamente anche a due interrogazioni degli onorevoli Salvia e De Tilla, e dell'onorevole Arlotta, che si riferiscono allo stesso argomento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Gli onorevoli Salvia e De Tilla interrogano il ministro dei lavori pubblici « per sapere se creda opportuno il provvedimento della Direzione delle ferrovie, col quale si è soppressa una coppia di treni sulla linea Napoli-Roma, quando per le feste cinquantenarie e per la Esposizione è notevolmente aumentato il numero dei viaggiatori, sì da rendere necessaria la formazione, ogni giorno, di treni bis ».

L'onorevole Arlotta interroga il ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda di ripristinare la coppia dei 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 ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Premetto una necessaria riserva, la riserva cioè che il Ministero dei lavori pubblici potrà, a seguito delle osservazioni e delle ragioni che esporranno gli onorevoli interroganti, portare agli orari le modificazioni che riterrà opportune.

Fatta questa riserva, ricorderò che il treno diretto Napoli-Roma, soppresso col 1º giugno prossimo passato, fu istituito nell'anno decorso in via assolutamente temporanea, quando cioè, a seguito del terremoto del 1908, da cui furono danneggiate le ferrovie calabro-sicule, era ritardato l'arrivo a Napoli di tutti i viaggiatori provenienti dal Mezzogiorno e quindi si lamentavano le mancate coincidenze con quei treni.

Posteriormente, essendosi riattivate quelle linee e rinforzate le linee stesse già danneggiate, si poté ottenere nuovamente la coincidenza dei treni del Mezzogiorno a Napoli con le corrispondenti comunicazioni da Napoli a Roma.

Alcuni degli interroganti hanno fatto accenno ai treni *bis* che sono stati istituiti in occasioni recenti.

Ma quei treni hanno avuto origine soltanto dal fatto della grande affluenza di viaggiatori per circostanze eccezionali che vi è stata su quella linea; non solo si sono dovuti rafforzare i treni ordinari con altre vetture, ma si sono dovuti istituire anche i treni *bis*, i quali hanno servito a sdoppiare i treni notturni.

Faccio infine osservare che nel 1905 vi erano quattro coppie di treni sulla Roma-Napoli, la prima in partenza da Roma alle 8, la seconda alle 13.30, la terza alle 19, la quarta alle 24; invece ora vi sono sei coppie di treni, la prima in partenza da Roma alle 7.30, la seconda alle 10.45, la terza alle 13.35, la quarta alle 18, la quinta alle 19.35, la sesta alle 0.25.

Ora la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, a seguito di quanto ho detto, ritiene che essendosi ristabilite le condizioni normali sulle linee calabresi, si rendeva non più necessaria la settima coppia di treni stabilita provvisoriamente l'anno scorso.

Quanto ad adottare provvedimenti ulteriori, ripeto che il ministro si riserva di esaminare, come ho detto in principio, le osservazioni che esporranno in proposito gli onorevoli interroganti.

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

DE TILLA. La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, ha usato a Napoli un trattamento alla turca. (*Oh! oh!*)

Ora è strano che mentre ci avviciniamo alla stagione estiva, quando maggiormente il bisogno si sente, come si sentì l'anno scorso e non soltanto pel terremoto calabrese, di un treno che partisse da Napoli molto per tempo, di un direttissimo che

partisse da Napoli alle 7, come partiva, per giungere a Roma prima del mezzogiorno, sia stato soppresso proprio un tal treno il quale è necessario per coloro i quali vogliono recarsi nei Ministeri, e abbiano da disbrigare affari professionali, o debbano andare presso le Corti o i tribunali. E dico soppresso, perchè averlo postergato alle 8.10, se non sbaglio, non significa aver mantenuto la comodità del pubblico, poichè partendo alle 8.5 od alle 8.10 quel treno arriverebbe, se in orario, a mezzogiorno e dieci, ma, dato il solito ritardo, arriva verso la mezza o l'una, cessando così lo scopo per cui era stato stabilito che partisse da Napoli molto presto per arrivare a Roma prima del mezzogiorno.

Non basta: un altro danno è derivato al commercio tra la capitale e la metropoli del Mezzogiorno; ed è che è stato soppresso il treno delle 8.30: quel treno che era per noi utile, anche parlamentariamente; perchè, arrivando all'una a Roma, si poteva con tutto comodo partecipare alle sedute della Camera, senza spostare quegli interessi che non è necessario siano sacrificati, quando si fa ugualmente il dovere di legislatore. Or bene, da un doppio punto di vista è danneggiato il commercio napoletano: da quello degli affari, degli interessi meridionali, e da quello dei deputati e dei cittadini meridionali in genere.

Inoltre è stato soppresso il treno che da Roma partiva alle 2.10 e che arrivava a Napoli in tempo per potere ancora sbrigare gli affari. È stato soppresso questo treno che era preferito dai forestieri e da coloro che si recavano a Napoli per gite ed escursioni e che arrivava prima che annottasse. Anche da questo punto di vista è stato soppresso senza giustificazione questo treno: perchè l'onorevole sottosegretario non può non riconoscere che il traffico è aumentato e che si sono dovuti formare i treni *bis*.

Il che significa che il traffico c'è e che i viaggiatori ci sono. Quindi non è giustificata la soppressione di questi treni.

Non posso pertanto dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario; perchè egli molto blandamente e mitemente ha promesso di provvedere, mentre avrebbe dovuto venire qui (me lo perdoni) oggi, con un provvedimento già bello e preso: quello della ricostituzione dei treni che sono reclamati dalla metropoli del Mezzogiorno e dalla Capitale: poichè gli interessi dell'una s'identificano con quelli dell'altra. (*Benissimo!*)

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

SALVIA. Senza ripetere le osservazioni dell'onorevole De Tilla, mi permetterò solo di accennare che il metodo seguito dalla Direzione generale delle ferrovie rappresenta quasi una onorevole ammenda che l'amministrazione ha voluto fare per rimediare allo sconcio d'aver ordinato bene un solo servizio; quello della Napoli-Roma. Di fatti questo servizio era stato disposto in guisa, non solo da dare uno sbocco necessario al movimento dei viaggiatori a Napoli, ma anche da dare una comunicazione conveniente a tutti coloro che dal Mezzogiorno vengono alla Capitale. Ora il provvedimento della soppressione del treno delle 7 non pure pregiudica gli interessi della Capitale ed anche della metropoli napoletana, ma rappresenta una strana inversione ideologica della Direzione generale delle ferrovie; inversione ideologica paragonabile a quella per la quale il matto si copre d'abiti di lana durante l'estate e d'abiti di tela durante l'inverno: perchè si sopprime questo treno, proprio nel periodo estivo, quando è più comodo ai viaggiatori di partire nelle ore mattutine, e si sopprime quando è aumentato il concorso dei viaggiatori, a cagione delle Esposizioni. Questo dimostra quanta poca misura e quanto scarso criterio ispirino certi provvedimenti ferroviari.

Nell'interesse quindi di Napoli e di tutto il Mezzogiorno il quale vuole avvicinarsi, per quanto è possibile, con mezzi celeri, alla Capitale, insisto nella richiesta che il sottosegretario, non trincerandosi dietro una riserva, mi possa rassicurare che il treno soppresso sarà ripristinato. (*Benissimo!*)

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

ARLOTTA. Perdoni l'onorevole sottosegretario, ma la sua risposta è stata d'un semplicismo veramente eccessivo: perchè egli, in sostanza, ha detto che il treno sarà ripristinato, se la Direzione generale lo crederà opportuno.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non ho detto questo.

ARLOTTA. Questo risponde ai criteri della Direzione generale; ma non può rispondere ai criteri del Parlamento e del paese, i quali non possono dipendere dal beneplacito della Direzione generale.

Non sono giunto poi a comprendere le argomentazioni che sono state fornite all'egregio sottosegretario di Stato che cer-

tamente, non può conoscere tutti i particolari di orario.

Dalla Direzione generale gli è stato detto: «quando i treni di Calabria non giungevano in orario, perchè le linee erano in cattivo stato, noi facevamo partire il direttissimo da Napoli alle ore 7; ora che giungono in orario lo facciamo partire alle 8 e tanti». Mi pare che dovrebbe avvenire precisamente il contrario.

Faccio poi notare un'altra cosa: che la differenza tra il treno delle 7 che si è soppresso e quello delle 8.5 che si è istituito è enorme; perchè quello delle 7 giunge a Roma alle 11, quando cioè è ancora possibile disbrigare gli affari nella mattina e partire nel pomeriggio per far ritorno a Napoli; invece il treno delle 8.5, giungendo alle 12.10 alla stazione di Termini, fa perdere tempo sino alle due e mezzo o le tre, poichè quella è l'ora della colazione, per tutti gli uomini di affari in genere.

Ho dei telegrammi dell'associazione dei commercianti e industriali di Napoli, che reclamano contro questa sostituzione. Perchè appunto ora che c'è l'esposizione, si sono venuti formando una quantità di interessi commerciali di persone che partono la mattina da Napoli e vengono a sbrigare gli affari in relazione alle diverse esposizioni ed alle relative costruzioni in corso di esecuzione e poi se ne ritornano la sera.

Finalmente un argomento addotto dall'onorevole sottosegretario di Stato è questo. Egli dice: Nel 1905 noi avevamo quattro coppie di treni e vi contentavate: nel 1911 ne avete sette...

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sei!

ARLOTTA. ...e non siete contenti. Sa l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici perchè non siamo contenti? Perchè il movimento tra Roma e Napoli si è più che raddoppiato in questi ultimi tempi. E la riprova sta nel fatto che con le sette coppie di treni che ci sono, quasi tutti i giorni si è costretti a ricorrere ai treni *bis*, ai duplicati. È un aumento di movimento incredibile, enorme e che giustifica quella tale direttissima, tanto combattuta da taluni e che quando sarà attuata dimostrerà che vi è traffico a sufficienza e per l'una e per l'altra.

Finalmente, se noi parliamo a nome dei napoletani, intendiamo riferirci anche all'interesse dei siciliani; i quali arrivano a Napoli alle sei. E non c'è nessuna ragione per far loro perdere un paio d'ore: perchè

noi non facciamo la questione di una tazza di caffè o di un biscottino alla stazione, noi vogliamo che i siciliani abbiano orari di perfetta loro convenienza e che trovino nel porto e nella stazione di Napoli tutte le comodità di orari possibili ed immaginabili.

Io dunque esorto il Ministero dei lavori pubblici a non aspettare il beneplacito della Direzione generale delle ferrovie, ma ordinare puramente e semplicemente che il treno così necessario sia riattivato. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cirmeni al ministro degli affari esteri « se sia vero che recentemente sia stato firmato un contratto, per il quale una vastissima tenuta agricola posta alle porte di Tripoli, è in massima parte affittata ed in minima parte venduta ad un gruppo di capitalisti tedeschi ».

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Onorevole Presidente, intenderci rispondere anche ad un'interrogazione dell'onorevole Leali sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Leali interroga il ministro degli affari esteri « per sapere se sia vera la cessione di un gran tenimento vicino a Tripoli ad una Società tedesca ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Rispondo con una brevissima dichiarazione agli onorevoli Cirmeni e Leali.

Si tratta di una proprietà non vasta (perchè non giunge a 100 ettari) e che un suddito inglese ha in parte venduta e in parte affittata ad un suddito tedesco. Quindi si tratta di un vero atto contrattuale privato di compra-vendita tra due sudditi stranieri, e non di concessione del governo turco. Non vi è in alcun modo la possibilità di impedire che tra due sudditi stranieri si possa stipulare un contratto di compra-vendita anche nei confini del Regno d'Italia.

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

CIRMENI. A me pare che la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato non sia più soddisfacente dei chiarimenti, che hanno pubblicato alcuni giornali col lodevole intento di prevenire un eventuale eccitamento della pubblica opinione.

Io convengo col Governo che il fatto per sè stesso non ha grande importanza. Se fosse avvenuto in un altro paese, sarebbe

stato la cosa più naturale del mondo; e sarebbe anche passato probabilmente inosservato, se il contratto fosse stato firmato per un'altra regione dell'Impero Ottomano; nella Tripolitania invece ha importanza punto trascurabile per le condizioni speciali della Germania nell'Impero Ottomano, per l'accordo e le intese dell'Italia con altre potenze nei riguardi della Tripolitania e della Cirenaica e per le condizioni purtroppo ancora anormali dei sudditi di Vittorio Emanuele III nella Tripolitania e nella Cirenaica.

Non credo di dire cosa che possa essere contraddetta, affermando che la posizione della Germania nell'Impero Ottomano è mirabilmente privilegiata. Per la genialità e per lo zelo coi quali l'imperatore Guglielmo tutela gli interessi dei suoi sudditi senza distinzione di parte politica e di confessione religiosa, per la previgente ed abile politica della Cancelleria imperiale, per l'iniziativa, lo slancio e la tenacia del popolo tedesco la Germania ha nell'Impero Ottomano una posizione invidiabile ed invidiata da tutte le altre potenze, anche perchè, anzi specialmente perchè molto difficilmente il Governo Ottomano lascia insoddisfatto un desiderio espresso dall'ambasciatore tedesco.

Che non si tratti di un semplice contratto fra privati, ma dell'inizio di una colonizzazione agricola, suggerito probabilmente dal palazzo della Wilhelmstrasse in Berlino, si può intuire dalla circostanza notevole che, secondo è stato affermato da un egregio pubblicista tornato in questi giorni da Tripoli, il signor von Lochow, acquirente in parte ed in parte affittuario della tenuta situata alle porte di Tripoli, non è un agricoltore e nemmeno un industriale agricolo, bensì un tenente della cavalleria prussiana in attività di servizio ed in congedo provvisorio; il quale, secondo un'ulteriore informazione dall'accennato pubblicista, che, a quanto pare, lo conosce da vicino, sta molto mal volentieri a Tripoli, abituato, com'è, alla vita dei salotti e dei ritrovi, ed ha avuto delle contrarietà finanziarie, che non gli permettono di intraprendere costose speculazioni.

Se queste circostanze sono esatte, possiamo permetterci di fare delle riserve sul carattere assolutamente privato attribuito dal nostro Governo al contratto in questione, e temere che si tratti invece dell'inizio di una meditata penetrazione economica, che non sarebbe in perfetta armonia con l'accordo e con le intese internazionali dell'I-

talia nei riguardi della Tripolitania e della Cirenaica.

Su questo punto estremamente delicato dell'argomento, sorvolo volentieri e passo alla parte meno pericolosa e più tangibile della mia tesi: alle condizioni anormali, pur troppo molto anormali, dei sudditi di Vittorio Emanuele III nella Tripolitania e nella Cirenaica.

È stato affermato che la tenuta fu precedentemente offerta al Banco di Roma, il quale la rifiutò. Io mi permetto di osservare anzi tutto che il Banco di Roma, come qualunque altro ente morale, non può acquistare terreni in Tripolitania; evidentemente si volle alludere ad un eventuale acquisto in nome proprio del benemerito italiano, che presiede alle sorti di quel Banco. Comunque, come e da chi è stato provato che vi siano stati un'offerta ed un rifiuto? Io ho ragione di dubitarne fortemente. Probabilmente quei benemeriti italiani, che tanti capitali hanno lanciato sulla parte delle coste africane ancora soggetta alla Turchia, che tante e tante delusioni hanno dovuto subire per la condotta molto più parolai che fattiva dei signori della Consulta, non si sono fatti avanti in questa circostanza, perchè l'amara esperienza ha attenuato la loro fede nella tutela del patrio Governo.

Cinque giorni or sono, nel suo discorso sul bilancio, il ministro degli affari esteri fece alla Camera, fra le altre, le seguenti dichiarazioni: « La nostra missione mineralogica ha incontrato alcune difficoltà ora superate. Prima che la nostra missione partisse da Tripoli era stabilito che l'arabo Mohammed Musbah avrebbe accompagnato la missione solamente per una parte del viaggio... »

PRESIDENTE. Onorevole Cirmeni, la prego di rammentarsi che il regolamento le consente soltanto cinque minuti per dichiarare se sia soddisfatto.

CIRMENI. Mi affretto alla fine, signor Presidente. Del resto mi pare che l'argomento sia importante. L'onorevole ministro degli esteri dichiarava inoltre: « Alla nostra missione archeologica sono stati permessi gli scavi di Tolmetta, che però per ragioni di clima non potranno essere cominciati prima dell'autunno. La costruzione del porto di Tripoli deve essere per legge messa all'asta e fatta direttamente dal Governo ottomano ».

In appoggio di quest'ultima dichiarazione, l'onorevole ministro citò le seguenti parole dette al nostro ambasciatore dal ministro degli esteri ottomano: « potersi pub-

blicare che tutte le voci relative a convenzioni circa i lavori del porto di Tripoli sono senza alcuna consistenza ».

Permetta la Camera che a queste precise dichiarazioni del ministro degli affari esteri io opponga ciò che mi risulta da informazioni attinte da ottima fonte e recentissime, certamente più recenti di quelle, sulle quali sono fondate le citate dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Da chi era in grado di farlo (non dico il nome per un elementare dovere di riserbo) è stato confermato alla presenza dell'interprete del Consolato italiano a Tripoli: 1° che il governatore di Tripoli cerca con ogni mezzo di guastare gli affari della *Società Tripolina* per le concessioni a sudditi italiani...

PRESIDENTE. Ma onorevole Cirmeni, ella va oltre ogni limite.

CIRMENI. 2° Che il governatore sparge la voce tra gli indigeni che tanto la missione mineralogica, quanto quella archeologica hanno scopi politici e non industriali o scientifici.

3° Che al Musbah Scerif è stato intimato realmente di non ritornare più colla missione.

4° Che tutti i notabili tripolini aderenti al gruppo italiano e specialmente lo Scerif Ghenaba sono trattati dal governatore come traditori.

5° Che è vero che lo stesso governatore favorisce il progetto per il porto di Tripoli e per altre concessioni contro le stesse iniziative del gruppo arabo perchè questo è associato agli italiani.

Per la conferma di queste chiare e precise informazioni che contraddicono fondamentalmente a quelle fatte alla Camera, cinque giorni or sono, dal ministro degli esteri, il Governo del Re non ha che da rivolgersi al Consolato italiano a Tripoli.

Essendo notorio e documentato in cento casi...

PRESIDENTE. Onorevole Cirmeni, ella poteva presentare un'interpellanza...

CIRMENI. Concludo, onorevole Presidente.

LEALI. Si tratta di cosa grave.

CIRMENI. ...essendo notorio e documentato in cento casi che l'attuale governatore della Tripolitania e della Cirenaica è, per partito preso, ostilissimo agli italiani e alle loro iniziative, io dovrei chiedere che il Governo del Re facesse del suo meglio per ottenere la sostituzione di lui; ma se questo chiedessi io direi cosa poco efficace, a nulla

valendo il cambiamento del maestro di cappella, se contemporaneamente non si cambia la musica.

L'onorevole ministro degli affari esteri fece cinque giorni or sono questa altra osservazione: « Tutto porta a sperare che non rimarranno senza frutto i prossimi colloqui fra me e il ministro degli esteri di Turchia, di cui, come collega a Londra, ho potuto apprezzare le non comuni qualità ».

Mi rincresce di dover dire che io non sono punto animato dalla stessa speranza...

PRESIDENTE. Onorevole Cirmeni, ella parla ora di un argomento estraneo all'interrogazione!

CIRMENI. Sono in argomento, onorevole Presidente! ... e di dovere ricordare all'onorevole ministro che i rapporti tra l'Italia e la Turchia peggiorarono grandemente giusto dopo l'avvento al posto di Gran Visir dell'ambasciatore turco a Roma; del diplomatico, che era stato nei più cordiali rapporti coi nostri più eminenti uomini politici e che aveva sempre tenuto a mostrarsi entusiasta dell'Italia.

L'onorevole ministro degli affari esteri sa meglio di tutti noi che la influenza preponderante nel Governo dell'Impero Ottomano non è quella del ministro degli esteri, e nemmeno quella del Gran Visir.

Il Governo ottomano è sotto la dittatura militare del ministro della guerra, il quale osò opporsi alla dittatura civile del Comitato « Unione e Progresso » residente a Salonico.

Per migliorare seriamente i nostri rapporti con la Turchia ci occorrono dunque un ottimo console a Salonico ed un eccellente addetto militare a Costantinopoli.

Non ho altro da dire. (*Vive approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Leali ha facoltà di parlare, ma lo prego di limitarsi a dichiarare se sia soddisfatto...

CIRMENI. Onorevole Presidente, ella sa meglio di me che, per argomenti meno importanti di questo, si è altre volte lasciato trascorrere il limite dei cinque minuti.

PRESIDENTE. Ma ella non doveva uscire dall'argomento dell'interrogazione.

CIRMENI. Sono stato nell'argomento, dimostrando la grande importanza della questione. Per il ministro sarà una cosa semplicissima; per la Camera e per il paese è di grande importanza. Il ministro degli esteri non è intangibile.

LEALI. Io non impiegherò certo i cin-

que minuti, e così compenserò quel minuto che ha parlato in più l'onorevole Cirmeni.

Non mi addentrerò nella questione, come ha fatto l'onorevole Cirmeni, e prenderò per buone le parole del sottosegretario di Stato.

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. È la verità.

LEALI. È la verità; sta bene. Insomma questa è una cosa che ha fatto impressione, perchè appunto è avvenuta nella Tripolitania, e data la politica estera remissiva che l'Italia fa anche con i turchi.

Prendo atto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato e lo ringrazio. Ma mi permetto di dire che se l'onorevole ministro degli affari esteri è contento di legare alla storia il suo nome in questa maniera, faccia pure; e si contenti.

Noi lo chiameremo il ministro di San Giuliano, il compiacente. Ho detto. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Larizza, ai ministri dell'interno e delle poste e telegrafi, « sulla necessità di provvedere, senza ulteriore indugio, all'impianto del telegrafo, a spese dello Stato, nel comune di Roghudi, sciogliendo così il formale impegno assunto dal Governo, ed esaudendo i voti di una popolazione che ha ben diritto ad uscire dall'attuale stato di isolamento e di abbandono ».

Questa interrogazione è però rimessa al giorno 16 corrente ad accordi presi tra l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi e l'onorevole Larizza.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Galli al ministro degli affari esteri « per sapere se sia vero che la Francia, decidendo la spedizione delle sue truppe nel Marocco, abbia mandato non una nota scritta ma verbale e che le Potenze firmatarie dell'Atto di Algeiras siensi limitate ad ascoltare la comunicazione, senza prenderne atto ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. La comunicazione alla quale accenna l'onorevole Galli è stata fatta dalla Francia verbalmente a tutte le potenze firmatarie dell'atto di Algeiras, e nessuna potenza ha fatto obiezione a quella comunicazione.

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

GALLI. Ammiro la concisione dell'onorevole sottosegretario di Stato. Ma debbo dichiarare che della sua risposta mi dichiaro soddisfatto soltanto perchè essa dimostra come le mie informazioni fossero esattissime.

Quanto alla Francia, forse perchè l'aveva saputo, non ha fatto una nuova circolare, ed ha incaricato i suoi ambasciatori di una comunicazione verbale. Quindi le potenze non ne hanno preso atto, ma semplicemente ascoltato la comunicazione.

Il fatto è importantissimo. Io non sospetto menomamente di tutto ciò che fa la Francia e di tutto quanto la riguarda, e meno che meno sospetto delle intenzioni del Governo francese. Anzi mi compiaccio nell'apprendere che il generale Meunier si sia sollecitato nell'adempire alla sua missione e mi auguro che egli possa presto tornare a Casa Blanca.

Però, mentre dura ed è legittima la condotta deferente di tutte le potenze, compresa la Germania, verso la Francia, mi compiaccio molto della risposta, poichè trattandosi di una comunicazione verbale, ciò significa che alla Francia rimane intera la responsabilità della situazione e che le potenze sono vigilanti perchè si adempia rigorosamente il trattato di Algeciras.

Ora, per quella specie di pessimismo per il quale ho creduto sempre che lo *statu quo* nel Mediterraneo occidentale non si debba cambiare senza che l'Italia intervenga, perchè altrimenti noi saremmo i vinti, mi compiaccio di questa situazione. Sarebbe stato però mio desiderio di sapere quale parte abbia avuto il ministro degli affari esteri in questa comunicazione, che cosa pensi di fare e come si atteggi, perchè la nostra situazione è molto diversa da quella della Spagna.

Anche la Spagna ha un trattato segreto con la Francia, segreto, per modo di dire, poichè lo si conosce abbastanza bene per le indiscrezioni della stessa stampa francese (*Interruzioni*). Esso stabilisce che fino al 1919 sussisterà questa condizione: che la Francia di qualunque cosa faccia al Marocco deve avvertire la Spagna, ma la Spagna a sua volta non può fare alcuna cosa senza il beneplacito della Francia.

È una condizione di cose dunque, per dire la verità, peggiore di quella che abbiamo noi; tuttavia mi permetta l'onorevole sottosegretario di Stato di aggiungere che, essendo stata portata la questione al Parlamento spagnuolo, il presidente del Consiglio, onorevole Canalejas, ha dichiarato che non intendeva discutere sul trattato segreto, ma che tuttavia, quando si tratta di dignità e dei grandi interessi del paese, non ci sono trattati segreti che tengano.

Anche il Bismarck aveva detto in altre

occasioni la stessa cosa; ed io mi auguro che, data appunto la nostra disgraziata situazione al Marocco, l'onorevole ministro degli esteri si ispiri a quella tenacia di propositi vigilanti, rispetto al trattato di Algeciras, e a quell'alto sentimento di dignità e di interesse che dimostra la Spagna; così non si dirà che l'Italia viene per ultima. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Galli al ministro degli affari esteri « per conoscere se sia vero che l'Italia e l'Austria-Ungheria abbiano fatte rimostranze alla Turchia perchè si mostri meno crudele colle popolazioni albanesi ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Come ricorderà l'onorevole Galli, nel suo discorso di venerdì 9 corrente l'onorevole ministro degli affari esteri dichiarò alla Camera che tanto egli nelle sue frequenti conversazioni con l'ambasciatore di Turchia a Roma, quanto il regio ambasciatore d'Italia a Costantinopoli, nelle sue conversazioni col ministro degli esteri ottomano, avevano in via amichevole dati alla Turchia consigli di calma e di pacificazione politica verso gli albanesi, facendo notare la necessità di tener conto delle tradizioni, dei costumi e delle condizioni particolari dell'Albania. Consigli amichevoli nello stesso senso venivano dati nuovamente dal nostro ambasciatore lo stesso giorno di venerdì 9 corrente, proprio, si può dire, mentre il ministro degli esteri aveva l'onore di parlare innanzi alla Camera; e la risposta di Rifaat Pascià alle ultime amichevoli insistenze fu assai soddisfacente.

Agli stessi sentimenti si è pur ispirato il linguaggio dell'ambasciatore austro-ungarico a Costantinopoli, e sono lieto di potere annunziare alla Camera che il regio ambasciatore a Costantinopoli ha telegrafato ieri, annunziando l'imminente pubblicazione di una larga amnistia.

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

GALLI. Mi permettano gli onorevoli colleghi di dire tutto il mio pensiero. Ho preso l'abitudine di presentare frequenti interrogazioni, perchè mi sono convinto che allo svolgimento delle interpellanze nessuno si interessa. I discorsi passano come l'acqua sotto i ponti. Ora, che cosa resta, per potere fare un'opera che non sia assolutamente inutile? Non resta appunto, che presentare interrogazioni, che giovano a richiamare

l'attenzione del Governo, e l'attenzione del paese, e soprattutto ad evitare, come avvenne testè, che si dica di aver presentato, come è stato presentato, il Libro Verde su Candia, perchè se ne discutesse in sede del bilancio degli affari esteri, mentre poi la discussione è passata, e non si sa quando il Libro sarà distribuito. (*Interruzioni*).

Ma in ogni modo lo avremo sempre più presto di quello sul Marocco intorno al quale da venti anni non si è saputo più nulla.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ma di quale Libro Verde parla? Quello su Creta è già stato pubblicato.

GALLI. No, parlo di quello sul Marocco.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Sarà presentato tra cinque minuti.

GALLI. Ma intanto non è stato ancora presentato.

Del resto colgo questa occasione per dichiarare che sono lieto ogni volta che posso trovare qualche cosa di soddisfacente nelle parole del sottosegretario di Stato od in quello che ci riferisce per conto del suo ministro.

Altro non desidero se non che l'Italia prenda il posto che le spetta, eserciti quell'influenza che è nel suo dovere, oltrechè nel suo diritto.

Io ho l'idea che noi siamo una grande nazione, e desidero che questa idea sia anche quella del ministro degli esteri.

Ad ogni modo mi conforta una cosa: che mentre la povera Russia aveva presentato una rimostranza a Costantinopoli, e tutti avevano gridato per impedire che questa voce di giustizia si udisse; oggi non solo l'Austria, non solo la Francia, ma anche l'Inghilterra, dichiara che sarebbe cosa colpevole continuare nell'indifferenza, e per fortuna lo dichiara anche l'Italia.

L'ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato, ed io me ne conforto. Così resterà, e, onorevole sottosegretario di Stato, mi dispiace di togliere una piccola sua compiacenza, così resterà dimostrato che quando io dicevo che la questione non era di politica interna, affermavo cosa vera, come ero altresì nel giusto dicendo che non si doveva dormire, ma agire.

Ho piacere finalmente dell'amnistia che concede il sultano, e di queste rose che va gittando sulle spine del suo cammino. L'anno scorso, la ferocia più barbara, con lo stesso Turghut Pascià, che ebbe il nome di sanguinario, oggi l'amnistia. Oggi Turghut

Pascià ha vinto gli insorti, sì, è vero, ma non è gloria, perchè aveva decine di migliaia di soldati armati di tutto punto, contro un nucleo di povera gente che per arma non aveva che la sola fede.

Del resto, anche colà nei canti patriottici si dice che il sepolcro degli eroi diventa un'ara e che il sangue degli eroi fruttifica la libertà. Ci rivedremo a un'altra volta!... Io soltanto oggi esprimo il desiderio che l'Italia non sia seconda ad alcun'altra potenza, come non è stata la prima adesso, nel sostenere questa causa che è causa di civiltà e di giustizia; e non sia specialmente seconda all'Austria nel sostenere la causa della civiltà di fronte alla Turchia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Presentazione di un disegno di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, approvato dal Senato: Disposizioni per gli esami nelle scuole elementari popolari e medie.

Chiedo che sia dichiarato urgente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione del disegno di legge, approvato dal Senato: Disposizioni per gli esami nelle scuole elementari popolari e medie. L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato urgente.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Gallenga, padrino in duello.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato De Novellis per la costituzione in comune di San Nicola Arcella, frazione del comune di Scalea.

Se ne dia lettura.

BASLINI, *segretario*, legge: (*Vedi tornata del 3 giugno 1911*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Novellis ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

DE NOVELLIS. Le ragioni che hanno spinto la frazione di San Nicola Arcella a chiedere il distacco dal comune di Scalea e la costituzione in comune autonomo, sono molto evidenti e molto giuste. Avrò quindi bisogno di poche parole, per raccomandare alla Camera e al Governo la proposta di legge che mi sono onorato di presentare.

La frazione di San Nicola Arcella dista dal comune 11 chilometri. Non ha strade di comunicazione di nessun genere. Vi è solo un sentiero su per le creste di burroni e di precipizi, che minacciano la vita del viandante. D'inverno gli abitanti della frazione non possono recarsi al capoluogo del comune per gli affari quotidiani di stato civile, sicchè dei nati e dei morti si prende nota quando si può, e come si può.

Le autorità non possono recarsi dal capoluogo alla frazione per sorvegliare i servizi pubblici, sicchè si hanno scuole senza sorveglianza, esercizi senza controllo, servizio medico inesistente perchè il medico dimora nel capoluogo del comune e non nella frazione, e si reca nella frazione non quando gli ammalati lo richiedono, ma quando il tempo lo permette. Quei cittadini hanno sempre desiderato il distacco; ma non hanno potuto mai chiederlo, perchè mancava la condizione economica che avesse potuto assicurare la vita autonoma al nuovo comune. Ora il patrimonio si ha.

Un benemerito figlio di quella frazione, il cavalier Siciliano, recatosi in America in tenera età, seppe formarsi, con intelligenza e lavoro, una discreta fortuna; si è ricordato della triste condizione dei suoi concittadini, e con un sentimento, di cui gli va resalode, ha voluto venir loro in aiuto.

Ha costituito una rendita annua pel nuovo comune, ha fatto costruire a sue spese le strade interne, una chiesa parrocchiale, e ha impiantato il telefono e la illuminazione a gas.

La frazione è già in progresso, e le casupole di una volta ora sono mutate in belle abitazioni, poichè quei bravi e onesti cittadini fanno a gara per rendere quella borgata una bella e amena cittadina.

Il Consiglio comunale di Scalea e quello provinciale di Cosenza trovarono giusti i desideri di quella popolazione, e dettero parere favorevole al distacco.

Per queste ragioni ho presentato la proposta di legge, e prego la Camera e il Governo di volerla prendere in benevola considerazione. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di dichiarare se consente che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Con le consuete riserve, il Governo dichiara di non opporsi che sia presa in considerazione la proposta di legge così opportunamente presentata dall'onorevole De Novellis.

PRESIDENTE. Pongo a partito se debba prendersi in considerazione la proposta di legge dell'onorevole De Novellis.

(*È presa in considerazione*).

Approvazione del disegno di legge: Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1910-11.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1910-11.

Se ne dia lettura.

BASLINI, *segretario*, legge: (*V. Stampato n. 834-A*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passiamo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« Il limite massimo dell'annualità per pensioni da concedersi nell'esercizio finanziario 1910-11 per i collocamenti a riposo, sia di autorità, sia in seguito a domanda determinata da invito d'ufficio, stabilito dall'articolo 5 della legge 29 dicembre 1910, n. 885, è per il Ministero della guerra elevato a lire trecentoquarantamila ».

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

Approvazione del disegno di legge: Facoltà al Governo del Re di dare applicazione agli accordi commerciali stipulati, fino al 31 dicembre 1911.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Facoltà al Governo del Re di dare applicazione agli accordi commerciali stipulati, fino al 31 dicembre 1911.

Se ne dia lettura.

BASLINI, *segretario*, legge: (Vedi Stampato n. 893-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura:

« Sino al 31 dicembre 1911 il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione, con decreti reali da convertire in legge, agli accordi che venissero stipulati per regolare i rapporti commerciali con altri Stati ».

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

Votazione segreta.

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

Facoltà al Governo del Re di dare applicazione agli accordi commerciali stipulati fino al 31 dicembre 1911;

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 dei nuovi Istituti presso la regia Università di Palermo. Concorso dello Stato nelle spese per il monumento a Virgilio in Mantova;

Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed alla agenzia delle imposte di Bojano;

Riordinamento delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al perso-

nale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1910-11;

Si faccia la chiama.

BASLINI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciamo aperte le urne

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'1911-1912.

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 1º luglio 1911 al 30 giugno 1912.

Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio i colleghi che mi hanno rivolto parole troppo benevole. Il mio ringraziamento non è un esordio convenzionale, ma un bisogno dell'animo, e la benevolenza usatami è il miglior compenso a quel poco di bene che posso aver compiuto nell'esercizio del mio ufficio.

Questo sento; che la buona volontà ed il desiderio di fare non mi son mai venuti meno, e son lieto di aver mantenuto gli impegni assunti sei mesi sono, quando parlai a voi sul bilancio 1910-11.

Oltre a quello ferroviario due problemi fra tutti gli altri mi parvero allora gravi ed urgenti, ed oggi mi lusingo che se ne sia ottenuta la soluzione; così per l'acquedotto pugliese, di cui è assicurata l'anticipata esecuzione, come per i paesi del terremoto, dei quali è avviata la definitiva risurrezione.

Mantenuti gli impegni per le maggiori sovvenzioni alle linee concesse all'industria privata, provveduto al miglioramento delle comunicazioni ferroviarie per la plaga più industriale d'Italia, ho cercato nei vari rami del Ministero di imprimere il maggior sviluppo, consentito dal bilancio, e sono riuscito a disporre il completamento e l'acceleramento di opere veramente urgenti che non potevano essere ritardate.

Ai vari punti, di cui annunziai lo studio e l'esame, non son mancate le più attente e diligenti cure, come richiede la gravità degli argomenti e la inevitabile incidenza finanziaria.

E poiché tutti i discorsi fatti dai colleghi si riducono alla questione delle spese, permettete che esponga brevemente alcune

considerazioni preliminari, che serviranno anche di risposta a coloro che hanno parlato della legge del quadriennio, e specialmente all'onorevole Riccio che ha invocato da me una parola franca, e la dirò senza reticenza alcuna.

Il bilancio dei lavori pubblici segue naturalmente lo sviluppo e le vicende del bilancio generale dello Stato. Da un quadro che ho fatto compilare e che ho qui sott'occhio, risultano cifre che, sebbene non del tutto omogenee fra loro, hanno però nel complesso un alto valore di indice.

Tre fasi ha avuto lo sviluppo delle opere pubbliche in Italia; una ascendiva, di mirabile progresso, che da cento milioni all'anno subito dopo il 1862, quando ancora l'unità non era compiuta, arrivò a 200 milioni nell'85-86 e raggiunse i 315 nell'87-88. Fu il culmine dei pagamenti annui eseguiti dal Ministero: e cominciò dopo qualche tempo, negli anni grigi del disavanzo e delle strette finanziarie, la seconda fase d'arresto e di discesa, amputando le spese nei vari rami dei lavori pubblici, così che nel 1897-98 si scese ad 80 milioni. Relativamente recente è la terza fase di fortunato risveglio e di ripresa, come indicano i pagamenti; che, approfittando delle migliorate condizioni della finanza, superarono nuovamente nel 1907-908 i 100 milioni; e crebbero a 174 nel 1909-10; mentre nell'esercizio in corso i risultati di undici mesi danno già un complesso di 185 milioni.

Dovrà ora questa tendenza ascendiva proseguire o spezzarsi? Siamo ancora nella fase di sviluppo o siamo invece alla vigilia di una nuova serie di anni di raccoglimento e di arresto?

Fin da quando ebbi l'onore di discutere per la prima volta il mio bilancio ve ne dissi apertamente la situazione, che è quale ho trovata quando sono andato al Ministero, giacchè in quindici mesi di mia gestione, nonostante l'impulso di acceleramento che ho creduto dover dare a molte opere, la struttura finanziaria del bilancio affidatomi non si è peggiorata. Consentite oggi che con la maggior brevità insista nell'esporgvi alcuni dati.

A maggior chiarezza lascerò da parte le spese ordinarie che rappresentano oneri continuativi e non son soggette a grandi variazioni. Fra le straordinarie stanno a sè le costruzioni ferroviarie, che danno luogo ad un movimento di capitali, e quelle per terremoto di carattere eccezionalissimo; e però alle une ed alle altre si provvede in modo

e con risorse speciali. Resta quella parte straordinaria, cui corrisponde il famoso consolidamento; e per essa le cose stanno presso a poco come vi dissi nello scorso dicembre.

Più precisamente, al momento in cui vi parlo abbiamo da compiere ancora lavori, per i quali è autorizzata una spesa di più di un miliardo; abbiamo in corso appalti ed impegni per 485 milioni; e possiamo disporre annualmente di stanziamenti stabiliti in una somma che pel 1911-12 è di ottanta milioni.

Tutto è qui. Nella correlazione di questi termini è la sostanza e sono tutti i bisogni del bilancio dei lavori pubblici.

Per le autorizzazioni non ho che ripetere quanto dissi a dicembre. Sono debiti d'onore dello Stato, promesse indeclinabili verso le popolazioni, e debbono essere mantenute anche se, come avviene pur troppo, il fabbisogno effettivo supererà le previsioni del legislatore.

Quando vedono che una legge contempla un'opera che le interessa e stabilisce in dati esercizi le somme necessarie, le popolazioni — come ha osservato l'onorevole Cavagnari — non vogliono saper altro, e non sanno che altro è autorizzazione di spesa, ed altro è stanziamento; e che ogni anno il ministro dei lavori pubblici è costretto a rinnovare il miracolo evangelico dei pani e dei pesci ed a fare entrare una quantità di opere nel letto di Procuste della spesa consolidata.

Il consolidamento fu introdotto la prima volta di fatto, se non di nome, nel 1900 ed era di cinquanta milioni, ma nel 1904 fu portato a sessanta e nel 1906 a settanta; ed i miei predecessori sentirono tutti — anche l'onorevole Rubini — così parsimonioso amministratore del pubblico danaro — il bisogno di continui incrementi; così che oggi, in virtù di varie leggi, abbiamo i seguenti limiti: 80 milioni nel 1911-12, 92 milioni nel 1912-13, 87 milioni nel 1913-14, 85 milioni nel 1914-15; nelle quali cifre, sensibilissimo sollievo, non figurano per nulla le costruzioni ferroviarie che gravavano nei consolidamenti anteriori.

Saranno queste le colonne d'Ercole allo sviluppo dei lavori pubblici? Non vi è nessuno, io credo, che vorrà sostenerlo. Basta pensare quanti anni ci vorrebbero per mantenere, goccia a goccia, il miliardo di pro-messe.

Basta pensare che oggi a San Silvestro si gestisce una immensa mole di mezzo miliardo di lavori in corso; ed anche ad am-

mettere l'assurdo di non appaltare un soldo di più, si correrebbe il rischio, con soli 80 milioni all'anno, di non poter far fronte agli impegni in corso.

Son passati quei tempi in cui si deprecava il cumulo dei residui, e si diceva che l'amministrazione era incapace di spendere i fondi che le erano stati assegnati.

Dei residui ve ne sono ancora - 103 milioni - ma vanno gradualmente smaltendosi con moto accelerato; e certo non possono preoccupare di fronte a quasi il quintuplo di impegni vigenti!

Il bilancio che discutiamo presenta, come quasi tutti gli organismi finanziari, dei disturbi di circolazione, nel senso che in alcune categorie di opere non si riesce a fare ed appaltare i progetti per cui i danari ci sono, ed in altre tutto è pronto, ma difettano i quattrini.

L'onorevole Cavagnari consiglia a stornare i fondi dall'una all'altra parte e ciò quando occorre si fa; ma vi sono dei riguardi alle regioni meno fortunate che vanno tenuti presenti, ed il rimedio non è nello stornare, ma nell'accelerare i lavori là dove i residui vi sono. *(Bene!)*

Ormai però nel suo complesso l'amministrazione dei lavori pubblici ha mostrato una potenzialità ben superiore ai confini finanziari in cui è contenuta, e, malgrado la scarsità di personale e le condizioni non ovunque favorevoli della mano d'opera e dell'industria degli appalti, si è fatto moltissimo e si è molto osato sulla via degli impegni.

Lo dico a lode dei miei predecessori, che del resto avevano una situazione migliore di tesoro.

Qualche punto nero c'è: ad esempio le opere calabresi; ove per le condizioni locali, l'insufficienza degli uffici, il sopraggiungere del terremoto, non si è riusciti ad esaurire i fondi, che un doveroso riguardo di solidarietà ha voluto conservare in bilancio per quelle nobili regioni.

Ma anche per la Calabria, come già per la Basilicata, le cose stanno mutando, e fra non molto le opere sopravvanzeranno gli stanziamenti.

Tranne per poche opere, tutte le altre categorie di lavori in cui si riparte il bilancio, hanno ricevuto ormai un impulso che non può più star chiuso nei vincoli degli odierni stanziamenti.

Voi ricordate come non molti anni sono si lamentava la tesaurizzazione dei residui delle bonifiche; ebbene oggi i residui sono

5 milioni, ma si hanno impegni in corso per 59, e resterebbero ancora da compiere 179 milioni di lavori autorizzati.

Altrettanto può dirsi per i porti, che hanno 12 milioni di residui e 53 di impegni, ed anche per essi le somme autorizzate e da stanziare in avvenire si aggirano sui 180 milioni!

Potrei continuare gli esempi.

Ormai tutti son convinti che, per far fronte ai suoi impegni, il bilancio dei lavori pubblici deve essere convenientemente migliorato.

Lo ha riconosciuto nella sua competenza, il collega del tesoro; e le proposte legislative per un ulteriore aumento della spesa consolidata nel futuro quadriennio, vi sarebbero già state presentate, se non si fosse ritenuto necessario di completarle con altri ordini di provvedimenti.

Si vuole cioè, per imprescindibile riguardo alle condizioni generali del Tesoro, che non destano preoccupazioni, ma chieggono ogni guardinga tutela, si vuole far sì che ogni eventuale miglioramento sia accompagnato da misure dirette ad evitare le future sorprese.

Ed occorre inoltre che all'aumento cui il Tesoro può consentire si aggiunga una sempre più intensa utilizzazione dei fondi disponibili, organizzando sempre meglio i servizi, in modo che si spenda bene e che il problema sia considerato qualitativamente come buon rendimento di esecuzione, oltre che quantitativamente come aumento di spesa consolidata.

Ecco perchè il disegno di legge sul quadriennio è stato rimandato a novembre, avendo preferito il breve indugio ad una risoluzione incompleta. Durante le vacanze continuerò ad esaminare questi argomenti col ministro del tesoro, e stabilita la somma indispensabile, spero di poter sottoporvi un insieme di proposte, che la esperienza quotidiana va maturando.

Ma intanto non ho voluto perder tempo e sto camminando sulla via che mi sono prefissa.

Mi sono convinto della necessità di evitare che si assumano impegni nuovi senza valutarne esattamente l'onere e l'incidenza di fronte alla potenzialità del bilancio. Quando appaltasi un'opera nuova non bisogna limitarsi a valutare l'incidenza della spesa presunta nell'esercizio in corso, lasciando che vi sia solo l'autorizzazione generica per la spesa complessiva.

In altre parole, prima di appaltare una

opera che costi un milione, non basta calcolare che per il primo anno bastano centomila lire e pel rimanente dire: sarà quel che sarà. Bisogna, con il grado di approssimazione che in siffatta materia è consentito, calcolare come andrà ripartito l'impegno negli esercizi futuri per premunirsi dalla sorpresa, quando si tireranno le somme, di trovare un cumulo di impegni cui il margine di consolidamento non basta.

È tutto un nuovo impianto contabile che io ho ordinato, e, malgrado la gran mole di lavoro, confido nella solerzia dei miei uffici perchè adempiano a tale compito.

Abituato come sono a promettere solo quando so di poter mantenere, il Tesoro avrà in me il più saldo alleato nel resistere alle domande di nuove opere ancora, oltre quelle già autorizzate. Quando si ha un miliardo di promesse da mantenere, conviene essere cauti nel non aggiungere esca ad altre facili lusinghe. Comprendo anch'io che vi sono dei casi nei quali assolutamente occorre intervenire. Non dirò per le frane, alluvioni o per altre calamità che flagellano il nostro paese. Ma vi sono delle autorizzazioni di spese nuove, che sono in realtà mantenimento di autorizzazioni già date ed esequimento di opere già ordinate dal legislatore, e vi sono dei casi in cui se non si fa qualche nuova spesa, vanno a male e si perdono le somme più ingenti già prima erogate; ed allora un ulteriore intervento si impone. Ma in complesso, come norma ben ferma e precisa, si dovrà essere rigidi e cautissimi e non porre troppa carne al fuoco, anche a costo di dover dire no a domande giuste in sè, per opere utili davvero. La sincerità è la vera forza, ed il promettere lungo con l'attendere corto è un errore ed una colpa contro lo Stato. (*Benissimo!*)

Riservandomi di presentarvi più precise proposte io sto intanto, fin d'ora, cercando di adottare praticamente, nella gestione del mio Dicastero, quei sistemi che consentano di fare un maggior numero di opere con l'annua spesa consolidata. Cerco di tradurre in atto il vecchio principio che le iniziative degli enti locali aiutino e si sostituiscano là dove è possibile all'azione di Stato. È questo un principio democratico, che non è in antitesi, ma in piena armonia con l'altro che lo Stato deve intervenire là dove le forze spontanee non bastano. Tipi diversi di azione debbono adattarsi a diverse condizioni di ambiente.

Ora è fuori di dubbio che molti comuni,

province, consorzi, che insistono perchè date opere sieno eseguite, sono in grado di eseguirle essi, ricorrendo ad operazioni di credito, e possono attendere che lo Stato rimborsi gradualmente il suo contributo in un numero di anni comportabile con i limiti ferrei del bilancio. Io ho cominciato già di fatto a seguire tale criterio, ed a sindaci e deputati che venivano da me per sollecitare grosse opere portuali ho dichiarato che lo Stato non poteva dar nuovi appalti, ed ho rivolto l'esortazione di far assumere i lavori dagli enti locali, salvo il pagamento dello Stato in varie annualità. E poichè la legge tale misura consente, sono in corso le relative convenzioni, mentre per altre opere, come le bonifiche, il sistema della legge del 1899 non appare ben conducente allo scopo.

In materia di lavori pubblici due sono i sistemi fondamentali: l'appalto o la concessione, e per quest'ultima è tipica la concessione ferroviaria che ha fatto buona prova ed è stata elaborata in modo da potersi con opportuni mutamenti applicare anche ad altre categorie di lavori. Per dare elasticità al bilancio io riterrei che converrebbe trasformare parte degli appalti in concessione. Vi sono i consorzi dell'Alta Italia (come ci ha detto il collega Romanin-Jacur cui risponderò tra breve) che son disposti a fare essi le bonifiche, da cui quelle regioni riceveranno nuova ricchezza, accontentandosi del pagamento dello Stato in cinquanta o sessanta anni.

Anche per le strade si hanno da provincie e comuni analoghe offerte. Ed è un concetto sostenuto dall'amico Tedesco che debba favorirsi, mercè sussidi, l'esecuzione di opere di interesse locale da parte dei comuni, in modo che senza aggravare gli uffici governativi di studi e direzione dei progetti, possa promuoversi uno sviluppo considerevole di lavori e diminuire le richieste di opere di Stato, tanto più che parecchie volte si possono ottenere dagli enti locali economie, ed in ogni modo è bene che chi domanda si prenda anche la responsabilità di fare.

Io non posso qui esaurire l'argomento, che è oggetto di studi da parte mia e dei miei colleghi del Gabinetto; posso soltanto dire che, mediante queste varie forme di incitamento alle iniziative locali e diluendo il pagamento dello Stato in vari esercizi, si potrà ottenere una disponibilità maggiore per compiere, a cura diretta dello Stato stesso e con ogni possibile acceleramento, i lavori nelle regioni, ove senza intervento

statale non può sperarsi in una operosità fattiva.

Se le condizioni dell'erario sono oggi tali che, senza destare preoccupazioni, inducono a guardingo avvedimento, non sarà perciò interrotto lo sviluppo dei lavori pubblici che è fonte di ricchezza e di benessere sociale, e l'opera mia e dei miei successori avrà ancora vasto campo, diretto specialmente a spendere bene e ad utilizzare meglio le risorse concesse dal tesoro.

Così che la terza fase, di risveglio, che si è da qualche tempo iniziata, non avrà subitamente fine ed all'avvenire d'Italia non mancherà la grande propulsione di una savia politica di pubblici lavori, che parecchi oratori hanno giustamente invocato come correlazione necessaria di una politica democratica e riformatrice. (*Bene! Bravo!*)

Esposti così i criteri fondamentali con cui considero la situazione finanziaria del mio bilancio, l'ora dei lavori parlamentari mi consiglia brevità, nel rispondere ai colleghi che hanno parlato; e del resto così poco tempo è trascorso dalla discussione del bilancio per l'esercizio in corso che non credo necessario ripetere molte cose allora da me dette.

Alcuni colleghi si sono occupati di problemi generali d'organizzazione tecnica, amministrativa e di appalti.

All'onorevole Sichel ed all'onorevole Sighieri, che mi esortano a presentare proposte di decentramento, rispondo che gli studi sono in corso, e forse avrebbero portato già a qualche conclusione, se non fosse sopraggiunta una utile ed opportunissima inchiesta disposta dal presidente del Consiglio per la semplificazione dei pubblici servizi. Con le idee del presidente io consento interamente e poichè molte delle osservazioni e proposte raccolte concernono la struttura e la gestione dei lavori pubblici, è necessario tenerne conto e cercar poi di ottenere una certa uniformità ed armonia di criteri semplificatori nelle varie branche delle amministrazioni dello Stato.

Intanto, secondo il mio costante criterio che è di fare subito ciò che si può fare senza toccar leggi e regolamenti, ho invitato i capi ufficio da me dipendenti a risparmiare più che è possibile le lunghe relazioni che tante volte confondono e non chiariscono le cose, e ad evitare i passaggi inutili di carte per le Prefetture, che spesso sono costrette a mettere lo spolvero su atti di esclusiva fattura e competenza del Genio civile.

Sono ben lieto che le idee, da me accennate nel dicembre scorso, di creare due categorie di ispettori del Genio civile, abbiamo avuto il consenso del collega Cao-Pinna. Son fermo sempre nel concetto che le attribuzioni e responsabilità degli ingegneri capi vanno aumentate; che il Genio civile va bensì sburocratizzato, ma che non c'è ragione di lasciare alle Prefetture formalità vane, come i visti dei certificati degli appaltatori, i permessi attinenti al regime idraulico e tanti altri atti, di cui le Prefetture stesse si lagnano di essere senza ragione gravate.

Provvederò a tutto, gradualmente, attenendomi anche al mio principio che bisogna meditare e studiare i problemi vari del mio vastissimo Dicastero, ma non mettere troppi progetti e troppa carne al fuoco, perchè si corre il rischio di lasciare i disegni di legge per sempre nel limbo degli archivi, ed è meglio, come ho fatto finora, presentare quelli che ritengo e sento maturi, perchè non tardi il rapido esame ed il giudizio definitivo della Camera. (*Approvazioni*).

All'onorevole Cao-Pinna ed all'onorevole Toscanelli, che mi hanno fatto osservare la deficienza numerica del personale del Ministero, ho risposto con l'opera, presentando cioè il disegno di legge per qualche aumento d'organico che la Giunta del bilancio esaminerà spero con benevole solerzia e che, importando limitatissima spesa largamente coperta dal gettito delle tasse di sorveglianza sulle ferrovie, tranvie ed automobili concesse all'industria privata, e consistendo in sostanza non in un aumento da oggi, ma in una reintegrazione di posti mancanti fin dall'istituzione dell'ufficio speciale merita di essere prontamente approvato. Si inizia la costruzione di 1,200 chilometri di ferrovie in Basilicata e Calabria, altre e non poche concessioni sono in corso; e se non si provvede, si corre il rischio di mal tutelare gli interessi dello Stato e del suo erario.

Quanto al Genio civile, qualche provvedimento fu preso con la legge sul terremoto dell'anno scorso.

Riconosco anch'io con l'onorevole Cao-Pinna e con l'onorevole Berti i bisogni del Real Corpo; vorrei anche vedere se è proprio possibile agevolare una specializzazione di competenze nel suo seno, e come si può coordinarne l'attività con le integranti indispensabili competenze di altri tecnici come quelli forestali. Stia sicuro l'onorevole Cao-Pinna, che anche i problemi del Genio ci-

vile saranno da me al momento opportuno affrontati.

In materia di gestione generale degli appalti hanno svolto alcune considerazioni l'onorevole Venceslao Amici e l'onorevole Sanjust, sostenendo il primo che per lavori speciali si debbano far studiare i progetti dalle ditte specialiste, e che gli appaltatori debbano essere invitati ad offrire non i ribassi ma i prezzi. L'onorevole Sanjust ha invece sostenuta l'applicazione dello schema di massimo e minimo ribasso, ed un maggior rigore nella ammissione delle imprese.

Argomenti tutti degni di studio, che, a priori, non possono essere respinti, sebbene suscitino anche essi forti obiezioni, e non sieno scevri di inconvenienti. Io personalmente ritengo che il massimo e minimo di ribasso possa riescir utile all'Amministrazione, e non divido la opinione di chi lo considera come un giuoco d'azzardo.

Ciò che importa è difendere lo Stato contro l'avidità di chi offre riduzioni eccessive, appaltando non lavori ma liti. Aggiungo che io mi spingo anche al di là dell'onorevole Sanjust, e non solo vorrei maggior rigore nell'ammissione delle imprese alle aste, ma preferirei mutare il sistema del giudizio volta per volta e sostituire almeno per i grandi lavori l'iscrizione delle imprese in elenchi, alla cui formazione potrebbe collaborare la Commissione tecnica dall'onorevole Sanjust invocata.

Vagheggio anche, senza creare nuovi uffici, e senza ricorrere al pomposo nome di osservatorio dei prezzi, che presso gli uffici del Genio Civile si tengano tariffe rivedibili periodicamente per servir di base alla formazione dei progetti.

Ma è tutta materia che richiede tempo e studi; e bisogna fare a gradi, ed io ho fatto, disponendo il riordinamento dell'ufficio contratti in modo che segua con più precisione di elementi la vita delle imprese e ne tenga esatto casellario.

* Anche per l'ufficio di revisione ho prevenuto l'onorevole Sanjust disponendone la riforma semplificatrice.

Intanto, ciò che importa è camminare, ed un passo avanti si farà presto con l'adozione dei nuovi regolamenti e capitolati, che mi ha presentato una Commissione apposita e sui quali, come sa la Camera, si è pronunciato il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In quei capitolati io volli inserire, come ha ricordato l'onorevole Quaglino, le clausole tutrici della mano d'opera, e nel mio

proposito permarrò fermamente, cercando di rimuovere ogni difficoltà perchè (ringrazio l'onorevole Sichel che ha voluto darmene lode) ritengo sempre più indispensabile quella, che chiamai la politica sociale dei lavori pubblici. (*Approvazione all'estrema sinistra*).

Pel divieto dei subappalti e dei cottimi l'onorevole Quaglino ha detto cose materiate di esperienza, che in massima mi sembrano degne di considerazione, salvo vedere se sia proprio possibile spingersi fin dove vuole lui senza perturbare troppo il rapporto di appalto. Non dubiti l'onorevole Quaglino che in me manchi la buona volontà di esaminare e di provvedere; ma intanto andiamo avanti a gradi. Volere introdurre subito le norme ch'egli desidera significherebbe interrompere la riforma in corso e rimandarla ad altri studi, insieme con le già formulate clausole del salario minimo e dell'orario massimo. Lasci che io ottenga intanto questo; poi vedremo, magari con il contributo ed il consiglio dei competenti come egli è, di proseguire avanti con spirito di modernità e di equità sociale.

L'onorevole Sichel ha notato che in un altro lato della politica sociale del mio Dicastero io ho già ottenuto risultati concreti e cioè nella cooperazione di produzione e lavoro, alla quale ho rivolto tutto il mio interessamento, con affettuosa premura pel suo attuale sviluppo, con sicura fiducia nel suo avvenire.

Il nuovo regolamento pubblicato nello scorso aprile, per le cooperative e i loro consorzi ammessi ai pubblici appalti, mentre dà pratica attuazione alla legge del giugno 1909 sui Consorzi, riforma radicalmente le norme finora vigenti sui rapporti tra cooperative e amministrazioni appaltanti.

Alla compilazione del nuovo regolamento han direttamente concorso i rappresentanti del movimento cooperativo; e dei voti, legittimi ed equi, da essi presentati io mi son dato cura di tenere il maggior conto, insistendo nello accoglierli, anche quando i corpi consultivi, al cui esame lo schema di regolamento era stato demandato, propendevano per una così rigorosa interpretazione delle leggi, che nella sua rigidità a me parve non rispondente allo spirito e alle finalità della legislazione di favore per le cooperative.

È così aperta la via ai cooperatori di assumere la grande industria degli appalti. Questa la importante innovazione della legge del 1909, che il regolamento ora attua in concreto. A scopi di cooperazione, di pre-

videnza, di istruzione sono destinati quegli utili che distribuiti in piccole quote agli ausiliari erano da questi improvvidamente sperperati; e ingiustamente sottratti ai fini per i quali erano stati accumulati. Ma, reciprocamente, nuove garanzie sono assicurate alle amministrazioni contro il falso cooperativismo, e nuove discipline si suggeriscono ai cooperatori pel miglioramento dei loro organismi.

A meglio chiarire i concetti nuovi del regolamento, e tenendo presente uno scopo per così dire pedagogico, che in questa materia non si può dimenticare, ho preso gli accordi con l'amico e collega Nitti per una circolare, che sarà a giorni rimessa e conterrà il germe di nuove e giustificate agevolazioni.

Così avviata, con novello gagliardo impulso, la cooperazione a più rigoglioso sviluppo e a più alte conquiste, continuerò a favorirne l'opera, nei pubblici appalti, fiducioso che alla mia benevolenza sarà corrisposto col più esatto funzionamento della Società e col più regolare andamento dei lavori, sradicando alcuni difetti che han sollevato non ingiustificate lagnanze.

Le cooperative non devono aspirar a regimi di monopolio, e possono riuscire utili all'Amministrazione, agendo come freno contro le eventuali coalizioni di imprenditori, e come stimolo ad una proficua concorrenza.

Di recente, per gli sgombri di Messina, la entrata in gara di alcune cooperative provette del Nord ha indubbiamente reso possibile l'aggiudicazione dei lavori con sensibili ribassi.

Alcuni lotti sono rimasti alle cooperative di Ravenna e Reggio Emilia, che hanno iniziati laggiù i lavori d'accordo con la mano d'opera locale.

Sono in corso trattative per affidare alle cooperative stesse opere di bonifica in Calabria, dove gli appalti vanno oggi bene spesso deserti o si trascurano tra difficoltà e vertenze d'ogni genere con le imprese assuntrici.

E già a buon punto sono le pratiche per la costituzione o piuttosto per la trasformazione legale dei consorzi già esistenti a Reggio, a Ravenna, a Legnago, a Messina, ed io per mio conto non esito ad anticipare lo esequimento della legge, promuovendo fin da ora le pratiche per la concessione di lavori ai consorzi, come ho fatto (e l'onorevole Maraini ben lo sa) per gli ap-

palti di tronchi della Verona-Ostiglia alle cooperative del Veneto.

Sgombrata così la parte generale, veniamo ai particolari servizi. Quest'anno il posto d'onore della discussione è toccato alle bonifiche per le quali mi vengono rivolte soprattutto due ordini di richieste.

La Deputazione veneta, con la competentissima guida dell'amico Romanin-Jacur, chiede i mezzi necessari per la esecuzione delle bonifiche in quella regione, ove fiorisce una rete millenaria di consorzi, e son pronti progetti, operazioni finanziarie, tutto; ma non si può dar corso alla concessione ed ai lavori, perchè le somme dalle leggi autorizzate sono inferiori al bisogno reale.

La stessa situazione si riproduce nelle valli fra Crostolo e Secchia di cui ha parlato l'onorevole Sichel, e nella pianura bolognese e ravennate, di cui si è occupato l'onorevole Bentini, pianura ove si addensa una fittissima popolazione che nella bonifica largitrice di ricchezza ai proprietari troverebbe lavoro e tregua alle periodiche agitazioni.

In molti luoghi, insomma, consorzi ed enti locali si offrono essi a bonificare, e non chieggono che l'autorizzazione di fare, ma ostando la scarsità dei fondi assegnati, una grande forza renditrice rimane intanto inoperosa.

A deficienza di mezzi si riferiscono pure le lagnanze di altri colleghi appartenenti a regioni, ove scarseggiano i consorzi e le bonifiche devono farsi dallo Stato. Ciò per l'alta Italia è l'assoluta eccezione, ed eccezione che dovrebbe sparire; ma avuto riguardo delle promesse del passato terrò conto di quanto l'onorevole Hirschel mi ha detto per le paludi di Biancore e lo assicuro che appena sia possibile si porrà mano all'appalto. È specialmente nella media e bassa Italia che noi abbiamo opere, ereditate dagli antichi regimi, in cui si rinnova il mito di Sisifo e si spendono milioni a spizzico, senza giungere a risultati tangibili, specialmente perchè manca un largo piano di mezzi e di attività coordinata. (*Bene!*)

A queste voci varie, ma sostanzialmente concordi, io debbo rispondere, richiamandomi alle idee che altre volte ho esposto sulle bonifiche e che la trattazione pratica dei problemi è venuta in me completando, a contatto con le difficoltà di ogni ora. Nessun programma più allettante di quello di contribuire alla redenzione della malaria

ed all'accrescimento, come disse Luigi Luzzatti, del territorio nazionale.

Vastissimo il campo di azione. Le bonifiche sinora classificate in prima categoria concernono circa un milione e duecentomila ettari di terreni o completamente sommersi o del tutto paludosi. Di sì larga estensione di territorio son già stati bonificati, e forse non computamente, 550 mila ettari; ne restano altri 650 mila da conquistare!

Per i 550 mila ettari prosciugati il Governo italiano dal 1862 ad oggi ha speso 240 milioni; per bonificare i rimanenti 650 mila sono autorizzati, e si debbono stanziare negli esercizi prossimi 250 milioni. Ma la somma, hanno ragione gli onorevoli colleghi, non basta. Si prevede che occorreranno altri fondi ancora, per più di cento milioni.

Si aggiunge che di varie plaghe paludose una rigorosa istruttoria ha riconosciuto la sussistenza dei caratteri tutti per la classifica in prima categoria; e la spesa non dovrebbe essere in complesso minore di 50 milioni.

Dico subito che, finchè c'è ancora da eseguire tante bonifiche classificate, non si possono classificare delle altre, a meno che non si tratti di casi specialissimi come quelli cui ha accennato l'onorevole Schel pel Consorzio Bentivoglio e per i terreni tra Crostolo e Secchia.

Pel Consorzio Bentivoglio, essendovi parere favorevole di alcuni Corp consultivi che lo considerano incluso in una bonifica già classificata, esaminerò se è possibile fare senza una legge. Per l'altro e più vasto comprensorio la legge occorre, ma riconosco anch'io trattarsi di una rettifica di confini più che di classificazione ulteriore. Analoga situazione può considerarsi nella bonifica di San Rocco, che è desiderata dall'onorevole Valenzani e si stende fra plaghe già classificate. Comunque, fuori di simili casi eccezionali che potranno considerarsi benevolmente, ove se ne presenti l'occasione, l'era delle classifiche deve ritenersi chiusa almeno per ora.

La questione delle bonifiche piuttosto che questione di altre classifiche e di altri fondi è questione di sistemi nuovi: e cioè di evitare sperperi, di bonificare col minimo mezzo.

La legislazione italiana sulle bonifiche, dovuta come primo impulso ad Alfredo Baccarini, è fra le più ardite di ogni altro paese. La esecuzione di Stato che ne è posta a base, ed il prevalere del criterio igienico

sono punti che altri paesi grandemente bonificatori non hanno raggiunto.

Ma difetti ed incompletezze vi sono, ed è lo stesso concetto di bonifica che occorre rivedere, nel senso come dissi altra volta (e godo che il mio concetto sia stato accolto con favore) che la meta deve essere la bonifica integrale coordinando le azioni del bonificamento idraulico, igienico ed agrario ed assicurando soprattutto che al prosciugamento dei terreni segua la colonizzazione e la intensificazione culturale. Il problema adunque è da un lato di struttura amministrativa e tecnica e di ordinamenti di ufficio, ed è dall'altro lato un problema di credito e di aiuti ai proprietari. E si innesta qui l'argomento dell'espropriazione, nel quale son disposto a seguire i suggerimenti che mi hanno dato tante volte i colleghi Celli e Samoggia, perchè ritengo che se bisogna far leva soprattutto sulle iniziative private ed agevolarle in ogni modo, non si deve consentire che la inerzia dei proprietari lasci inane la ricchezza racchiusa nella terra, e la pigrizia sia premiata con la larghezza delle indennità. Sulle terre espropriate dallo Stato potrà compiersi qualche utile esperimento di colonizzazione da parte di organismi cooperativi, e son lieto che i colleghi Sanjust e Samoggia abbiano promesso di presentarmi al più presto le proposte di cui li incaricai, insieme ad altri studiosi, per la utilizzazione agraria della vasta tenuta di Sanluri in Sardegna.

Gli altri e più vasti studi per la riforma delle leggi sulle bonifiche, che vi annunciai nello scorso dicembre, sono bene avviati, mercè l'opera di alcuni valorosi funzionari, ed ho ritenuto che sia giunto il momento di pregare altri uomini competenti, fra cui alcuni egregi parlamentari, a collaborare con me, sotto la presidenza del collega Cappelli, per la preparazione delle nuove proposte legislative.

La classifica delle bonifiche, come è nelle leggi attuali, appare imperfetta ed incompleta perchè non si adatta alle diverse condizioni naturali delle regioni italiane, nè gradua il concorso e l'intervento dello Stato. Fra le bonifiche delle terre a malaria lieve, ove lo scopo è soprattutto di aumentare la esistente ricchezza ed ove le popolazioni hanno risorse di iniziative spontanee, e le bonifiche delle plaghe a malaria grave, ove si tratta di creare le condizioni prime della vita economica, vi è una differenza profonda. Ed è mia antica convinzione rinforzata dalla

esperienza di ministro, che bisogna diversamente provvedere, in genere, alle opere dell'Alta e della Bassa Italia, perchè unità ed uguaglianza d'azione governativa, non significa applicare metodi conformi a diverse condizioni, ma adattare a diverse condizioni tipi e forme specializzate.

Forse la ricchezza grande della terra e le alte plusvalenze acquistate dai proprietari consentono in parecchi luoghi di aumentare il contributo a carico loro. Anche l'istituto della concessione, come è dalle leggi di bonifica contemplato, non riesce sempre il meglio acconcio all'azione consorziale; e conviene accostarlo, come ho già detto, al tipo della concessione ferroviaria, diluendo in una serie di anni il contributo governativo. Sono lieto che l'idea di questa trasformazione da me accennata nel dicembre scorso, sia stata accolta con simpatia da tanti colleghi come l'onorevole Sichel, l'onorevole Bentini e l'onorevole Romanin-Jacur. Sono convinto che farà strada e vorrei poter essere io ad introdurla nelle leggi nostre.

Ma sorgerà in voi spontaneo un dubbio ed un timore, che cioè, gli studi vasti ed organici da me disposti richieggano troppo tempo ed intanto nuoccia l'attesa per le opere, di cui abbiam qui sentito per voce di tanti colleghi l'impaziente aspirazione.

Ebbene, io ritengo che si debba procedere per gradi; e la revisione legislativa di cui la Commissione Cappelli è incaricata non possa eventualmente impedire che si proceda intanto ai lavori urgenti.

Parlando delle condizioni generali del bilancio ho promesso che entro il limite di spese che il Tesoro potrà consentire, cercherò di dar corso alle concessioni, per cui tutto è già pronto, a patto però che consorzi ed enti locali anticipino essi la spesa, si stabiliscano possibilmente più alti contributi da parte dei proprietari, ed il pagamento del concorso governativo avvenga a rate più lente.

Non viene meno la promessa che fece nella esposizione finanziaria l'amico Tedesco, di convenientemente provvedere appena sarà possibile, e spero che ciò sarà possibile presto, per mezzo di qualche limitato ritocco legislativo pel quale l'onorevole Romanin-Jacur ben sa che ho già pronto qualche cosa.

Intanto, per non perder tempo, non ho difficoltà a consentire che si inizino durante le vacanze le trattative e le intese con gli enti locali, salva e riservata ogni decisione

del Governo e del Parlamento. Accolgo così la proposta Sichel, e rispondo nello stesso tempo alle domande rivoltemi dai colleghi che s'interessano della bonifica bolognese, per la quale sono lieto di aver potuto avviare una razionale soluzione, e la diligente relazione della Commissione Maganzini potrà servir di traccia anche per le trattative riguardanti altre bonifiche.

È poi naturale (ed a me antico e costante amico del Mezzogiorno non occorrerebbe forse dirlo) che ad una intensificazione di opere consorziali nel Nord deve corrispondere uno sviluppo più rapido e razionale delle bonifiche del Mezzogiorno che van compiute a cura dello Stato. Io mi son fatto la convinzione che nello eseguirle si siano commessi molti errori tecnici, e vorrei evitare che si rinnovassero per l'avvenire. È deleterio il sistema di piccoli lavori e dare appalti volta per volta, sotto la pressione di premure locali o di bisogni transitori, senza un piano sistematico d'insieme, mentre poi in molte plaghe si annidano abusi, diritti secolari di utenti, vertenze e sistemi che costano allo Stato dei milioni all'anno e impediscono che l'opera si finisca mai.

Ho disposto che, una per una, si cerchi di liquidare la eredità del passato, ed ho pure ordinato che dei tecnici competenti studino il piano regolatore di quelle grandi bonifiche da compiersi dallo Stato, per avere una chiara traccia, senza la quale non si raggiungerebbe mai la mèta, e i soldi di energia andrebbero smarriti.

Inutile aggiungere che con questi piani regolatori si potrà e dovrà tener conto dei nessi che non vanno dimenticati fra bonifiche a valle ed opere idraulico-forestali a monte, giacchè anche questo è un altro aspetto di quella mia idea di bonifica integrale che con tanta benevolenza i colleghi han voluto ricodare.

Ecco pertanto, riassumendo, il piano graduale dei miei propositi per le bonifiche. Subito trattative e studi di piani regolatori delle bonifiche; poi, appena sia possibile, provvedimenti per dar corso alle opere pronte più urgenti; ed infine riforma completa della legge. Mi potranno mancare le forze, ma non la buona volontà per attuare questa scala di scopi che mi son prefisso, e confido che l'impazienza dei colleghi non mi crei involontariamente difficoltà ed ostacoli nel non facile cammino. (*Benissimo! — Approvazioni.*)

Delle questioni dei porti hanno parlato vari colleghi.

Io non credo ora entrare in un esame retrospettivo dei criteri seguiti nella politica portuale italiana; il vasto programma di costruzioni Gianturco come quello francese Freycinet può dar luogo a molte osservazioni ed i piccoli porti hanno dato e danno luogo a disparità di giudizi. Ma ormai il programma c'è ed un senso doveroso di solidarietà nazionale, come osservava l'onorevole Cavagnari, non permette più di discuterlo. Del resto, sulle funzioni e sulla utilità dei piccoli porti, ha parlato di recente uno dei più competenti in materia: l'ingegnere Inglese; e le sue considerazioni sono molto importanti.

Allo stato delle cose, onorevoli colleghi, ciò che occorre si è l'eseguire il programma tracciato. Per fortuna il piano regolatore (a differenza delle bonifiche) c'è; e per mio conto ho disposto che sia completato con allacciamenti ferroviari. Enorme lo sviluppo preso negli ultimi anni dagli appalti; e, se si sentono ancora singole lagnanze di lentezza e di inerzia, basta levarsi ad un punto di vista d'insieme per recare ben diverso giudizio. Per la costosità dei mezzi d'opera e per le difficoltà degli stessi lavori poche grosse ditte vi sono in Italia che adiscono agli appalti portuali; ma, nonostante le condizioni e le pretese di questo mercato industriale, l'Amministrazione fa moltissimo, ricorre perfino ad acquisto diretto di stromenti e meccanismi costosi, ha iniziato l'escavazione di Stato; ed in complesso, ripeto, bastano le cifre che ho poco fa citato per mostrare che nei più recenti tempi si è molto fatto a fidanza nelle potenzialità crescenti del bilancio, assumendo impegni nuovi molto ingenti.

Naturalmente il mio pensiero si rivolge soprattutto ai grandi scali, che si incamminano ormai a diventare i più importanti del Mediterraneo ed osservo con compiacenza come sui due più grandi si stiano avviando alacramente le opere verso un assetto rispondente ai bisogni del traffico, ed all'avvenire marinaro della nostra gente.

A Genova, dove ebbi così amiche accoglienze, che l'onorevole Celesia ha con tanta cortesia ricordato, l'operazione già conclusa per i milioni occorrenti al nuovo bacino, consente la più energica ripresa dell'opera colossale.

Metterò a disposizione del Consorzio un ufficio tecnico valoroso; ed esorterò a fare, perchè, ormai, in quella gran parte industriale d'Italia è innegabile (me ne sono convinto in una visita recente) che il ser-

vizio ferroviario va migliorando. Molto gioveranno le elettrificazioni e le nuove misure per le vie di accesso; e le gallerie delle Grazie, di cui mi sto occupando col commendatore Bianchi, verranno accelerate. Insomma gli inconvenienti e le distrette dipendono, più ancora che dalla scarsità ferroviaria, dalla insufficienza degli impianti portuali; e qui urge, ed al Consorzio spetta, di provvedere.

Anche a Napoli io confido che le cose si avvino meglio; e che, dopo un periodo di disgrazie materiali e di agitazioni e sospetti, la feconda cooperazione di tutti assicuri le sorti migliori di quello scalo caro al Mezzogiorno ed all'Italia.

Alla infausta distruzione dei bacini di carenaggio, succedette animosa l'opera riparatrice; ed ora i bacini sono di nuovo compiuti, perchè alcune apprensioni, del resto spiegabili pel duro passato, si sono di già dileguate. Ho dato ordine che si dia corso alle pratiche per la consegna, e l'atto formale potrà avvenire tra breve, e Napoli avrà con sè, in quel giorno, il cuore festante di tutta la nazione. (*Bene!*)

Ben più gravi apprensioni sono sorte per i lavori della diga ai Granili, e se ne è fatto eco, presentando una interpellanza, l'onorevole Salvia.

Si dubita da alcuni sui buoni risultati del nuovo sistema ideato dall'ingegnere Inglese, dei moli con massi cellulari, che appunto si applica nella costruzione della diga. Al nuovo sistema ricorsero i corpi tecnici dello Stato, dopochè si constatarono gli inconvenienti gravissimi degli altri sistemi finora vigenti, che hanno fatto tutti mala prova, perchè la forza del mare prevalse e distrusse quasi in ogni porto opere costosissime.

Il sistema Inglese consiste nel sovrapporre elementi di grandi dimensioni (quelli di Napoli pesano ognuno 100 tonnellate) a forma di anello, riempiendone poi i vani in modo da collegare l'intera pila. Teoricamente i vantaggi del metodo appaiono indiscutibili. Praticamente, a quanto mi riferiscono i miei uffici, il vantaggio principale consisterebbe nella celerità, mentre dal lato della resistenza non si sarebbe inferiori al sistema ordinario.

A Napoli si son messi in opera in un sol giorno nove massi di 100 tonnellate ognuno, formando un massiccio di 450 metri cubi di muratura. E siccome il riempimento di calcestruzzo procede di pari passo col lavoro di collocamento in opera, così si può dire

che in una giornata lavorativa, si possono eseguire 900 metri cubi di muratura. Col sistema ordinario non si è mai superato il volume di 200 metri cubi in un giorno.

I piccoli inconvenienti di scapolature che si sono verificati nella posa in opera per nulla pregiudicherebbero, lo assicurano i miei uffici, la solidità dell'insieme. Lo stesso onorevole Salvia, lo ha riconosciuto in una recente sua visita ai lavori della diga. Io, però, trattandosi in materia portuale di lavori che costano moltissimo, ritengo che la più grande prudenza non è mai inopportuna, mentre poi conviene che, a soddisfazione degli stessi funzionari, gli eventuali pregi di ciò che fanno siano conosciuti, e, se vi siano inconvenienti, si rimedi.

Epperò io son ricorso ad alcuni competentissimi tecnici, e cioè al collega Masoni ed ai professori Parvopassu e Cavenazzi, che sono decoro delle nostre Scuole di applicazione, ed insieme a due funzionari equi e valorosi, come il commendatore Coletta, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed il commendatore Russo, direttore dell'arsenale di Castellammare, li ho pregati di far rapidissimamente una indagine per riferire in base a constatazione di fatto lo stato delle cose e lo sviluppo futuro delle opere tanto importanti pel gran porto del Mezzogiorno.

Di un altro dei maggiori porti si interessa l'onorevole Di Stefano, che sollecita l'appalto dei lavori per Palermo, ed io lo assicuro che esaminerò la questione con ogni deferenza per la gloriosa capitale della Sicilia.

Passando ora ai porti minori, debbo osservare all'amico Cavagnari che per i porti di Santa Margherita e Portofino non esiste alcuna assegnazione di spesa per opere a cura dello Stato, ma potrebbero essere eseguite, a cura dei comuni, le opere interessanti il commercio col concorso dello Stato nella misura del 50 per cento.

Se i comuni presenteranno istanza e progetti, come ha fatto il comune di Rapallo, aiuterò con ogni cura la loro iniziativa. Quanto alla domanda di Rapallo, non essendo gli atti regolarmente documentati si sono richiesti quelli mancanti; ma stia sicuro l'amico Cavagnari che solleciterò più che sia possibile l'istruttoria.

All'onorevole Valenzani, infine, dico che per Anzio ho disposto che si stralcino le opere che quel comune ritiene più urgenti.

Per la navigazione interna, di cui hanno parlato gli onorevoli Sighieri e Hirschel,

è naturale che occorra, come avviene in ogni altra impresa pubblica o privata di questo mondo, un periodo di preparazione, prima della piena esecuzione della legge. La Commissione presieduta dall'onorevole Romanin-Jacur continua i suoi studi sul regolamento, ed io le rinnovo qui le più vive sollecitazioni, perchè senza quel regolamento l'opera del Governo per l'esecuzione delle nuove opere di navigazione è proprio paralizzata. Intanto tutto quello che si poteva fare si è fatto. Pei dieci milioni, che la legge accorda per le opere di ristabilimento sulle vie d'acqua già classificate, si è compilato il piano regolatore, appunto per evitare dispersioni e lavori a spizzico. Dal piano regolatore è risultato un fabbisogno quasi doppio dei 10 milioni. Si sono prescelte le opere più urgenti, si sono fatti preparare i progetti esecutivi, e l'esecuzione è già cominciata, tanto che è impegnato anche lo stanziamento del prossimo esercizio.

Anche delle classifiche mi sono occupato.

Con decreto firmato in questi giorni dal Re si è approvato un primo elenco dei corsi d'acqua che vengono iscritti in seconda classe. Di prima non ce ne è ancora nessuno; ma qui trattandosi degli interessi della difesa, la competenza è dei miei colleghi della guerra e marina, i quali hanno dichiarato che allo stato attuale non occorre alcuna classificazione in prima categoria.

Tempo dunque non se ne è perduto; e gli interessi della navigazione si sono sempre tenuti presenti, perchè, a mio avviso, non basta prendere provvedimenti speciali per opere nuove, ma occorre coordinare tutta la politica idraulica dello Stato a questo concetto di un razionale sviluppo della navigazione interna, che per troppo tempo era stato smarrito dalla legislazione e dalla pratica amministrativa, ed ora finalmente ritorna in onore per il vantaggio delle nostre industrie e dei nostri traffici. Per questo mio criterio, nel concedere le derivazioni per forza motrice, nel disciplinare i permessi di opere private lungo le sponde, nel divieto dei molini natanti, in tutto ciò, insomma, che è regime idraulico, non ho dimenticato mai la tutela della navigazione interna; per la quale del resto, l'ho dichiarato altre volte, confido soprattutto nella iniziativa delle forze locali.

I colleghi Carmine e Romanin-Jacur, che con tanto amore presiedono agli studi degli enti locali nell'alta Italia, sanno che io sono

pronto ad aiutarli in ogni modo; ed è bastata una loro richiesta perchè immediatamente, a cura del Genio civile di Milano, siano stati da me disposti rilievi e ricerche, che essi ritengono necessari per la loro nobile impresa.

Del problema stradale si sono occupati con larghezza di criteri gli onorevoli Riccio, Berti, Agnesi e Di Stefano; ed io convengo pienamente con la necessità da loro sostenuta di una politica operosa di completamento e di migliorata manutenzione. Osservo soltanto che il risveglio in questi ultimi tempi è notevole e che per le strade di allacciamento dei comuni isolati non si poteva certamente pretendere che fossero tutte eseguite nel primo triennio. Se qualche ritardo iniziale vi è stato finora, giacchè anche le leggi hanno il loro periodo di avviamento, ormai si lavora abbastanza intensamente, e sono facile profeta a prevedere che il programma triennale, che io ho formulato con ampiezza e qualche ardimento, riceverà una applicazione tale, da render necessarie a loro tempo nuove elargizioni di fondi. Non tema l'onorevole Riccio, che è, questa, materia, nella quale si può camminare molto; e non saranno i residui a preoccupare. Tutto al più vi sarà fra breve, ne sono sicuro, un residuo abbondante di debiti.

Anche per le strade nazionali sono state dette cose giustissime, nelle quali io consento. Basta gettar un'occhiata sopra una carta delle strade nazionali per comprendere come, date le nazionalizzazioni degli ultimi anni, lo sviluppo della trazione meccanica, le mutate correnti dei traffici, sarebbe opportunissima una revisione completa ed organica, per un assetto più definitivo della rete di queste importantissime rotabili.

Un primo modestissimo passo lo ho fatto con la formale revisione dei nomi e delle designazioni delle vie nazionali.

Se io avessi agio e tempo, e soprattutto la sicurezza di poter poi contare sui fondi necessari, non esiterei ad assumermi l'impegno di affrettare la compilazione e l'esecuzione di un programma di rifacimento della viabilità nazionale, e creda l'onorevole Riccio che un ministro è sempre lusingato di legare il suo nome a queste belle ed organiche riforme. Ma la necessità mi costringe a non promettere se non so di poter mantenere.

Vedrò di ordinare gli studi, ma quando ancor tanto resta da fare per mantenere le

vecchie promesse che io ho ereditate andando a San Silvestro, l'onorevole Riccio che è così competente anche in materia finanziaria vorrà riconoscere che in me ogni cautela è più che doverosa.

L'onorevole Cavagnari ha parlato del ritardo sui pagamenti di sussidi per strade di accesso alle stazioni.

L'abrogazione di ogni limite di tempo da me promossa con la legge delle calabro-lucane e l'interpretazione estensiva data dal Consiglio di Stato ad alcune disposizioni della legge del 1903, hanno dato nuovo incremento alle domande dei comuni che si fanno sempre più numerose. Al fine di facilitare la esecuzione di detti lavori si sono in questi ultimi esercizi aumentati notevolmente gli stanziamenti tanto che mentre nel 1908-909 furono iscritte in bilancio lire 1,410,000 nei successivi 1909-10 e 1910-11 si salì a lire 2,000,000 e lire 2 milioni e mezzo. Ma, tenuto conto degli impegni esistenti in lire 20,000,000 e delle domande che continuamente pervengono, non si può pretendere che il pagamento corrisponda sempre all'avanzamento dei lavori, e, secondo le idee generali che vi ho esposte, io ritengo necessario che i comuni ricorranò più largamente ai mutui consentiti dalla Cassa depositi e prestiti, affinchè il peso annuo dello Stato sia più diluito nel tempo, e si possano compiere subito maggior numero di lavori in tutte le regioni italiane.

All'onorevole Leali che si lagna dei ritardi per la rettifica della strada nazionale Cassia osservo che la prima parte dei lavori è quasi ultimata, e quanto all'altra parte dei lavori, riconoscendo giusti i suoi lamenti ho ordinato all'ufficio del Genio civile di Roma di presentarmi il progetto entro il prossimo luglio e, non appena compiuta la necessaria istruttoria, ne disporrò l'appalto.

Confido che questo mio personale intervento sodisferà l'onorevole Leali e rimedierà alle lentezze del passato ed al ritardo dell'ufficio sovraccarico di tante altre attribuzioni.

Dei problemi delle manutenzioni e delle strade rurali, hanno parlato l'onorevole Riccio e l'onorevole Berti. Confermo che non vengono dimenticati.

Pei sistemi di manutenzione, dopo la lunga serie di studi teorici, ne ho ordinato uno più pratico ed ho richiesto ad alcuni competenti su quali tronchi e con che metodo e con che spesa si può far lo esperimento.

Per le strade rurali, ove tutto (come ho detto altra volta) va condotto alla questione finanziaria e cioè al concorso dello Stato in forma diretta o di sgravio del servizio dei debiti, si sta esaminando dai rappresentanti dei vari dicasteri le proposte del collega Scorciarini-Coppola e l'occasione vale a riprendere e speriamo a definire studi che durano da tanti anni. Ma onorevoli colleghi, poichè la sincerità soprattutto mi sta a cuore: debbo ripetere il mio motivo fondamentale.

Nessun problema sarà trascurato; ma non bisogna mettere troppa roba avanti, quando molti son già gli impegni; ed i disegni di legge il Governo deve presentarli quando è sicuro che non cadano negli archivi in placido sonno.

Durante la discussione del disegno di legge ferroviario, promisi che avrei presentato al Parlamento una relazione del direttore generale con precise risposte agli appunti specifici rivolti a quell'azienda. L'impegno è mantenuto, ed ho qui davanti le bozze della relazione che sarà a giorni distribuita ad ogni membro del Parlamento, in omaggio al controllo che i rappresentanti della Nazione devono esercitare sui pubblici servizi, ed al dovere ed al diritto di dare le necessarie spiegazioni. (*Commenti*).

Credo intanto doveroso, davanti alla Camera, di far presente che in momenti eccezionali ed intensi come quelli delle attuali feste ed inaugurazioni di mostre internazionali, con un numero stragrande di treni quotidiani, quale si ebbe a Torino ed a Roma, il servizio non diede luogo a perturbamenti e ad inceppi. Lo spettro delle crisi per la precedente esposizione di Milano, che qualcuno pur aveva affacciato, si dilegua ormai per sempre, e dell'esame di maturità dato dall'Amministrazione ferroviaria mi sembra giusto dare atto, (*Bene! — Commenti*) rivolgendo una dovuta parola di elogio agli alti funzionari che dirigono il servizio come agli agenti più modesti e più utili che si mostrano sordi ad ingannevoli lusinghe, e con la fedeltà e la devozione al lavoro recaron anch'essi contributo ed omaggio alle feste cinquantenarie che l'Italia ha celebrato. (*Benissimo! Bravo!*)

Ciò premesso, ed entrando nelle questioni particolari, non avrò difficoltà ad occuparmi col commendator Bianchi dei miglioramenti sulle linee pugliesi, che l'onorevole Cotugno e l'onorevole Ravenna invocano. Inconvenienti vi sono; ma nella loro lealtà

gli onorevoli colleghi vorranno riconoscere che in questi anni di esercizio di Stato le comunicazioni ferroviarie con le loro regioni sono state di molto e continuamente migliorate. Ed il loro concetto che la ferrovia deve essere sprone di elevamento per le regioni del Mezzogiorno e vincolo morale di unificazione delle varie parti d'Italia è concetto mio e della Direzione generale.

Se si badasse ad un puro criterio finanziario e di rendimento, molte regioni non avrebbero il numero dei treni ed il servizio rapido che ora hanno. Basta gettare una occhiata sui grafici pubblicati dalla Direzione generale per vedere dove si accentrano i traffici e dove sono i redditi veri dell'azienda.

Ma anche al di là delle poche plaghe congestionate di movimento ferroviario, vi son bisogni che vanno tutelati e la ferrovia va considerata come un'avanguardia. Io, pertanto, fermi i criteri di migliore utilizzazione dei treni esistenti, cui si ispira la recente legge sul riordinamento delle ferrovie di Stato, non esiterò a favorire le migliori tutte che sia possibile introdurre, anche ove il traffico non le giustificherebbe.

Una delle questioni di maggior rilievo ed urgenza è quella sollevata dall'onorevole Celesia sui raddoppiamenti di binario.

I doppi binari sono assolutamente indispensabili, non solo per soddisfare all'aumento della circolazione sulle linee esistenti, ma anche per procurare che la corsa dei treni sia meno vincolata di quello che è attualmente, dando luogo ad irregolarità di marcia e ad ingenti spese per imperfetta utilizzazione di materiale e di personale. D'accordo con l'onorevole Celesia che il costruire i doppi binari è un buon affare, e che i doppi binari sono necessità imprescindibili più ancora che tutte le linee nuove.

Ma nell'utilissimo impianto le ferrovie di Stato non possono ora impegnare più di 15 milioni all'anno, per la ferrea necessità dei limiti stabiliti alle spese per aumenti patrimoniali. Ed occorrono invece altri 1600 chilometri di raddoppio, per provvedere alle linee aventi un transito superiore ai 25 e fino ai 45 treni al giorno. Occorrono cioè, per tradurre i chilometri in danaro, ben 450 milioni; vale a dire bisognerebbe, con 15 milioni all'anno, metterci ben 30 anni. (*Commenti*).

È una di quelle situazioni finanziarie che ho avuto oggi l'occasione di profilare anche per altri rami del mio Dicastero, e non mi rifiuto di mettere tutto il mio mi-

glier impegno per veder di risolvere la grave difficoltà, fermo in ogni ipotesi rimanendo il principio che dovrebbe essere la stessa azienda ferroviaria a sopportare l'aggravio degli interessi e dell'ammortamento sulla parte del bilancio. Non mancano offerte della privata industria per assumere essa i lavori di costruzione dei raddoppi; salvo il pagamento a rate, anche questo sistema può essere esaminato.

Insomma, l'onorevole Celesia ha il mio pieno affidamento che terrà questo argomento in primissima linea, e che lo ritengo urgente; ma comprenderà, egli ch'è uomo di Governo, come non possa, senza accordi ed accertamenti preliminari, dare una vera risposta affermativa.

Certo si è che ovunque, negli impianti delle stazioni come nei secondi binari si attende e si invoca l'azione dell'amministrazione; e la geniale operosità dei suoi figli assicura poi oggi all'Italia nuovi e superbi trionfi nel campo della trazione elettrica, che apre nuovi orizzonti nella tecnica delle costruzioni rendendo possibile superare alte pendenze e realizzare risparmi d'esercizio. Tutto ciò porta elementi nuovi alla questione degli aumenti patrimoniali, e bisognerà porla nuovamente sul tappeto, bene inteso senza pregiudicare la saldezza finanziaria dell'azienda, cui si rivolgono gli sforzi dell'ultima legge.

Quanto a particolari richieste di alcuni colleghi, l'onorevole Cavagnari ha veduto che alla mia promessa di qualche giorno fa per l'acceleramento della direttissima Tortona-Genova, è seguita rapidamente la presentazione del disegno di legge. In tre anni si avranno la Ronco- Arquata, i due tronchi estremi della direttissima, e la elettrificazione su tutta la linea risultante, con immenso vantaggio per i traffici liguri.

Gli studi intanto della tratta Genova-Rigano, comprendenti anche la grande galleria, sono compiuti, e la Direzione generale mi assicura che, entro luglio, verranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici e nella prossima primavera si potrà porre mano ai lavori.

All'onorevole Quaglino rispondo che ho dato disposizioni perchè, entro il mese, le tre ditte assuntrici della Vievola-Tenda possano iniziare i lavori.

Delle ferrovie concesse all'industria privata ha parlato acutamente l'onorevole Toscanelli. Egli ha riconosciuto che fra i vari sistemi di concessione quello italiano della

sovvenzione chilometrica fissa presenta forse i minori inconvenienti.

Ma l'onorevole Toscanelli osserva che, se siffatto sistema basta alle tramvie ed alle ferrovie d'interesse locale, mentre le linee direttissime debbono essere costruite ed esercitate dallo Stato, vi è una zona intermedia di congiungimenti e completamenti e raccordi della rete esistente, in cui meglio converrebbe adottare il metodo, accolto per alcune linee nella legge del 1908, della concessione di sola costruzione all'industria privata, lasciando sempre l'esercizio allo Stato.

Debbo anzitutto notare che l'onorevole Toscanelli è stato troppo pessimista ed ha ricorso a colori troppo neri per affermare che di ferrovie complementari e secondarie non se ne costruiscono più in Italia. Un anno fa, parlando a Covigliajo, ed anche più di recente, ho potuto dimostrare con le cifre che siamo in una curva di impressionante sviluppo per tutti i sistemi di trazione meccanica concessi alla privata industria.

Per accennare soltanto alle nuove ferrovie, mi basti dichiarare che dal 1º gennaio 1907 ad oggi sono state concesse o sono di imminente concessione 20 ferrovie sussidiate, per una lunghezza complessiva di chilometri 859 e ciò a prescindere dalle ferrovie concesse in sola costruzione (4 linee per chilometri 152) e dalla rete calabro-lucana, pure concessa nel 1911, che da sola misurerà oltre 1200 chilometri.

Del resto, che nessun ristagno si sia avuto nelle nuove concessioni di ferrovie risulta anche dal fatto che, mentre nel 1907 si aveva disponibile per nuovi impegni un fondo di sei milioni e mezzo, il fondo disponibile sarà ridotto al 1º luglio 1911 a due milioni e mezzo, con cui si dovrà far fronte agli impegni che deriveranno dalle domande in corso di istruttoria. Bene inteso poi che con separati fondi venne provveduto così per le quattro linee concesse in sola costruzione come per le linee calabro-lucane.

Degli 89 chilometri di ferrovie concesse in costruzione ed esercizio negli ultimi anni, chilometri 465 sono a scartamento normale e chilometri 394 di linee a scartamento ridotto, le quali ultime sia per le modalità di costruzione, sia per i traffici che sono destinate a servire, sia per i centri che collegheranno non potrebbero confondersi con le tramvie come ha mostrato di ritenere l'onorevole Toscanelli.

Non è quindi il caso di denunciare la

mancata esecuzione delle leggi in questa materia.

Certamente, il sistema della sovvenzione chilometrica normale non può bastare a tutto, ed il Governo non ha esitato a ricorrere a disposizioni speciali per lo specialissimo caso delle calabro-lucane; ed ora, convinto che sia necessario anche un aumento generale nel limite della sovvenzione, lo ha proposto in quella misura che, pur tenuto conto dell'aumento dei costi di costruzione, l'esperienza ha fatto ritenere sufficiente per uno sviluppo notevole di nuove linee.

Quanto alla concessione di sola costruzione, l'onorevole Toscanelli ricorderà come nel 1908 furono contrapposte obiezioni specialmente finanziarie, sostenendosi che meglio convenga al Tesoro procurarsi subito i mezzi con la emissione di titoli per provvedere ai lavori direttamente.

C'è poi il timore che il costruttore, non avendo da esercitare la linea che costruisce, vi possa mettere diligenza minore.

Di fronte alle critiche io riconosco i vantaggi, che consistono specialmente nello alleggerire l'azienda statale di compiti non essenziali al suo scopo e nel poter forse ottenere in date condizioni costi minori. Ma, se volentieri prometto di meditare ancora le cose dette dall'onorevole Toscanelli, egli comprenderà che io non posso assumere senz'altro l'impegno di una riforma sistematica nel senso da lui desiderato, tanto più che, se c'è la sua tendenza ad incorporare nella rete statale linee secondarie, sia pur costruite per concessione — come venne fatto per la ferrovia Volterra-Saline, indicata dall'onorevole Toscanelli e mi propongo di fare per altre piccole linee già concesse e da costruirsi a scartamento normale — vi è anche una diversa tendenza, di cui bisogna pur tener conto, per scaricare l'Amministrazione di Stato della gestione di tutte le linee d'interesse locale e sussidiarie che più convenientemente possono raggrupparsi con ferrovie di nuova costruzione da affidarsi all'esercizio privato.

Anche qui si adducono vantaggi ed inconvenienti; e le generalizzazioni troppo sempliciste sono pericolose; ma, ove se ne presenti l'opportunità, non esiterò a seguire i precedenti saviamente eclettici e sperimentali della legislazione nostra, che ha fatto ricorso all'una e all'altra forma, a seconda dei diversi casi; e vi sono già esempi di linee di Stato cedute o di cui fra breve vi proporremo la cessione in esercizio ai pri-

vati, come la Brescia-Iseo, la Lucca-Bagni di Lucca, la Francavilla-Lecce, ed altre.

Comunque, ripeto, anche tutta questa materia delle ferrovie concesse, di cui ha parlato l'onorevole Toscanelli, è oggi ripresa in esame. La Commissione per i regolamenti è a buon punto nel suo poderoso lavoro; procederemo subito dopo ad una semplificazione dei capitoli e patti di concessione e vigilanza; nè quando siansi compiute le altre tappe mi ricuserò ad una eventuale revisione legislativa, resa ormai possibile e facile per l'avvenuta formazione di un testo unico, che sintetizza tutte le leggi emanate dal 1865 in poi.

Un'ultima parola debbo all'onorevole Toscanelli, circa la Livorno Vada, per la quale è già stata il giorno 5 del corrente mese intimata la diffida pel riscatto. Riscatto veramente indispensabile, sia per il carattere della linea, sia perchè altrimenti lo Stato subirebbe un danno finanziario ingente.

Quanto all'ordine del giorno Sichel pel riscatto della Parma-Suzzara, farò studiare la questione pur senza assumere, come è naturale, nessun impegno prima che gli studi siano compiuti.

E vengo alla questione, così ardente per passioni regionali, della Civitavecchia-Orte. Se vi è stato ritardo nella decisione, non si deve imputare agli uffici, che hanno messo nelle loro istruttorie il più imparziale zelo; ma alla difficoltà stessa della questione. Ecco, onorevoli colleghi, come stanno le cose. Da un lato il Consiglio superiore dei lavori pubblici preferisce il tracciato della Mediterranea per Manziana; dall'altro lo Stato Maggiore vuole, per ragioni militari, il tracciato Petrucci per val di Mugnone. Si torna — badate — al Consiglio superiore; ed esso insiste con nuove considerazioni; ma a sua volta lo Stato Maggiore tien fermo. Si comprendono quindi le cautele e l'indugio nella decisione del Governo, che non poteva essere leggermente presa, anche perchè si tratta non di fare una concessione formale ma di assicurare la esecuzione di una linea.

Ma io (e l'onorevole Canevari ha avuto per me espressioni di fiducia) assumo oggi impegno che appena chiusa la Camera la questione sarà riesaminata e si vedrà di risolverla tenendo conto dei voti delle popolazioni di cui si è fatto eco.

Accanto alla rete ferroviaria si è in questi ultimi anni sviluppato con mirabile impulso la rete automobilistica.

All'onorevole Riccio che con parole lusinghiere ha ricordato il mio discorso di Covigliajo rispondo che non ho mutato idee e che ritengo necessario non spezzare un esperimento di tanta importanza. Il Tesoro mi ha dato affidamento che nuovi fondi non mancheranno all'impianto delle nuove linee più urgenti, ed in base a questi affidamenti, la Commissione Silvarezza sta ora graduando le domande già completamente istruite e che ammontano a ben 53. Bisogna però riconoscere che l'onere del bilancio sale molto: e solo con le linee già concesse tocca i 3 milioni e 300 mila lire all'anno, mentre 1 milione occorrerà per le linee già sottoposte alla Commissione, le quali sono affidamento dato alle popolazioni e non possono venire ritardate.

Pertanto, mentre anche in questa materia, giusta il costante criterio in ogni campo seguito, cercherò di liquidare e far fronte agli impegni del passato, esaminerò anche in qual modo si possa contenere l'onere per l'avvenire, assicurando che siano sovvenzionate le linee veramente utili ed indispensabili, dei luoghi ove non giunge la vaporiera e le distanze sono proprio tali da richiedere l'intervento ed il sacrificio finanziario dello Stato.

Converrà stabilire per legge e regolamento quali condizioni dovranno effettivamente presentare le linee sussidiabili; converrà determinare un limite di impegno annuo per le nuove concessioni, in modo che l'incremento degli stanziamenti non debba essere per questo titolo indefinito; ed infine converrà forse tornare su un'idea sostenuta dal collega Tommaso Mosca e ieri accennata dal collega Agnesi per predisporre cenni e studi anche largamente indicativi per una specie di piano regolatore delle linee automobilistiche future.

Non espongo qui norme e concetti: ciò che per ora importa è mantenere gli impegni e le promesse; e ciò io farò.

Di una questione attinente ai servizi automobilistici, si è occupato l'onorevole Cavnagnari sostenendo che possano sussidiarsi due linee d'automobili, anche per il tratto di strada che percorrano eventualmente in comune.

Tale è appunto la tesi del Consiglio dei ministri, che l'ha considerata non difforme dalle disposizioni legislative, ed in alcuni casi indispensabile per la istituzione di nuove linee là dove i servizi di corrispondenze non possono tecnicamente e finanziariamente bastare. Insistendo la Corte dei conti in

una contraria opinione non ho esitato a ricorrere alla registrazione con riserva; e vedrò se in qualche prossima occasione non sia possibile introdurre un più chiaro dettato di legge o di regolamento.

Ho voluto in ultimo raccogliere alcune risposte ad oratori che si sono occupati degli interessi delle loro regioni, prospettandone in un certo modo i problemi generali.

L'onorevole Lucifero nelle sue vibrante, ma eque considerazioni ha sostenuto che dei provvedimenti contenuti nelle leggi speciali l'esecuzione dovrebbe essere più rapida che quella dei provvedimenti delle leggi comuni. Ciò per vero dovrebbe avvenire per la intensità di bisogni e di esigenze; ma è purtroppo naturale che in quei luoghi che richiedono particolari provvidenze, si presentino anche difficoltà maggiori che altrove, epperò più ostacoli incontra l'attività dell'amministrazione.

Andando al Ministero, trovai (come ho già detto) che le opere calabresi rappresentavano la parte del bilancio, ove a differenza delle altre non si riusciva a spendere le somme stanziare. È inutile ricordare le gravissime cause di perturbamento che, con il sopraggiungere infausto dei più grandi flagelli, impedirono sotto i miei predecessori, l'applicazione della legge speciale. Ma in complesso un beneficio innegabile fu da quelle popolazioni sentito; e difatti, mentre prima della legge speciale si spendevano in Calabria circa 1 milione e 300 mila lire all'anno per lavori pubblici, la somma salì a 1 milione e 600 mila lire nel 1906-007, a 2 milioni e 2 milioni e 300 nel 1907-908 e nel 1908-909; e toccò nell'esercizio 1909-10 i 3 milioni e mezzo. In seguito alle disposizioni da me date, e mediante le migliorate condizioni le cose vanno ancor meglio per l'esercizio in corso; giacchè dal 1° luglio 1910 al 30 aprile 1911 si erano spesi già 4 milioni e mezzo e nell'esercizio si arriverà ai 5 milioni, cifra che rappresenta quasi l'annuo stanziamento per la Calabria e fa omai, senza illusioni, prevedere l'inizio di un periodo lavorativo tale da assorbire normalmente l'energia del bilancio destinate a quelle terre ricche di avvenire.

Vede dunque l'onorevole Lucifero che qualcosa ho fatto; ed i progetti da me ordinati per altre opere sono a tal punto che tra breve potranno farsi appalti per 25 milioni.

Posso quindi consentire nei voti che l'egregio collega ha presentato per le terrenie, ed aspiro con tutto il cuore al vanto

di poter assicurare l'eseguimento effettivo della legge sulle Calabrie, così come sono riuscito ad assicurare la costruzione di quella rete ferroviaria, che ecciterà le latenti risorse di vaste plaghe e di stirpi vigorose.

Anche in Sardegna (lo hanno giustamente osservato i colleghi Cao-Pinna, Abozzi e Pala), i lavori non hanno avuto pel passato la rapidità di sviluppo prevista dalle leggi speciali: ma non è equo dire che il Governo sia stato assente e non abbia cercato di superare le difficoltà gravissime che da cause estranee gli son state contrapposte.

Per provvedere ad uno studio e ad una direzione più provetta dei lavori idraulico-forestali, si pensò alcuni anni fa a costituire un ufficio tecnico speciale; ma all'idea dovè rinunziarsi, per aspre e vive contese fra i vari centri dell'isola che volevano ciascuno essere la sede del nuovo ufficio.

Per conto mio, se gli onorevoli colleghi sardi mi aiuteranno ad evitare questi dibattiti poco simpatici e convenienti, sono pronto a riprendere la vecchia idea.

CAO-PINNA. Lo impianti dovunque.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'inconveniente più grave in Sardegna sono le condizioni del mercato degli appalti e della mano d'opera locale.

La diserzione delle aste è all'ordine del giorno, e la colpa non è sempre, come si dice, dei progetti e della insufficienza dei prezzi, ma ben più della mancanza di forti ditte, mentre gli appaltatori locali preferiscono e chieggono la divisione in piccoli lotti.

Per fare qualcosa e porre mano a bonifiche attese da tanto tempo, ho ordinato che si proceda in alcuni casi allo stralcio dei progetti e ad appalti separati di limitato importo; ma si è questo un sistema che il più delle volte non conviene seguire, perchè può risolversi in uno spreco di energie senza raggiungere la mèta finale.

Si era progettato di affidare grandi lavori di bonifica alle cooperative del Nord, che ora andranno in Calabria, ma, a parte le differenze sorte qua e là nell'isola, le cooperative chiedevano un aumento sui prezzi del '80 per cento, ed in base al parere di un'apposita Commissione io non credetti di concederle.

Debbo ora per lealtà riconoscere che ad alcuni di quei lavori non si è posto ancor mano per le nuove diserzioni, e che, accordati più temperati aumenti alle imprese locali, non è escluso che a fine dei lavori si venga, per vertenze e sovrapprezzi nuovi, a

pagare più di quanto le cooperative chiedevano.

È un problema difficilissimo, questo degli appalti in Sardegna; ed è in Sardegna soltanto.

In Sardegna poi anche, contro alle tendenze della contabilità generale dello Stato, si è fatto ricorso anche per lavori di grande importo al sistema della esecuzione in economia.

Lotti piccoli e lavori in economia possono anche significare spese notevoli in più. Ma io ho mostrato che non esito a ricorrere a qualsiasi mezzo per intensificare la esecuzione delle opere necessarie al risorgimento economico di quell'isola generosa.

Anche delle comunicazioni ferroviarie e marittime della Sardegna mi sto occupando come mi sono sempre occupato con particolare cura.

Dopo che ebbi la fortuna di risolvere la questione che era parsa insolubile della terza coppia dei treni, non ho diniegato l'esame alle migliorie possibili di orario e di esercizio; ed anche due giorni fa ho presieduto al riguardo un'adunanza di colleghi sardi che riuscirono con molta equità a mettersi d'accordo per tutelare gli interessi delle rispettive località.

Per i nuovi patti con le secondarie, cui accenna in un suo ordine del giorno l'onorevole Cao-Pinna, ho ordinato ai miei uffici, che l'onorevole Cao-Pinna ben sa come sieno scarsi di numero, di affrettare gli studi.

Quanto al riscatto sia della rete principale sia della secondaria non è ancor scaduto il termine che per le reali maturerà solo col 1° luglio 1913, e per le secondarie col 1° agosto 1916. Senza prendere il minimo impegno, gli studi pel riscatto della rete principale sono iniziati, mentre per le secondarie, a tanta distanza dalla data in cui la facoltà di riscatto potrebbe esercitarsi ogni studio è evidentemente prematuro, anche senza voler osservare che il riscatto di una rete a scartamento ridotto non sarebbe in armonia coi criteri emergenti dalle attuali disposizioni legislative.

Passando ora dalle vie ferrate a quelle marittime, mi sia lecito osservare che forse non sono stati sufficientemente apprezzati i benefici che alla Sardegna recano i nuovi servizi di navigazione dello Stato, che furono stabiliti ed impiantati con così sensibile sacrificio finanziario, allo scopo di congiungere più strettamente al continente ed al cuore della patria le isole che ne sono

l'affezione e l'orgoglio. Le tariffe dimidiate (giacchè se prima d-1 dicembre 1910 da Golfo Aranci a Civitavecchia si spendevano nelle tre classi 27, 18 e 9 lire ora se ne spendono rispettivamente 15.50, 9.95 e 5 lire); la celebrità notevolmente maggiore; le comodità di gran lunga aumentate; son vantaggi tutti che non si possono negare, e di fronte ad essi piccola cosa appajono i singoli e minuti inconvenienti che sono stati tante volte lamentati.

Incertezze e imperfezioni si verificano nell'inizio di qualunque impresa e certamente non ne era e non è immune tuttora la navigazione di Stato. Ma molti inconvenienti vennero via via eliminati ed altri si confida di poter eliminare con le diuturne cure che rivolgonsi a questo scopo.

Ciò che importa riconoscere è che nel primo anno di esercizio il servizio fu regolare e che salvo quattro giorni di eccezionale bufera, in cui però non si soppressero le corse, gli orari vennero sempre ed in qualsiasi tempo osservati, il che precisamente non era col servizio privato.

Ma restano altre lagnanze di alcuni colleghi, che è mio dovere esaminare.

Pel viaggio ai sindaci, ai quali l'onorevole Cao-Pinna disse negate le riduzioni ovunque concesse, e la cosa non potrebbe che sembrare una nota stonata in un'occasione di patriottiche feste, debbo chiarire che come sulle ferrovie venne ai sindaci concessa la tariffa ridotta degli elettori politici, così anche sul tratto Civitavecchia-Golfo Aranci venne concessa la tariffa medesima, che corrisponde al 75 per cento di ribasso sulla tariffa ordinaria che vigeva sulle linee marittime fino al dicembre scorso. Che se nel dicembre questa tariffa ordinaria venne in via normale e così sensibilmente diminuita, ciò è un grande e giusto vantaggio per i sardi; ma non si poteva pretendere che in proporzione dovessero scendere le concessioni speciali.

In materia di tariffe è vivo il lamento degli onorevoli Abozzi e Cao-Pinna, come già di altri loro colleghi per l'applicazione illegale delle sovrattasse stabilite dall'ultima legge al servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Durante la discussione dell'ultima legge sulle ferrovie di Stato l'onorevole relatore Abignente ed io dichiarammo che la sovrattassa non ci sembrava applicabile al servizio cumulativo.

E di fatto è pacifico che il percorso delle ferrovie sarde deve essere in ogni caso sottoposto all'aumento.

È invece discutibile se all'aumento stesso debbano o no assoggettarsi i tratti del servizio di Stato; e qui, poichè trattasi di interpretazione di legge che solo un'altra legge può autenticamente dare, la Camera potrà decidere in occasione della conversione in legge del reale decreto 27 marzo che approvò l'apposita tariffa pel servizio cumulativo.

Ho disposto intanto che si senta il Consiglio di Stato; ed ove si ritenga la tesi più favorevole, si rimborseranno ai viaggiatori ed agli speditori le somme riscosse in più di quelle dovute; data la scarsezza del movimento la cosa può riuscire disagevole, mentre la sospensione invocata dai colleghi non sarebbe, allo stato delle cose, legalmente possibile.

All'onorevole Pala il quale si lagna che la legge è violata per l'inadempienza del servizio commerciale, osservo che il servizio commerciale vi è.

Mettiamo fuori causa le altre merci che non siano il bestiame, perchè ad esse basta largamente la capacità delle stive dei normali piroscafi addetti alla linea postale. Il primo semestre di quest'anno la media giornaliera dei trasporti dalla Sardegna al continente raggiunse le 87 tonnellate contro 550 di stiva disponibile. Dal continente alla Sardegna la media fu anche inferiore.

Dunque nessuna ragione di lamento per le altre merci. Resta il trasporto del bestiame e l'onorevole Pala vorrà ricordare che appunto dietro le sue premure io mi sono occupato della cosa, ed ho disposto pel noleggio di un piroscafo apposta perchè si effettuò quel trasporto, di cui riconosco l'importanza sia in rapporto alle risorse economiche dell'isola, sia in rapporto alle questioni annonarie specialmente di Roma.

Dacchè in questo tema si dicono molte inesattezze, convien ben chiarire alcuni punti. E cioè in primo luogo che sono stati gli stessi sardi giustamente a pretendere che sia migliorato soprattutto il servizio viaggiatori e per ragioni di pulizia e di proprietà non si accolga bestiame nei piroscafi comuni.

In secondo luogo lo scopo dell'Amministrazione ferroviaria fu quello di non privare gli esportatori dell'isola dei mezzi di trasporti offerti già dalla Navigazione generale italiana, ma non intese affatto di monopolizzare un tale trasporto, paga di offrire a chiunque ne avesse bisogno il mezzo di approfittarne ad un prezzo minimo, che tale è quello della legge del 1908 ed agisce

come calmiera sui prezzi di noleggio impedendo agli altri armatori di esercitare come pel passato indebiti bagarinaggi.

In terzo luogo, onorevole Pala, quel piccolo piroscalo noleggiato che secondo lei sarebbe insufficiente, può fare 14 o 15 viaggi al mese, e non ne ha fatto che 11 in 5 mesi, per mancanza di richieste. (*Commenti*).

Le lagnanze dunque sono, per lo meno, eccessive. Ad ogni modo io desidero dare una nuova prova del mio interessamento alla Sardegna e sono disposto a stabilire che si regolarizzi in modo definitivo questo traffico di bestiame e più completamente vi si provveda come desiderano gli enti commerciali dell'isola. La Direzione generale acquisterà appositamente pel bestiame (e potrà trovarlo anche usato) un piroscalo avente stazza lorda di 700 tonnellate e velocità di 10 miglia, adattandolo acconciamente al trasporto di 350 capi di bestiame grosso.

Da maggio a settembre esso sarà regolarmente adibito in linea bisettimanale ed eventualmente trisettimanale per Terranova e Civitavecchia pel trasporto bestiame, mentre negli altri mesi potrà essere utilizzato in altri trasporti, per esempio in quello dei sali e dei minerali. Così si attuerà un servizio commerciale largamente sufficiente, e, quanto ai desideri che nasceranno indubbiamente di aumentare i numeri delle corse, debbo fin da ora notare che ogni viaggio in più porterebbe un onere di lire 800 per soli consumi, e che bisogna pur pensare alle grandi, ingenti passività che lo Stato si è assunto con le linee di navigazione.

Non si può, onorevoli colleghi, sollevare critiche e lagnanze sul costo di siffatti trasporti, come avviene sempre quando si parla di ferrovie di Stato, e chiedere di continuo nuovi lussi e servizi inutili quando si parla della Sardegna.

Per le comunicazioni marittime con la Sardegna si spende moltissimo, e lo Stato con ciò fa il suo dovere, ma ha anche il diritto che si riconosca quanto si fa e che di manchevolezze secondarie ed eliminabili non si tragga argomento per dimenticare e disconoscere i grandi e fondamentali vantaggi ottenuti.

La stessa considerazione io debbo sottoporre al patriottismo dell'onorevole Di Stefano che si è occupato delle linee di navigazione con la Sicilia. D'accordo, ripeto, che tutto non è perfetto, ed occorrono ancora incessanti migliorie. Ma a mostrare cosa

abbia guadagnato Palermo basta citare un fatto solo.

Con l'orario del giugno 1911 si è potuto consolidare il coordinamento del servizio celere di navigazione col servizio ferroviario, per modo che partendo da Palermo la sera si arriva a Roma al mezzodì del giorno successivo, si può ripartire alle 18 ed essere di ritorno a Palermo al mattino dopo alle 7, impiegando così una sola giornata fuori residenza (mentre fino a tutto il 1910 ne occorrevano due). Anche qui tariffe più basse, velocità aumentate, orari osservati realmente, comodità senza confronto maggiori. L'Amministrazione ferroviaria crede che il numero dei piroscali attuali sia sufficiente, e non si potrà in niun caso aumentare senza indispensabili ragioni il *deficit* di un servizio che come quello di navigazione è onere gravissimo pel bilancio ferroviario. In ogni modo per questo e per gli altri punti voglia l'onorevole Di Stefano pazientare brevissimamente, perchè troverà le risposte nella relazione del direttore generale che sarà a giorni distribuita ed io, data l'ora, debbo ormai chiudere il mio dire.

Onorevoli colleghi, fra tutte le espressioni molto buone, che avete avuto per me, una specialmente mi è stata gradita; l'affermazione dell'onorevole Riccio e di altri colleghi, che io ho cercato di mettere uno spirito di vigile equità nella distribuzione delle opere pubbliche nelle varie regioni.

Mi è stata gradita, non per personale compiacenza, ma perchè ritengo che questo debba essere al mio dicastero continuità d'intento e d'azione, per la unità materiale e morale della patria nostra. (*Bene! Bravo!*)

Mentre si celebra l'anniversario della proclamata libertà non è un convenzionalismo il ricordare ciò che si è operato e realizzato nel cinquantennio per rendere l'Italia degna dei suoi destini.

Per i lavori pubblici, nonostante le vicende che ricordai cominciando a parlare, molto si è fatto, ed impulso vivo si è dato al progresso economico della nazione.

Basta ricordare quali erano le condizioni di viabilità, di difesa idraulica, di impianti portuali nel maggior numero delle terre italiane, già soggette a secolare abbandono. Sei miliardi sono stati spesi dal 1861 in poi; e la rete stradale si è quasi duplicata; dei porti alcuni, come Genova, sono 14 volte raddoppiati di traffico, e dovunque la nostra marina si arricchisce di sicuri approdi. Il

fosco primato della malaria è in molti luoghi vittoriosamente combattuto e si sono conquistate nuove provincie fertili di massi, come è avvenuto nel Ferrarese.

Da duemila chilometri di ferrovia, siamo in un cinquantennio saliti ad oltre 17 mila e si aggiungano quasi 5000 chilometri di tramvie ed una rete automobilistica di 6000 chilometri.

Non dobbiamo troppo deprimerci, e non dobbiamo nello stesso tempo dimenticare il cammino che ci attende. Sopprimere gli ostacoli che nelle regioni più ricche si frappongono alle fortunate iniziative locali; spingere alacre e coordinata l'azione dello Stato nelle terre le cui energie non sono ancora sviluppate. (*Benissimo!*)

Soltanto con questa diversità di metodo pur nella sua essenza così profondamente unitario noi potremo pagare il più rapidamente che sia possibile il debito d'onore fino ad oggi assunto dalle leggi, e cioè la esecuzione di un altro miliardo di opere. Che se lo stesso progresso economico suscita, come è inevitabile, nuovi bisogni, ed all'attività dello Stato nei lavori pubblici non possono porsi confini, permanga sempre, come fiamma viva, lo spirito di equità regionale che è stato in quest'aula invocato, giacchè ad esso è affidato il rinascimento della coscienza nazionale e l'avvenire italiano. (*Vivissime approvazioni — Applausi prolungati — Moltissimi deputati si recano a congratularsi coll'onorevole ministro.*)

PRESIDENTE. Procediamo nella discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami, il quale svolgerà il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera invita il Governo ad adottare i provvedimenti necessari per dare pronta ed efficace esecuzione alle leggi che riguardano la viabilità in genere ed in specie le strade di allacciamento dei comuni isolati e di accesso alle stazioni ed ai porti e le comunicazioni ferroviarie e tramviarie ».

BELTRAMI. Mi sbrigherò in breve, constatando che attraverso la lunga serie degli ordini del giorno, si rileva in modo sintomatico questo, che la maggior parte di essi riguardano leggi vigenti che non ebbero pratica attuazione per due motivi: per mancanza di fondi o per ragioni burocratiche.

Mi basterebbe ricordare un esempio caratteristico.

Con le due leggi *omnibus* 24 dicembre 1908, n. 747 e 15 aprile 1909, n. 184, si stornarono dagli stanziamenti per la legge 15 luglio 1906 delle strade di allacciamento dei comuni isolati, la prima volta settecentomila lire, la seconda trecentomila lire, un complessivo dunque di un milione e recentemente, con la legge 13 aprile 1911, numero 311, con la quale si convertiva in legge il decreto 18 settembre 1910, n. 684, si stornarono ancora 1,400,000 lire.

Vedete, dunque, che in un brevissimo periodo di tempo si sono stornati circa due milioni e mezzo dagli stanziamenti fatti per una legge importantissima, quale è quella appunto dell'allacciamento dei comuni isolati.

Ricordo che nella recente discussione sul bilancio dell'istruzione, sollevai il dubbio che per quanto si fossero votati larghi stanziamenti per la nuova legge sull'istruzione primaria, forse essa non avrebbe avuta pratica applicazione per la mancanza dei mezzi necessari.

L'onorevole Credaro ebbe a rispondermi, in modo energico, che non mi preoccupassi delle ingenti spese che si votano per la marina e per l'esercito, perchè nei riguardi della legge sull'istruzione pubblica, come di qualsiasi altra legge, una volta stanziati i fondi, essi non possono venire spesi diversamente.

Ebbene, coll'esempio dianzi ricordato della legge sull'allacciamento dei comuni isolati (e altrettanto potrei dimostrare per quella del 1900 per le strade di accesso alle stazioni ed ai porti) si ha la migliore smentita a tutte le proteste e dinieghi del Governo, come, ad esempio, quelli opposti dall'onorevole Credaro in sede di bilancio dell'istruzione pubblica. Per cui ripeto che, indipendentemente dalle richieste di nuove leggi per la viabilità, sarebbe già una bella cosa che si dessero i mezzi per una pronta ed efficace esecuzione delle leggi esistenti.

E desidererei che l'onorevole ministro accogliesse anche l'altro mio voto, il quale, dopo tutto, non porta aggravii al bilancio, anzi potrebbe alleggerirlo; ed è quello di far cessare tutte le ragioni burocratiche del ritardo nell'esecuzione delle opere stradali. Potrei citare varie strade nel mio collegio, le quali sono presso che alla fine della loro esecuzione, ma vengono per qualche piccola variante ritardate di mesi e di anni! E tutto ciò perchè? perchè la burocrazia non è mai finita; ed i poveri comuni, quando inoltrano una pratica, deb-

bono aspettare mesi ed anni prima che ritornino a loro, perchè viene travolta in un vero laberinto fra la Prefettura, il Genio civile, il Ministero, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato, la Corte dei conti per il mandato di sussidio, ecc. Non ho quindi torto se reclamo che la si faccia una buona volta finita colla burocrazia.

E le mie proteste sono contro la burocrazia, anche perchè essa si rende complice della violazione delle leggi; complicità ormai a tutti nota, perchè quando, ad esempio, si respinge il disegno di una costruzione stradale per una variante, in un senso o nell'altro, è convinzione profonda del pubblico che la reiezione non sia che un espediente del Governo per non accordare i relativi sussidii, e non confessare la propria impotenza finanziaria.

Ed ho finito, perchè non mi soffermerò sull'ultima parte dell'ordine del giorno, che riguarda le ferrovie in quanto l'onorevole ministro, sciogliendo la promessa fatta, ha presentato la scorsa settimana (e di ciò gli dò ampia lode) il disegno di legge per l'aumento del sussidio chilometrico alle ferrovie concesse all'industria privata, legge che interessa tante regioni ed interessa, per esempio, in modo speciale, il mio collegio per la ferrovia Fondotoce-Locarno.

E nemmeno mi trattengo sull'ultimo punto riguardante le tranvie, poichè il primo di questo mese, in una riunione di deputati più direttamente interessati al problema ferroviario, si è formulato il voto che se il Governo non ha i mezzi sufficienti per dare un adeguato sussidio chilometrico per tutte le costruzioni ferroviarie, vi supplisca almeno coll'aumentare il sussidio chilometrico anche alle costruzioni tranviarie.

Così si potranno soddisfare come meglio si può alcuni impellenti bisogni di comunicazioni, se proprio credete che non si possano soddisfare tutte le richieste ferroviarie per assoluta impossibilità finanziaria. E confido che il voto della nostra riunione del primo giugno corrente, troverà accoglienza nella discussione del disegno di legge, al quale ho accennato.

Come l'onorevole ministro vede, non sono troppo esigente nelle mie richieste: desidero soltanto, senza invocarne di nuove, che siano eseguite almeno in modo pronto ed efficace le leggi per le strade di allacciamento dei comuni isolati e quelle per le strade di accesso alle stazioni ed ai porti; e che nell'imminente discussione del dise-

gno di legge per l'aumento del sussidio chilometrico per la costruzione delle ferrovie si risolva ad ogni costo e ad ogni modo, con scartamento ordinario o con scartamento ridotto, il problema delle comunicazioni ferroviarie complementari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casolini, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera confida che finalmente si troverà modo di eseguire la legge portante provvedimenti a favore della Calabria ».

CASOLINI. L'onorevole ministro, parlando della Calabria, ha detto che là ove particolari provvidenze s'impongono, ivi sorgono maggiori difficoltà.

Ciò è vero, ma è pur vero che, finora, il Ministero dei lavori pubblici ha fatto poco o nulla, perchè queste difficoltà siano eliminate.

La maggiore di esse è la deficienza del personale tecnico. Senza di esso, è inutile illudersi che in Calabria possano eseguirsi leggi speciali.

Noi calabresi non possiamo non unirci alla aspirazione espressa dal ministro, che i lavori pubblici abbiano presto l'incremento che meritano, ma dobbiamo pur constatare che le opere di cui ha parlato il ministro e per le quali, secondo quanto egli ha detto, si sono spesi parecchi milioni, riguardano non l'esecuzione delle leggi speciali per la Calabria, ma quella di leggi preesistenti, del 1869, del 1875 e del 1881.

Delle opere previste dalle leggi per la Calabria, per esempio, per lo spostamento di abitati, per la sistemazione di frane, che minacciano ben cinquantasei comuni, per le strade che debbono togliere dall'isolamento in cui si trovano i comuni calabresi, per le bonifiche, non si è fatto nulla.

Son lieto intanto di constatare che, così come nel passato bilancio, anche questa volta il coscienzioso, quanto valoroso relatore onorevole Pozzi consacra con vero affetto di patriotta diverse pagine della sua perspicua relazione alla Calabria.

Chi ha vaghezza di conoscere lo stato dei lavori in Calabria, legga quella relazione: non posso però sotto-crivere che con beneficio d'inventario a quanto su tale argomento è ivi espresso.

Come ho già detto gli uffici sono sempre sprovvisti di personale tecnico e fattivo, cosa che del resto si riconosce anche dal Ministero e per conseguenza non si può a-

vere alcuna intensificazione di lavori, nè possono intraprendersi nuovi ed importanti opere.

Resta soltanto l'augurio che ella fa, onorevole Pozzi, che cioè in breve volgere di tempo sia raggiunto, nell'applicazione delle leggi speciali, uno sviluppo più intenso. E perchè questo augurio si traduca in atto, non occorre e forse non è necessario quanto proponeva nel suo discorso l'onorevole Lucifero, cioè l'istituzione di sezioni autonome in ogni capoluogo di circondario per lo studio dei progetti.

Io riterrei anzi, e forse, a questa idea, accedrebbe anche il ministro, che i tre uffici delle tre provincie calabresi fossero convertiti in ogni provincia in due divisioni, una per la redazione dei progetti, l'altra per l'esecuzione e manutenzione dei lavori.

Fino a quando non sarà provveduto a questo bisogno, sarà inutile attendere che le promesse che, anche oggi, ci ha fatte l'onorevole ministro, siano tradotte in atto.

Anzi, oramai sfiduciata, la rappresentanza calabrese, premuta da impellenti bisogni, restringe le proprie richieste alle più urgenti.

I sindaci dei comuni calabresi venuti a Roma, in una riunione tenuta qui nel palazzo di Montecitorio l'8 di giugno, hanno votato i seguenti due ordini del giorno che mi permetto di leggervi.

Il primo dice:

« I sindaci della Calabria, convenuti a Roma per partecipare alle solenni feste della riconsacrazione della Patria dopo il suo primo cinquantenario di vita:

« constatato che le leggi di favore rimangono inesequite, specialmente a causa della mancanza di un organo tecnico, che abbia la specifica missione di promuoverne e curarne la sollecita attuazione, ed anche per la soppressione di fatto delle Sezioni circondariali di Genio civile dalla legge istituite;

« ritenuto che urge affrettare quanto attiene alla viabilità per rendere possibili le comunicazioni ai paesi ancora isolati, per facilitare quella già esistente, anche, e specie, in relazione al servizio ferroviario, inadeguato ed anzi addirittura trascurato;

« ritenuto che gli urgenti lavori di bonifica con prevalente carattere di sanamento non possono essere sempre subordinati alla sistemazione dei bacini montani, essendo nella generalità dei casi possibile che, se non prima, almeno contemporaneamente si provveda ad eliminare le cause d'insalubrità e di malaria;

« ritenuto che per le cresciute esigenze dei centri abitati, grandi e piccoli, di fronte al moltiplicarsi delle popolazioni, rendesi indispensabile l'attuazione di speciali piani regolatori e di ampliamento con la estensione della legge 13 luglio 1910 (parte riguardante piani regolatori e di ampliamento) a tutta la regione Calabrese;

« ritenuto che le esigenze dell'agricoltura locale reclamano l'applicazione dei mutui a tutta la Calabria, anche per rinnovazione di cultura a lunga scadenza, e che l'interesse, secondo lo spirito informatore della legge di favore, sia mantenuto entro il limite necessario;

« fanno voti: che per la più sollecita esecuzione delle leggi per la Calabria sieno ripristinate le sezioni circondariali dell'ufficio di Genio civile con funzioni autonome, e sia rimesso ad un organo locale il provvedere definitivamente circa le opere da eseguire per effetto delle mentovate leggi di favore;

« che sieno affrettati i lavori per la viabilità e sia riorganizzato e facilitato un più rapido servizio ferroviario;

« che sieno, se non prima della sistemazione dei bacini montani, almeno contemporaneamente, eseguiti i lavori di bonifica, con prevalente carattere di risanamento;

« che le norme relative ai piani regolatori e di ampliamento, contemplate dalla legge 13 luglio 1910, n. 466, sieno estese a tutti i paesi della Calabria;

« che i mutui agrari siano concessi in tutta la regione Calabrese, anche per rinnovazione di cultura a lunga scadenza, e che l'interesse sia mantenuto entro limiti minimi;

« che sia in ogni altro modo, ed anche con più equa interpretazione delle norme esistenti, facilitata la condizione della vita calabrese ».

L'altro ordine del giorno è così formulato:

« Considerato che l'articolo 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445, non ha avuto e non può avere pratica attuazione, sia perchè non è determinato l'Ente che dovrebbe assumersi il servizio dei mutui, sia perchè il limite massimo di lire 4,000 per ogni mutuo è assolutamente inadeguato per soddisfare tutte le esigenze delle norme tecniche, approvate con regio decreto dell'aprile 1909, sia perchè il Genio civile per le insufficienze del numero dei suoi funzionari non può sbrigare sollecitamente i progetti;

« fa voti: che il Governo con legge supplementare trovi modo di determinare lo istituto o gli istituti, che dovranno eseguire le operazioni

di mutuo e che i mutui stessi sieno elevati da lire 4,000 a lire 6,000, rendendo possibile ai piccoli proprietari, agli operai ed agli agricoltori di riavere una casa staticamente sicura e rispondente a tutte le elementarissime norme di morale e di igiene.

« ALFREDO DE ZERBI, sindaco di Oppido.

« Firmati i sindaci di S. Eufemia, di S. Costantino Calabro, di Melicuccà, di Francica, di Jonadi, di Diamante, di Pizzo, di S. Gregorio d'Ippona, di Mormanno ».

Concetto fondamentale dei voti espressi in questi due ordini del giorno è l'urgenza di affrettare quanto attiene alla viabilità per rendere possibili le comunicazioni ai paesi isolati, anche in relazione al servizio ferroviario inadeguato e trascurato.

Francamente è una vergogna per il nostro paese, permetta che io lo ripeta, onorevole ministro, che ancora in Calabria comuni importanti come ad esempio Andali, Belcastro e Marcedusa, restino completamente segregati dal mondo civile. E sono state inutili le mie proteste a questo riguardo, e non si è trovato modo di provvedere a questa grave urgenza.

Il sindaco di un patriottico e ridente comune, Caraffa, sperduto sulle montagne della mia Calabria, volle essere da me accompagnato in questi giorni al Ministero dei lavori pubblici. Non ci fu possibile di vedere lei, onorevole ministro, che ci si disse occupato per il bilancio dei lavori pubblici, nè il sottosegretario di Stato, che era assente. Ed allora ci accontentammo di intervistare uno degli alti impiegati del Ministero.

Ora quale non fu la nostra sorpresa nell'apprendere, che per ragioni di economia si sarebbe studiato se alcune delle strade comunali in Calabria convenisse costruirle, invece che rotabili, mulattiere, secondo stabilisce il regolamento per la applicazione della legge per la Calabria all'articolo 107.

Come possa anche lontanamente pensarsi ad una simile soluzione io non so comprendere. E sono giustificati i moti popolari, quando un sindaco come quello di cui ho parlato, il quale a Roma ha potuto constatare come si spendono allegramente i milioni dello Stato, ritornato laggiù in Calabria porta l'impressione avuta nel Ministero dei lavori pubblici, ove si ha una percezione così poco seria dei nostri bisogni.

Dico laggiù in Calabria, ove le feste del

cinquantenario in molti comuni, permettete che lo dica con franchezza, onorevole ministro, non rappresentano che la triste constatazione, che la unità d'Italia non ha servito ad altro, che a spremere le tasche dei poveri contribuenti, certamente più di quello che non facesse il Governo che fu detto della negazione di Dio. (*Commenti - Denegazioni*).

Le piccole stazioni ferroviarie, come opportunamente affermava l'onorevole Sighieri per altre regioni d'Italia, sono completamente trascurate, insufficienti addirittura ai bisogni del traffico.

Per i lavori di bonifica, ai quali giustamente l'onorevole Sacchi in questo bilancio ha assegnato il posto d'onore, ed a cui per la sistemazione delle frane sono collegati gli interessi di 56 comuni, così urgenti ed indilazionabili per l'avvenire d'Italia e specialmente della regione calabrese, per liberare quelle plaghe, ridenti soltanto per merito della natura, dal flagello della malaria, è venuto su un altro sistema comodo per differire i lavori, i quali, essendo costituiti da sistemazione idraulica e da sistemazione forestale, le proposte vanno e vengono dal Ministero dei lavori pubblici a quello di agricoltura, non sapendosi, o meglio non volendosi ripartire la spesa rispettivamente spettante ai due Ministeri, e per la sistemazione forestale, e per quella idraulica.

Un esempio tipico per dimostrarlo me lo offre la sistemazione del bacino montano della Fiumarella di Catanzaro, alla quale sono collegati interessi di agricoltura e di igiene, oltrechè la riparazione di una frana che minaccia un quartiere di quella cospicua città.

Io ho mosso per questo grave ed impellente bisogno le più vive premure al ministro Sacchi, e questi l'8 febbraio 1911 mi rispondeva, che presto si sarebbero appaltati i lavori. Ho insistito con altre interrogazioni al Ministero dei lavori pubblici ed al Ministero di agricoltura, ed ecco le risposte avute:

« RISPOSTA SCRITTA — Per la sistemazione della Fiumarella di Catanzaro si stanno eseguendo in base al progetto di massima 15 dicembre 1908 la sistemazione del tratto dallo sbocco del secondo vallone Visconti alla località Coticchietto ed il consolidamento della frana Castello.

« Sarà poi presentato tra breve il progetto per completare la sistemazione dell'alveo principale a monte in un tratto attiguo alla località Coticchietto e tra pochi

mesi l'ufficio del Genio civile di Catanzaro ha assicurato che presenterà pure, in conformità al programma tracciato dalla Commissione compartimentale, un altro progetto comprendente la sistemazione degli affluenti di destra della Fiumarella denominati: Zagoidi, Luda, Curcio e Gambone.

« Circa poi la sistemazione forestale di quel bacino montano l'ispezione fore tale ha ora presentato apposito progetto, di ingente spesa, che viene subito sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tale progetto deve però considerarsi come di massima, proponendosi l'amministrazione di applicarlo gradatamente secondo il piano prestabilito dalla suddetta Commissione compartimentale dei torrenti.

« Appena quindi il Consiglio superiore si sarà pronunciato sul progetto medesimo, s'inviterà l'ufficio forestale a compilare i singoli progetti esecutivi.

« Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

« RISPOSTA SCRITTA. — L'amministrazione forestale ha già compilato e trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la sistemazione montana del bacino idrografico del torrente Fiumarel'a di Catanzaro, e non appena si sarà pronunciato per l'approvazione e per l'esecuzione si provvederà subito all'inizio dei lavori.

« Il sottosegretario di Stato

« CAPALDO ».

Sono, come si vede, due risposte così discordanti fra loro, che non è possibile assolutamente di raccapezzarsi; e n'esula quella sincerità alla quale così efficacemente ed opportunamente ha fatto appello, nel suo discorso, l'onorevole Sacchi.

Ci si dica la verità, almeno: che i lavori non si vogliono fare, perchè costano un milione. Allora vuol dire che avremo avanti a noi una ragione precisa, e potremo discuterne; ma il venire a dire, come fece il sottosegretario per l'agricoltura, che il progetto è già pronto e che i lavori saranno presto appaltati, mentre il sottosegretario per i lavori pubblici afferma d'altra banda che i progetti non sono pronti e che i lavori, quindi, non si possono appaltare, credo non sia il modo di corrispondere alla fiducia delle popolazioni interessate.

Tutto questo è ingiusto. Se la spesa si aggira intorno ad un milione di lire, non sarebbe una ragione (visto e considerato che la legge della Calabria questo fondo

fornisce), perchè l'opera non si eseguisca o perchè, almeno, i progetti relativi non vengano subito studiati.

La sistemazione del bacino montano della Fiumarella rappresenta un'estensione d'oltre 800 ettari di terreno fortemente acclive, in gran parte franoso e denudato, solcato e corrosivo da sessantaquattro burroni, tutti con corso disordinato e che da soli rappresentano il rilevante percorso di oltre trenta chilometri, tutti da sistemare.

Se i lavori quindi si vogliono fare sul serio, bisogna spendere; diversamente si correrà il rischio di fare uso, come si dice, dei soliti pannicelli caldi, eseguendo opere che non rispondano alla loro finalità.

Il Ministero dei lavori pubblici, poco tempo fa, sospese il progetto della bonifica idraulica d'una parte della piana dell'Angitola, della p'agadi Sant'Eufemia in provincia di Catanzaro (lavori del costo previsto d'oltre due milioni), rilevando che ogni lavoro di bonifica al piano riesce frustrato, quando non sia prima sistemato il relativo bacino montano. Questa è osservazione giustissima che però, per noi, si risolve nel differire i lavori o nel non completarli. E noi, calabresi, con questo sistema, non vedremo mai eseguite le opere di risanamento che giustamente ci attendiamo.

E m'affretto alla fine.

Forse alla Camera riuscirà increscioso che noi, deputati calabresi, veniamo qui incessantemente a lamentarci delle nostre disgrazie; ma noi crediamo sacrosanto nostro dovere di far sentire la nostra voce, per rilevare le cause, che ritardano il risorgimento economico e morale della regione sventurata, che abbiamo l'onore di rappresentare.

La Calabria, disse l'onorevole Nitti, è potenzialmente una delle più ricche terre d'Italia, se anche ora ha dei primati di depressione e di povertà. Noi abbiamo piena fiducia, aggiungeva nella relazione sulle condizioni dei contadini dell'Italia meridionale, che la Calabria avrà un giorno, quando sarà coperta di boschi e le acque saranno sistemate e la malaria ridotta o d'bellata, grande sviluppo di ricchezza agraria ed industriale.

E la via principale per ottenere tutto questo è di aumentare la forza acceleratrice degli uomini, dando loro nuovi bisogni e la coscienza di una vita nuova. E questa forza acceleratrice in quei luoghi è sospesa, contrastata anche dal Ministero, che dovrebbe invece secondarla specialmente per quanto riguarda i mezzi di comunicazione. A questo proposito ho appreso con dolore,

che siano stati sospesi i sussidi per le linee automobilistiche, delle quali alcune avevano riscosso l'approvazione delle autorità superiori; una di queste è importantissima ed interessa la provincia di Catanzaro. Intendo parlare della linea Catanzaro-Zagarise, che mette in comunicazione fra di loro tutti i comuni della Presila Catanzarese, che resteranno sempre lontani dalle ferrovie.

L'onorevole De Amicis ha presentato al riguardo un ordine del giorno, ed io mi astengo dal parlare su questo argomento, del quale molto più efficacemente di me egli potrà intrattere la Camera.

E finisco con l'augurio formulato dall'onorevole Pozzi: che, cioè, sia possibile di conseguire quanto prima quei benefici risultati, che dalle popolazioni calabresi sono giustamente e da troppo lungo tempo attesi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marsaglia, il quale svolgerà il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera invita il Governo a provvedere con legge speciale alla sollecita costruzione del doppio binario Genova-Ventimiglia e ad invitare il Governo francese a dare il massimo impulso ai lavori delle linee ferroviarie in costruzione Cuneo-Nizza-Ventimiglia, i quali cadono sul territorio francese onde possano essere ultimati nel primo semestre 1914 a termine della convenzione internazionale 6 giugno 1904 ».

MARSAGLIA. Onorevoli colleghi. Permettetemi che io richiami l'attenzione dell'onorevole ministro su questioni importantissime del mio collegio accennate nel mio ordine del giorno anche perchè esse sono pure di interesse internazionale.

Mentre ringrazio l'onorevole ministro della cortese risposta testè data all'onorevole Colesia, con cui riconosce la necessità della costruzione dei doppi binari sulle linee di maggior traffico, lasciate che io provi l'assoluta urgenza del doppio binario Genova-Ventimiglia per convincerlo a cercare mezzi eccezionali per tale lavoro veramente indispensabile specialmente per la tratta San Remo-Ventimiglia-Albenga-Finalmarina-Savona-Genova.

Voglia l'onorevole ministro interpellare in proposito il commendatore Bianchi, che con tanto senno e competenza regge le sorti delle ferrovie dello Stato, ed egli si convin-

cerà che il servizio ferroviario sulla Genova-Ventimiglia si compie in condizioni difficilissime e veramente pericolose per il sopraccarico di treni su una linea ad un solo binario, mancante ancora, in varie stazioni, degli indispensabili incroci. Questi dovrebbero, mentre si attende il doppio binario, essere costruiti anche fra una stazione e l'altra, dando così mezzo ai treni di proseguire la loro marcia, evitando le così lunghe attese nelle stazioni che cagionano ritardi su ritardi.

Si deve, onorevole ministro, unicamente all'abilità, all'abnegazione del personale di quella linea se, nonostante le eccezionali ed enormi difficoltà del servizio ferroviario, questo si compie finora con abbastanza regolarità e senza catastrofi. Intanto il traffico, specialmente su quella linea, cresce ogni anno e la linea ormai non può più dare transito ad un maggior numero di treni, specialmente nell'inverno, in cui per numerosi treni di lusso per treni locali moltiplicati San Remo-Nizza si vive sempre dal personale in una terribile ansia per timore di qualche disastro ferroviario.

Urge più che mai, onorevole ministro, in tali difficili condizioni provvedere senza ulteriore ritardo. La linea Genova-Ventimiglia dà quasi lo stesso reddito della Roma-Napoli; ma in questa il traffico si svolge regolarmente nei dodici mesi dell'anno mentre invece sulla Genova-Ventimiglia nella stagione invernale è duplicato.

Sulla Roma-Napoli vi furono sempre due binari e presto ne avremo quattro per la direttissima, sulla Genova-Ventimiglia uno solo e qualche volta guasto!

Onorevole ministro, se dovessimo fare il doppio binario Genova-Ventimiglia coll'aumento dei redditi ferroviari, secondo un calcolo da me fatto, controllato ed approvato dalla Direzione generale delle ferrovie, occorrerebbero trent'anni per averlo finito!

È questo possibile? Nè lei, onorevole ministro, nè la Direzione generale delle ferrovie possono ammettere una tale enormità: di qui la stretta necessità di una legge speciale che provveda a questo doppio binario, come giustamente si reclama anche la nuova linea Genova-Spezia.

Io so che la Direzione generale delle ferrovie, convinta di dover immediatamente provvedere a questo urgente bisogno, accetterebbe anche l'idea di dare la concessione della direttissima Genova-Arquata alle ditte che proposero il pagamento dei lavori nel termine di cinquanta anni invece che in soli otto anni.

Si risparmierebbero così per 8 anni 9 milioni all'anno, cioè 72 milioni, che potrebbero essere destinati (oltre alle somme annuali date dall'aumento del traffico) per la costruzione del doppio binario Genova-Ventimiglia o, se preferite, per tutta la tratta Spezia-Ventimiglia.

Sarà poca cosa in proporzione dell'importo totale del lavoro, ma intanto avremo subito un primo fondo per questo lavoro indispensabile. Ciò facendo, o meglio provvedendo con una legge speciale, farete opera saggia e veramente degna di lode, per cui le laboriose popolazioni della Liguria occidentale vi serberanno imperitura riconoscenza.

Poichè ho facoltà di parlare permettetemi che io richiami l'attenzione vostra, onorevole ministro, sui lavori che cadono sul territorio francese della ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia.

Dalle comunicazioni che il prefetto delle Alpi Marittime (per incarico avuto dal Ministero francese) ha fatto al Presidente della Camera di commercio di Nizza in data 16 febbraio 1911 pubblicata sul « Petit Niçois » e di cui, onorevole ministro, vi rimisi copia il 7 maggio, possiamo farci un'idea precisa della situazione dei lavori e degli studi sul territorio della nazione francese.

Da esse rilevasi che senza provvedimenti eccezionali, che il Governo francese finora non prese, nella migliore ipotesi i lavori più importanti, fra cui il traforo del Colle Brauss di circa sei chilometri, non saranno in corso regolare che fra un anno e forse nemmeno. Calcolando tre anni per tali lavori è evidente che avremo, se non solleciteremo eccezionalmente la nazione francese, un gravissimo ritardo all'apertura della linea fissata alla metà del 1914.

È quindi indispensabile che il Governo italiano prenda a cuore questa dolorosa condizione di cose che tanto interessa le regioni piemontese e ligure e perchè il danno da lui speso non resti infruttuoso.

Siamo ancora in tempo e con cortese insistenza reclamiamo: mentre ringrazio l'onorevole ministro e la Direzione generale delle ferrovie, dell'impulso efficace dato ai lavori della stessa linea sul territorio italiano per cui possiamo essere assicurati che i lavori tutti saranno ultimati pel mese di aprile del 1914 a termine della Convenzione internazionale 6 giugno 1904, così vi sarò riconoscentissimo, onorevole ministro, se otterrete uguali assicurazioni dal Governo francese, in conferma di quelle date con tanta

lealtà da Sua Eccellenza Millerand al pranzo di Tenda.

Vogliate, onorevole ministro, vigilare che alle dichiarazioni corrisponda con uguale slancio l'esecuzione dei lavori ed allora saremo certi che i voti delle due nazioni sorelle saranno esauditi.

Questo nuovo anello di congiunzione fra la Francia e l'Italia rafforzerà sempre più i vincoli di amicizia e di affetto che indissolubilmente esistono fra le due nazioni che combatterono l'una a fianco dall'altra per la redenzione dell'Italia (*Bene!*) e crescerà sempre più nel cuore degli italiani la riconoscenza verso la nazione francese, specialmente in questo solenne cinquantenario che ravviva in noi un'incrollabile fede negli alti destini della nostra cara Patria. (*Approvazioni*).

Onorevole ministro, io parlo qui assai di rado, per non tediarvi voi ed i cari miei colleghi. Molte cose perciò avrei ancora da dirvi a nome ed a pro di quelle laboriose popolazioni che ho l'onore di rappresentare. Parte di esse da tanti anni soffrivano e tacevano benchè trascinate nella povertà dall'assoluta mancanza di prodotti delle loro terre poi devastate dalle ultime alluvioni.

Se non che, la pazienza di questi poveri lavoratori per tanto tempo abbandonati dal Governo in mezzo alla miseria che li opprimeva venne meno, parte di loro emigrò in Francia, l'altra parte grida contro il Governo e si mostra tumultuante.

Il Ministero Luzzatti non fu sordo ai loro lamenti e mandò a visitarli gli onorevoli Facta e Raineri che paternamente si occuparono di loro, proponendo opportuni provvedimenti, fra cui uno studio per trovar modo di irrigare le loro terre e vincere la persistente siccità, causa principale della loro improduttività.

Questo problema, che è essenzialmente tecnico, dovrà forzatamente essere studiato dal Ministero in un cogli altri provvedimenti promessi dalle Loro Eccellenze Facta e Raineri, che, malgrado tutto il buon volere del Ministero, si fanno tuttora aspettare.

Io confido che colla ferma volontà dimostrata dall'onorevole Nitti e coll'appoggio vostro, onorevole ministro, per l'irrigazione, e con quello dei vostri colleghi, cesseranno d'un tratto l'agitazione e l'inconsulta aspirazione di quei pochi visionari che si dimostrerebbero perfino disposti a rinunziare alla loro nazionalità per aggregarsi alla vicina Francia.

Sanguina il cuore nel sentir profferire si

orrenda bestemmia in quest'anno sacro al cinquantenario dell'italica indipendenza, ma dobbiamo però convincerci della viva eccitazione di questi poveri tribolati lavoratori e compatirli.

Pensate, onorevole ministro, a quelle splendide ma disgraziate regioni, procurando loro anche lavoro e permettendo ad esse quello sviluppo di cui hanno tanto bisogno e concludo:

Provvedete, come vi dissi, al doppio binario Genova-Ventimiglia, costruendo, senza ulteriore ritardo, intanto la tratta Ventimiglia-San Remo dove dovranno far capo, per ineluttabile necessità, i treni della Cuneo-Ventimiglia al fine di evitare la concorrenza delle stazioni climatiche francesi.

Per la stessa ragione ingrandite presto il porto di San Remo, anticipando la costruzione di altra bauchina lunga 200 metri preventivata nella spesa di 500.000 lire da farsi in venti anni, cosicchè il movimento commerciale che darà la Cuneo-Ventimiglia possa anche avere libero sfogo sul mare.

Ingrandite le stazioni di Ventimiglia, incominciate subito il nuovo magazzino merci a piccola velocità e così provvedete per l'ingrandimento della stazioni di Bordighera-Ospedaletto-San Remo dichiarate assolutamente insufficienti al bisogno ed al traffico ognora crescente.

Nel fare il doppio binario della linea e l'ingrandimento delle stazioni suddette procurate che non siano maggiormente danneggiati quei paesi incantati che formano l'ammirazione di tutte le Nazioni e che la ferrovia chiuse in una cerchia di ferro impedendo loro ogni accesso ed ogni loro espansione sul mare.

Migliorate ancora, onorevole ministro, le comunicazioni di Ventimiglia con Roma e Torino mettendo vetture dirette fra Roma-Ventimiglia e Ventimiglia-Torino, evitando quel trasbordo a Genova e Savona specialmente gravoso per i treni notturni.

Io ho piena fiducia, onorevole ministro, che voi vi occuperete con passione di questo estremo lembo di Liguria, delizia dei forestieri e dove sorride eterna primavera, ma dove però tanto si soffre.

Cesseranno così le recriminazioni ed i lamenti che si cangeranno in un inno di acclamazione all'opera vostra ed a quella dei vostri colleghi ed essi invece di meditare l'abbandono del dolce focolare nativo lavoreranno tutti concordi per la gloria e per la prosperità di questa nostra cara Patria

italiana, di cui, in questo memorabile anno, celebriamo le nozze d'oro della libertà. (*Approvazioni*).

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura della discussione generale, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

La chiusura essendo appoggiata, la metto a partito, riservando, come di consueto, facoltà di parlare all'onorevole relatore.

(*È approvata*).

Onorevole relatore, vuol parlare subito o dopo lo svolgimento degli ordini del giorno?

POZZI, relatore. Preferirei di parlare dopo che siano stati svolti gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Allora procediamo nello svolgimento degli ordini del giorno. Il primo è quello dell'onorevole Di Sant'Onofrio:

« La Camera invita il Governo a dare sollecita esecuzione alle leggi sui porti e particolarmente all'articolo 3 della legge 14 luglio 1889 relativamente al porto di Lipari ed all'articolo 14 della legge 1907 a difesa dell'abitato di Santa Marina nell'isola di Salina, minacciato dalle continue corrosioni del mare ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di svolgerlo.

DI SANT'ONOFRIO. Io sarò brevissimo, perchè il mio ordine del giorno è tanto chiaro che non richiede un lungo svolgimento.

Lo Stato italiano, fin dalla sua costituzione, ha seguito con peculiare cura lo sviluppo dei porti. Parecchie leggi sono state infatti promulgate a questo proposito. Oltre la legge organica del 20 marzo 1865, sui lavori pubblici che disciplina tutta la materia, le principali sono quella del 14 luglio 1889, quella del 15 marzo 1904 e quella del 14 luglio 1907, dovuta al compianto onorevole Gianturco, non tenendo conto di altre leggi speciali che si riferiscono ad argomenti singolari e principalmente ai grandi porti d'Italia.

Però se sollecita e provvida fu l'azione legislativa, altrettanto non possiamo dire dell'azione esecutiva.

Avendo io letto le due poderose relazioni dell'onorevole Pozzi, quella sul bilan-

cio dell'anno passato e quella sul bilancio di quest'anno, ho potuto rilevare che una quantità di somme, le quali a quest'ora avrebbero dovuto essere spese per lavori portuali, non lo sono.

Infatti se noi ci riportiamo alla legge del 1889 vediamo che in essa è stabilito che gli stanziamenti in essa importati dovevano essere esauriti coll'esercizio 1901-90^o; invece molte opere, a cui si riferiscono detti stanziamenti, non solo non sono ancora appaltate, ma non sono state neppure studiate, mentre dovrebbero essere già state eseguite se la legge fosse veramente eseguita.

Ciò produce da parte delle popolazioni legittime e giustificate lagnanze, perchè si viene a mancare a promesse indeclinabili, come poc' anzi ha detto giustamente lo stesso onorevole ministro Sacchi, il quale del resto, durante la sua amministrazione, bisogna ricordarlo, ha cercato di ovviare a questo stato di cose. Le popolazioni si ritengono ingannate, anzi, per usare una parola un po' cruda, addirittura turlupinate; ed hanno ragione.

A me pare che lo Stato, prima di impegnarsi in opere pubbliche, dovrebbe studiare bene se queste opere siano realmente utili e necessarie; non dovrebbe lasciarsi trascinare da considerazioni politiche o elettorali, poichè le opere pubbliche politiche o elettorali spese volte sono destinate a una cattiva fine perchè i progetti non corrispondono al vero stato delle cose o ai mezzi disponibili; dunque, ripeto, lo Stato dovrebbe studiare prima se le opere sono necessarie, e vedere se ha a sua disposizione i mezzi finanziari occorrenti: ma una volta decretato, deve eseguire la legge senza mandicare pretesti od espedienti per rinviare o non eseguire i lavori, suscitando legittime lagnanze nelle popolazioni, discredito verso il Governo.

Ad ogni modo non intendo entrare in questo ginepraio, specialmente in occasione dello svolgimento di un ordine del giorno; mi basta di avervi accennato per venire alla conclusione seguente.

L'articolo 3 della legge del 1889 stanziava un milione di lire per i lavori del porto di Oneglia e per la costruzione di due rifugi marittimi, uno a Scilla e l'altro a Lipari.

Ora i lavori del porto di Oneglia sono da lungo tempo ultimati, anzi credo si siano stanziati nuovi fondi per ampliarli e continuarli; per il rifugio di Scilla si è fatto anche molto, le opere sono state appaltate e ultimamente si è fatta anche una nuova legge per poterle continuare.

Invece per Lipari non si è fatto nulla; da 22 anni la legge votata dal Parlamento ha stabilito che vi si compisse quell'opera, ma invano; e bisogna notare che Lipari costituisce un rifugio importantissimo, perchè molte navi che debbono raggiungere, specialmente nella stagione invernale, lo stretto di Messina, vengono inesorabilmente spinte sulla inospitale costa di Calabria; dico inospitale non perchè manchi l'ospitalità negli abitanti della Calabria, ma perchè quella spiaggia manca assolutamente di porti e di rifugi; esiste solo lungo di essa il meschino ed inadatto porto detto di Santa Venere, al quale è difficilissimo approdare.

Questa è stata ed è la ragione unica perchè si è pensato alla costruzione di un porto di rifugio a Lipari; del resto che quei paraggi siano pericolosissimi lo si rileva dalla stessa mitologia; ricordate infatti che Lipari era la sede di Eolo, il quale teneva chiusi nelle caverne i suoi riottosi figli; ma ogni tanto o Austro o Aquilone fuggono e vanno a disturbare i poveri naviganti, facendo loro perdere anche la vita.

Questa circostanza dovrebbe dunque essere presa in considerazione dal Governo per sollecitare l'esecuzione della legge anche perchè molta è l'importanza del rifugio di Lipari, come si rileva dalla statistica del movimento della navigazione italiana. Dall'ultimo anno di questa statistica (1909) ho rilevato che le navi entrate ed uscite dal porto di Lipari sono state 1,623, con 315,965 tonnellate di stazzi lorde e 34,889 tonnellate di merci e 13,636 passeggeri imbarcati e sbarcati. Non si tratta dunque di un'opera di interesse locale la cui costruzione e manutenzione, come diceva poc' anzi l'onorevole ministro, dovrebbe essere a carico degli enti locali; qui si tratta di un rifugio marittimo, cioè di un interesse d'indole generale.

Una volta venne già dato l'appalto, ma il progetto era così mal fatto e sbagliato che il Governo stesso dovette abbandonarlo e pagare una non indifferente somma all'appaltatore per indennizzarlo, il che dimostra con quanta leggerezza si facciano i progetti, e come spesso questi non rispondano a verità.

Però ultimamente, nel 1908, il compianto ingegnere Richichi, del Genio civile di Messina, aveva compilato il progetto di dettaglio. Purtroppo egli perì nell'immane disastro di Messina, e con lui il progetto andò sotto le macerie. Fatte le ricerche all'ufficio del Genio civile, il progetto è stato ritrovato. Qui di nessun pretesto più si op-

pone a che questo rifugio venga finalmente appaltato.

Perciò faccio vive e calde raccomandazioni all'onorevole ministro perchè voglia prendere in considerazione i desideri di quella popolazione, ed anche la mia insistente raccomandazione. Egli sa benissimo che io quasi mai parlo di questioni locali perchè, veramente, è una cosa poco gradita doverne intrattenere la Camera, ma qualche volta non se ne può fare assolutamente a meno, quando si vedono tenute in così poco conto le legittime aspirazioni delle popolazioni, violate le leggi, per 22 anni non eseguite.

E vengo all'altro argomento del mio ordine del giorno. La legge 14 luglio 1907, all'articolo 14, stanziava tre milioni per la difesa degli abitati dalle corrosioni del mare, per pennelli ed altre simili necessità.

Fra i comuni peggiormente colpiti va annoverato il comune di Santa Maria nell'isola di Salina. Nel breve periodo di quindici o venti anni ben settanta edifici sono stati inghiottiti dal mare. Ricordo che ancora dieci anni or sono esistevano delle passeggiate e delle strade che ora sono scomparse.

È un fenomeno strano questo! Gli scienziati potranno studiare se è attribuibile a correnti marine o se è effetto di forze vulcaniche, ma ad ogni modo, bisogna provvedere.

È venuta a Roma una Commissione di cittadini a dolersi presso il Governo di questo stato di cose, e fu da me presentata al carissimo collega Dari (e colgo l'occasione per augurarli di potere ben presto, ristabilito, tornare tra noi), allora sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, che riconobbe per il primo la giustizia delle domande di quei cittadini, e promise che appena votata la legge, che allora era in istudio, sui porti, uno dei primi lavori che si sarebbe fatto sarebbe stato questo.

Identica promessa avemmo dal compianto Gianurco, che anzi, in seguito alle mie insistenze, perchè mi sembrava che la somma, preventivamente stanziata in un milione e mezzo, sarebbe stata insufficiente, la portò a tre milioni.

Anche qui il progetto era pronto, il compianto Richichi lo aveva compilato, ma andò perduto e disperso tra le macerie e pare non si sia ritrovato.

Ad ogni modo qui si tratta di un progetto che si può sollecitamente rifare, e spero che il Ministero voglia dare ordini perchè venga sollecitamente ripreso.

Si tratta che il pericolo è in mora: ogni giorno può portare là gravissime disgrazie.

Io vorrei anzi che il Ministero accantonasse fin da ora la somma occorrente per questo lavoro, circa 200 mila lire, perchè non vi è ragione di fare altre opere meno urgenti e lasciare Santa Marina in abbandono, solo perchè venne colpita dal disastro del terremoto, che, se non vi fosse stato, a quest'ora i lavori sarebbero stati fatti.

E giacchè ho la parola termino facendo una viva istanza al ministro, unendomi in questo a quanto ha già detto egregiamente il collega Casolini: la ragione dei ritardi dipende esclusivamente dalla deficienza del personale all'ufficio del Genio civile di Messina.

L'ufficio del Genio civile di Messina non può compiere tutti i molteplici e svariati progetti che ha da fare, perchè, oltre agli studi comuni a tutti gli uffici del Genio civile, ha ora a che quelli per l'applicazione di una parte delle leggi sul terremoto: per esempio, quelli relativi allo sgombero di tutte le macerie.

L'ufficio di Messina ha un ottimo capo, ha degli impiegati solertissimi; ma 24 ore sono 24 ore, e in 24 ore non possono ultimare tutto il lavoro che loro incombe.

Io termino quindi queste mie brevi e disadorne parole pregando l'onorevole ministro di voler destinare là qualche provetto ingegnere in modo che si possano ultimare nella provincia di Messina, se non tutti, almeno molti di quei lavori portuali, idraulici di strade e di opere relative al terremoto, che purtroppo ora rimangono in asso.

È con questa speranza che io prego l'onorevole ministro e la Camera di voler accettare il mio ordine del giorno. * (Approvazioni).

PRESIDENTE. L'onorevole Turati ha presentato i due seguenti ordini del giorno:

« La Camera, mentre fa voti che un definitivo provvedimento di equanimità e nelli al fine gli ultimi dolorosi strascichi dello sciopero ferroviario del 1907, invita il Governo ad impedire che la reale o la presunta partecipazione a quello sciopero sia occasione o pretesto a ulteriori illegittime differenze di trattamento nello svolgimento delle carriere.

« Turati ».

« La Camera invita il Governo a presentare con sollecitudine i promessi provvedimenti per la riforma delle disposizioni sull'equo trattamento dei ferrovieri dipendenti da imprese private.

Turati, Agnini ».

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Intende forse rinunciarevi?...

TURATI. Appunto. Debbo dire che, per amore di brevità, io rinuncio per ora a svolgere i miei ordini del giorno, il secondo dei quali porta anche la firma dell'onorevole Agnini, riserbandomi di parlare sull'argomento in altra sede, e cioè durante la discussione dei capitoli. Così parlerò anche più brevemente di quello che non potrei fare ora.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Pietro Niccolini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare al più presto un disegno di legge sulle strade vicinali ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Niccolini ha facoltà di svolgerlo.

NICCOLINI PIETRO. Onorevoli colleghi, io parlerò brevemente, perchè a quest'ora non intendo svolgere l'ordine del giorno presentato, ma solo rilevare una preoccupazione che mi è sembrato di intravedere nelle parole dell'onorevole ministro, preoccupazione suggerita o certamente condivisa dal suo collega onorevole Tedesco: quella cioè di un nuovo onere per il bilancio dei lavori pubblici. Io vorrei un poco rassicurarlo su questo punto.

In materia di strade vicinali, io metto in prima linea gli enti locali, come in materia di strade agrarie in prima linea vanno certamente i proprietari interessati. Il contributo dello Stato non può essere prospettato che come eventuale, come una funzione sussidiaria, integratrice delle energie minori, delle forze più deboli.

Oggi nè io nè altri invoca l'intervento diretto dello Stato, e nemmeno una nuova iscrizione o un aumento di stanziamenti nello speciale capitolo del bilancio. Dateci — noi diciamo — le norme per fare, dateci per ora questo solo; quando potremo fare allora vedremo fin dove arrivano le nostre forze.

La prima ragione delle nostre domande, delle nostre lagnanze, è l'insufficienza della legge sui lavori pubblici; insufficienza per incertezze nei concetti giuridici, insufficienza per incertezze nei concetti amministrativi. Le poche disposizioni della legge del 1865,

invece di favorire la sistemazione delle strade vicinali, sono rimaste lettera morta. Se qualche cosa si è fatto, si è dovuto fare piuttosto all'infuori della legge che per virtù di essa, sia profittando di consuetudini locali, sia profittando di iniziative personali.

Io sono disposto a prendere fin d'ora impegno di dichiararmi soddisfatto il giorno in cui l'onorevole ministro presentasse un disegno di legge, anche se questo disegno di legge non contenesse alcun contributo dello Stato, purchè disciplinasse il contributo degli enti locali, e quello dei privati interessati, e dia alla materia stradale una vera base legale, e fissi all'azione amministrativa procedure determinate.

Tutto ciò oggi manca assolutamente, e questa mancanza è di ostacolo ad iniziative che sarebbero in alcuni luoghi pronte e vigorose. Questa mancanza ha peggiorato gravemente le condizioni della viabilità in tutto il Mezzogiorno, dove, come è stato detto or ora da un collega rappresentante la Calabria, per la viabilità agraria i Governi passati ebbero leggi e cure assai migliori di quelle avute finora dal Governo italiano.

Domandando una legge speciale per le strade vicinali (o rurali od agrarie che dir si vogliono) io porto qui il voto del recentissimo Congresso dell'Associazione dei comuni italiani.

Tutti i sindaci convenuti a Roma sono stati unanimi nell'approvare un ordine del giorno concordato tra l'Associazione dei comuni, la Società degli agricoltori e il *Touring* italiano. Quest'ordine del giorno, affermando come già acquisiti i principî fondamentali di una riforma legislativa, si riferiva non solamente ai precedenti voti di Congressi e corpi amministrativi, ma anche alle dichiarazioni ed alle promesse ripetutamente fatte dal Governo. Fino dal 1906 il ministro Gianturco accettando un ordine del giorno presentato dall'onorevole Aguglia, dall'onorevole Di Rudini e dall'onorevole Di Scalea, disse che i molteplici studi fatti e i progetti già preparati portavano ad una modificazione dello stesso concetto della viabilità vicinale; e questa modificazione gli pareva tanto importante, l'argomento tanto urgente, che prese impegno di presentare un disegno di legge alla riapertura della Camera.

E difatti nel dicembre 1906 il ministro ripeteva le assicurazioni date, e tornava a promettere di presentare proposte concrete. La fine compianta dell'onorevole Gianturco deluse allora questa speranza, che però

è rinata quando recentemente a una interrogazione dell'onorevole Aguglia, il sottosegretario di Stato ha risposto che gli studi sono completi e che si presenterà un disegno di legge. E poco tempo fa, ad altra interrogazione, il sottosegretario di Stato ha dato questa risposta precisa: che il Governo ha intenzione di far proprie in gran parte le proposte contenute in un progetto di iniziativa parlamentare.

Ed ecco la facile risposta con cui oggi mi ha prevenuto il ministro dei lavori pubblici, il quale ha detto che in questa materia vi è già l'iniziativa parlamentare, vi è una Commissione investita dello studio di una proposta di legge, e che il Governo attende il risultato di questi studi.

Io quindi debbo rivolgere la mia vivissima raccomandazione a questa Commissione parlamentare, che quanto è autorevole e competente, non altrettanto, mi dispiace doverlo dire, si è dimostrata sollecita...

BIGNAMI. Chiedo di parlare per fatto personale.

NICCOLINI PIETRO. Voglia la Commissione, di cui è autorevole relatore l'onorevole Bignami, completare i suoi studi e formulare proposte concrete, perchè certo da esse il ministro avrà un aiuto validissimo, e allora la Camera potrà dire al Governo: ora tocca a voi di mantenere le promesse fatte, di assumere la responsabilità di provvedimenti che sono invocati da tutti, non in nome di interessi particolari, ma di un grande interesse generale.

Senza voler entrare a fondo nell'argomento, io mi dichiaro convinto che un provvedimento riuscirà meno difficile di quel che si è creduto e detto finora, se nel preparare questo disegno di legge si vorrà passar sopra a una difficoltà teorica dinanzi alla quale tutti ci siamo arrestati: cioè la difficoltà, che l'onorevole Gianturco aveva intuita, di una definizione esatta e di una classificazione scientifica delle strade vicinali.

Questione difficilissima, se si vuole risolverla dal punto di vista dottrinale; facile, almeno a mio parere, se la si considera dal lato pratico.

In teoria io non sono d'accordo con l'onorevole Scorciarini-Coppola, egli non è di accordo col *Touring*, e questo, a sua volta, non è d'accordo con alcuni studiosi, che hanno fatto pregevoli pubblicazioni in materia.

La legislazione francese che ha voluto

seguire criteri scientifici, ha dovuto moltiplicare le definizioni e le categorie delle strade secondarie.

Essa distingue le strade, che noi chiamiamo vicinali, in cinque categorie: le strade vicinali di grande comunicazione, che corrispondono alle intercomunali; quelle di interesse comunale, che si svolgono tutte nel perimetro di un comune; le strade vicinali ordinarie, che interessano una sola frazione del comune; infine le strade rurali riconosciute e quelle non riconosciute.

Ora un trattatista, che ha svolta questa materia, in un poderoso volume di pubblicazione recentissima, è venuto nella conclusione che tutta questa complicata classificazione, lungi dal raggiungere lo scopo, ha avuto un effetto pratico opposto, tanto che propone di abbandonare tutte le distinzioni infide od ingombranti e di fare una categoria unica, suddivisa in base al criterio puramente pratico della importanza del transito reale, effettivo, che si svolge sopra ogni determinata strada.

Ed anch'io, in seguito ai pochissimi studi fatti, mi sono formata la convinzione che sia bene abbandonare tutte le perfezioni scientifiche non ancora ben mature e concordate.

Un poco di buon empirismo pratico può fornire una migliore risoluzione del problema.

Probabilmente noi continuiamo a discutere teoricamente in senso opposto, mentre sul terreno pratico una comune intesa è già possibile e forse sarebbe facilissima.

Di ciò voglio dare un esempio tratto appunto dalla materia delle strade vicinali. Perchè v'è anche un'altra difficoltà, benchè minore: quello di decidere a chi spetti il governo delle strade secondarie. Spetta al comune, ad un ente autonomo, o a un piccolo Consorzio formato dei proprietari più interessati?

La questione non è ancora risolta. Ma intanto l'onorevole Scorciarini Coppola, che è partito dal principio di un Consorzio unico per tutto il comune, però separato dall'amministrazione comunale, è già venuto all'idea dei Consorzi per zone; io, che sono partito, nelle proposte fatte altra volta, dall'idea del Consorzio strada per strada, sono già venuto all'idea di una Commissione comunale unica. Resta ancora qualche divergenza tra noi, ma è un dissidio di poco conto, che potrà essere agevolmente risolto o dalla Commissione parlamentare o dal Governo, trattandosi non più di una divergenza di

principio, ma solo di opportunità amministrativa.

Ed un'ultima osservazione faccio per raccomandare il mio ordine del giorno al ministro dei lavori pubblici. Si potrà discutere a lungo sul concetto delle strade vicinali e sulla migliore legge da farsi; ma una cosa è, a mio parere, senz'altro indiscutibile; il dovere, il preciso dovere del Governo di provvedere senza indugio alla conservazione del dominio pubblico stradale.

I sindaci, riunitisi in Roma a congresso, ci hanno dato notizia delle vere condizioni della viabilità secondaria in tutta Italia. Di questa non abbiamo alcun documento ufficiale governativo, non una statistica che ci dica il numero delle strade vicinali, la loro lunghezza e larghezza, la loro transitabilità. Neppure abbiamo documenti comunali sicuri, perchè è vero che i segretari hanno l'obbligo di tenere un elenco delle strade vicinali, ma quest'obbligo deriva da un regolamento non dalla legge, ed è così poco preciso, che molti comuni non l'osservano. Non restano quindi che le testimonianze dei sindaci.

Secondo tali testimonianze pochissime sono le strade vicinali sistemate e ben mantenute, e la sistemazione fu fatta seguendo criteri diversi, escogitati dalle singole amministrazioni.

Moltissime strade invece sono ridotte assolutamente intransitabili. Ora quando una strada è intransitabile, viene a mancare ogni vigilanza del pubblico e delle autorità locali; in tale abbandono la strada diventa oggetto di continue usurpazioni da parte dei proprietari frontisti.

Ci è stato detto esplicitamente che, in alcuni luoghi, è perfino scomparsa la traccia delle antiche strade, e che in altri (e tale notizia ha destata molta sorpresa) gli uffici governativi si sono persino prestati a cessioni e vendite di terreni che una volta costituivano strade pubbliche.

Questo è accaduto particolarmente in Sicilia, dove leogie trazzere che avevano una larghezza di trenta a sessanta metri, sono state in gran parte usurpate o vendute, di modo che oggi, mentre non compiono più l'antica funzione di strade agrarie e pastorizie, non possono nemmeno essere adattate alla funzione moderna di strade rotabili.

Non parlo poi dei tratturi, perchè la Camera pochi giorni fa ha assistito ad una disputa fra gli onorevoli Abignente e Lacava.

Basta denunciare questo stato di cose perchè si riconosca immediatamente l'obbligo del ministro di provvedere alla conservazione di queste strade, alla rivendicazione di questi diritti, per salvare il dominio stradale e riprendere ciò che è stato mal tolto dai privati o male usato dalle autorità locali.

Pensi il ministro alla responsabilità che grava sul Governo, quando venga a diminuire la viabilità ed a perdersi un diritto di pubblico transito proprio in questo momento in cui l'agricoltura s'intensifica in ogni parte d'Italia, il commercio si sviluppa, quando c'è dappertutto una febbre di movimento che crea tanti generi di turismo, quando per la nuova legge sull'insegnamento elementare stanno per sorgere tante scuole e si vorrà rispettato da tutti l'obbligo di frequentarle.

Per tante esigenze della civiltà moderna è condizione necessaria una viabilità più estesa, una migliore manutenzione, una maggior cura di tutte le strade.

Io non posso, nè voglio, disconoscere quello che ha già detto il ministro nel suo mirabile discorso: che non tutto si può fare in una volta, che in Italia troppo vi è da fare per troppe cose, e che anche per le strade provinciali e per quelle comunali obbligatorie siamo ancora lontani dall'aver fatto quanto le stesse leggi impongono allo Stato, alle provincie ed ai comuni.

È vero che le strade provinciali rappresentano strade antiche e che alcune di esse possono aver perduto importanza, perchè non corrispondono all'orientamento moderno verso le stazioni ferroviarie, verso i porti fluviali e gli scali marittimi. Ma è anche vero che la maggior parte di esse ha acquistata una nuova importanza come vie agrarie, secondo la tesi così validamente sostenuta dall'onorevole Storciari di Coppola. Di tutte poi si può dire quello che io esprimerò colle stesse parole dell'onorevole Gianturco: le strade vicinali sono le piccole arterie fecondatrici di tutto il grande movimento che si svolge sulle strade ordinarie, sulle strade ferroviarie e che caratterizza la civiltà moderna.

Ripeto: sono le piccole arterie fecondatrici di tutto il sistema stradale.

Bastano queste parole dell'onorevole Gianturco per mettere in evidenza l'importanza e l'urgenza della questione, e la responsabilità che io ho voluto far presente all'onorevole ministro. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Biglami ha chiesto di parlare per fatto personale. Lo indichi.

BIGNAMI. L'onorevole Niccolini, con parola cortese ma altrettanto chiara, ha accusato poco fa di negligenza la Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della proposta di legge dell'onorevole Scorciarini-Coppola.

Ora di quella Commissione è presidente l'onorevole Carcano, ed io sono il segretario. In assenza del presidente, io ho il dovere di difenderla.

PRESIDENTE. E l'onorevole Scorciarini-Coppola naturalmente, come autore della proposta, e come membro della Commissione. (*Si ride*). Ora a questo modo tutti possono avere un fatto personale! (*ilarità*).

BIGNAMI. Io chiedo due minuti soltanto per fare una brevissima difesa dell'operato della Commissione. Essa venne nominata nel maggio dell'anno scorso: si riunì subito e dopo quindici giorni di un lavoro assiduo volle introdurre nella proposta di legge alcune modificazioni, fissando speciali capitoli che dovevano servire come base per un nuovo progetto da presentarsi. Ora per potere arrivare ad un risultato pratico, la Commissione credette opportuno di mettersi d'accordo coi ministri interessati e di dare comunicazione di quei capitoli ai Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura ed anche del tesoro, perchè si domandava al Ministero del tesoro un concorso nelle spese che dovevano essere sostenute per le strade vicinali.

È avvenuto che il Ministero di agricoltura ci ha risposto subito ed in modo esauriente, dicendo di essere d'accordo nei capitoli con la Commissione; il Ministero dei lavori pubblici, dopo qualche tempo, ci ha risposto che stava studiando un disegno di legge d'accordo col Tesoro; il ministro del tesoro in principio ci rispose, ed eravamo allora nel giugno dell'anno scorso, che attendeva che fossero passate le vacanze per rispondere ai quesiti proposti. Nel gennaio ultimo poi ha risposto che stava studiando col Ministero dei lavori pubblici per potere presentare un apposito disegno di legge. Invece proprio nel marzo il Ministero del tesoro è tornato a scrivere dicendo che non intendeva per ora di presentare un disegno di legge, dati i gravissimi impegni del bilancio.

Si vede quindi come l'accusa di negligenza, che, pur con parola così cortese, è

stata rivolta alla Commissione dall'onorevole Niccolini, non sia perfettamente esatta. Ma poichè mi trovo a parlare, io mi associo a lui, a nome della stessa Commissione, sicuro d'interpretarne i sentimenti, nell'esortare il Ministero dei lavori pubblici a volere presentare un apposito disegno di legge. Già il ministro Gianturco nel 1906 aveva accettato un ordine del giorno perfettamente eguale a quello dell'onorevole Niccolini Pietro e firmato dagli onorevoli Aguglia, Di Rudini ed altri deputati.

Successivamente (questo è molto importante per l'attuale ministro dei lavori pubblici) l'onorevole De Seta, l'anno scorso, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Aguglia, diceva, senz'altro, che il ministro dei lavori pubblici avrebbe presentato un apposito disegno di legge.

Ora io faccio appello a quanto poco fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici disse nel suo magnifico discorso: che egli, cioè, non intendeva di promettere se non ciò che poteva mantenere. Ed io confido che, avendo fatto questa promessa lo scorso anno, l'onorevole ministro dei lavori pubblici la manterrà, presentando presto l'invocata legge sulle strade vicinali. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Cottafavi. Crede egli di poterlo svolgere brevemente?

COTTAFVI. Io sono agli ordini della Camera. Del resto sarò molto breve.

PRESIDENTE. Allora do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Cottafavi:

« La Camera confida che il Governo provvederà ad una maggiore difesa dei terreni appenninici contro le frane e solleciterà i lavori delle bonifiche ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Cottafavi ha facoltà di svolgerlo.

COTTAFVI. Nel prendere la parola per svolgere il mio ordine del giorno, faccio una preventiva dichiarazione ed è quella di associarmi completamente alle considerazioni e raccomandazioni fatte dall'onorevole Sichel all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'interesse delle bonifiche del basso Reggiano. Noi siamo riusciti a riscattare, con prodigi di resistenza, di forza e di dispendio, una larga quantità di terreni dal danno delle acque ed a renderli produttivi. Ed è una lotta che dura da secoli e

che deve essere coronata da prosperi successi. Però occorre quotidianamente custodire queste bonifiche, perchè la forza dell'acqua, di fronte al basso livello dei terreni, non si arresta mai nell'insidiarle.

Io quindi faccio voti che il Governo abbia a formulare e presentare un disegno di legge, col quale siano classificate in prima categoria le bonifiche della Parmigiana-Moglia, insieme alla Bentivoglio-Gualtieri. L'onorevole ministro, che appartiene ad una regione ben poco lontana dalla nostra, sa quanto valore abbiano questi provvedimenti. Egli è a giorno delle condizioni del basso Reggiano; sa che, come il basso Modenese, hanno entrambi fatto ogni sforzo possibile per potere redimere i loro terreni e meritano un serio incoraggiamento. Non apparteniamo a regioni le quali siano in condizioni tali da avere necessità quotidiane dell'intervento dello Stato, nè di continuo ad esso ricorriamo per domandare concorsi di spese, lavori e benefici.

In questo momento noi ci troviamo fortunatamente in buone condizioni economiche; ma appunto perciò siamo pronti a contribuire ogni giorno a favore di tutte quelle altre regioni che sono meno favorite dalla fortuna, ma purchè non si taglino le arterie alla nostra operosità e non ci si privi della fonte prima del nostro benessere.

E dove noi non possiamo fare da soli, lo Stato, che noi non vogliamo, come propulsore od iniziatore, ma che unicamente vogliamo come integratore, venga a supplire dove le nostre forze non possono bastare.

E quella legge che è invocata dai veneti intendiamo che comprenda anche le nostre bonifiche, tanto più che una di esse è stata dichiarata inscindibile da altre bonifiche, per le quali si deve provvedere con legge.

L'onorevole ministro potrebbe rispondere (ma spero che non lo voglia) che vi è una Commissione competentissima di veri valori tecnici, che sta studiando. Io non ho nulla in contrario ed ho la massima fiducia nella Commissione, sia per il valore dei suoi componenti, sia perchè so che essa attende al proprio lavoro con massima competenza tecnica.

Ma vegga l'onorevole ministro di affrettare la parte esecutiva e di fare in modo che si abbia a provvedere sollecitamente, perchè non voglio ripetere l'antico motto latino relativo a Saguato! Infatti noi stiamo discutendo e facendo delle raccoman-

dazioni, ma intanto le acque continuano l'opera loro e così è accaduto in questi giorni che i terreni compresi fra Crostola e Secchia sono stati sommersi ed i raccolti sono andati perduti.

Si tratta di una vasta plaga di terreni e produttivi. L'interesse stesso della amministrazione finanziaria dello Stato reclama una tutela: perchè non so con quale titolo voi potrete pretendere l'imposta fondiaria da proprietari che hanno perduto completamente i loro redditi.

Esaurita questa parte dell'ordine del giorno, relativa alle bonifiche, tratterò con eguale brevità quella relativa alle frane dei comuni appenninici. È un argomento di altissima importanza da interessare tutta la regione emiliana attraversata dalla splendida catena degli Appennini, bella a vedersi, ma non altrettanto ferace e fortunata nei suoi abitatori che hanno il pregio di mantenersi operosi, e tenaci lavoratori affezionati con cuore di figli alle loro native montagne.

Io rappresento un collegio che comprende alcuni comuni di questo Appennino (fra i quali il comune di Baiso che è stato dichiarato il più franoso d'Italia e di Viano), che meritano da parte del ministro dei lavori pubblici un'attenzione particolare.

Si tratta di comuni che hanno territori mancanti assolutamente di fertilità, in contrasto appunto con quelli della pianura; si tratta di territori che, all'infuori dell'aria sana che aleggia su di essi, non hanno quasi alcuna ricchezza se non per l'attività degli abitanti.

Ma bisogna andare in mezzo a quelle buone popolazioni per vedere con quale volontà riescono a salvare pochi metri delle loro zolle, contendendoli allo squagliamento delle nevi ed al furore degli elementi, specialmente invernali!..

Apparteniamo ad una regione che si chiama temperata, ma che, viceversa, ha un dislivello atmosferico assai forte: perchè fra l'inverno e l'estate passano i trenta gradi di differenza nel calore; e, fra le nevi gelide dell'inverno ed i calori fortissimi dell'estate le frane si accrescono, e si formano crepacci che frustrano le speranze degli agricoltori.

Domando che queste buone popolazioni, le quali sono veramente laboriose, che vivono di continui sacrifici e che nulla domandano, all'infuori di una difesa contro l'inclemenza degli elementi, siano tutelate dall'intervento dello Stato per il quale esse pure nel limite di loro forze vivamente contribuiscono.

Ogni qualvolta accada una di queste frane (e purtroppo nei comuni di Baiso e di Viano ne accadono di frequente, vedo sollecitamente accorrere i funzionari del Genio civile; quindi nelle mie parole il Governo e la Camera non vedranno la benchè menoma censura per questi benemeriti funzionari; domando però se non sarebbe meglio che si facesse un lavoro di previdenza più che di provvidenza.

Se si facessero in quelle montagne ispezioni frequenti e si mantenesse il contatto colle autorità comunali, portando l'aiuto del consiglio e dei suggerimenti, che non possono venire se non dalla sapienza tecnica, ci troveremmo a poter prevenire molte di queste disgrazie; e si potrebbe anche, col tempo, provvedere ad un piano prestabilito e completo, per impedire, se non assolutamente, almeno in gran parte, il rinnovarsi di tali disastri.

Faccio pertanto una raccomandazione al ministro, affinchè vegga se non fosse possibile che queste ispezioni sulle nostre montagne venissero effettivamente compiute; e non ci dovessimo ridurre a chiamare l'aiuto del Genio civile, solamente quando vi sia da riparare. Vorrei insomma un'opera di prevenzione basata sull'osservazione dei luoghi.

Le nostre provincie sono tutte non molto estese, tranne quella di Bologna. Le provincie di Modena, Parma, Reggio e Piacenza, hanno tutte una pianura fertilissima ed una parte di montagna, la quale non è ugualmente ferace ed a cui bisogna pensare appunto per tutelarla contro il pericolo delle frane e delle lavine mediante ripari d'ogni sorta, briglie, incanalamenti d'acque, mura fossaie ed altro.

Si tratta di quattro provincie che, quanto ad estensione, sono minori d'altre provincie del regno; e se per esse si avesse con un programma tecnico ben determinato a coordinare tutto il servizio d'ispezione della zona montana, si potrebbero prevedere simili disastri ed evitarli in tempo.

Ne faccio raccomandazione vivissima al ministro; credo che ne terrà conto insieme al relatore per l'amore che portano entrambi alle popolazioni emiliane, che conoscono ed apprezzano, ed anche perchè, se si tratta di difendere una zolla veramente sudata, essa è quella dei poveri lavoratori dell'Appennino. *(Vive congratulazioni)*.

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

Chiusura e risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni e proposta di legge:

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

Presenti e votanti . . .	216
Maggioranza	109
Voti favorevoli . . .	124
Voti contrari	92

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . .	216
Maggioranza	109
Voti favorevoli . . .	180
Voti contrari	36

(La Camera approva).

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):

Presenti e votanti . . .	216
Maggioranza	109
Voti favorevoli . . .	189
Voti contrari	27

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . .	216
Maggioranza	109
Voti favorevoli . . .	185
Voti contrari	31

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . . 216
 Maggioranza 109
 Voti favorevoli . . . 109
 Voti contrari 27

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Agnesi — Agnini — Aguglia — Alessio Giovanni — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Are — Arlotta — Artom.

Bacelli Guido — Barzilai — Baslini — Battelli — Blitrami — Bentini — Berenini — Beramasco — Berlingieri — Bertarelli — Bettolo — Bianchini — Bignami — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bouvier — Brunialti — Buccelli — Buonvino.

Caetani — Calisse — Calvi — Camagna — Camera — Campanozzi — Canepa — Canevani — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Cardani — Casolini Antonio — Cavagnari — Ceslesia — Chiaraviglio — Chimienti — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciccarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Congiu — Cosentini — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Cutrufelli.

Daneo — Danieli — De Amicis — De Benedictis — De Bellis — Del Balzo — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nicola — De Novellis — Dentice — De Seta — De Tilla — Di Bagno — Di Lorenzo — Di Palma — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabla.

Faelli — Falcioni — Falletti — Faranda — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Finocchiaro-Aprile — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Galli — Gallini Carlo — Gallo — Gargitano — Gargiulo — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardini — Giusso — Goglio — Grippo — Grosso-Campana. Hierschel.

Joele.

La Lumia — Larizza — La Via — Leali — Leone — Libertini Gesualdo — Loero — Longinotti — Lucernari — Luciani — Lucifero.

Macaggi — Malcangi — Manfredi Manfredi — Manna — Marsaglia — Mezzanotte — Miari — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Mosca Gaetano — Muratori — Murri. Nava Cesare — N. grotto — Niccolini Pietro — Nitti — Nuveloni.

Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Padulli — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pescetti — Pietravalle — Pipitone — Podestà — Pozzi Domenico — Prampolini.

Quaglino.

Raineri — Riccio Vincenzo — Ridola — Romanin-Jacur — Romo — Rondani — Rossi Gaetano — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Sanarelli — Sanjust — Santamaria — Scalini — Scano — Scellingo — Scociarini Coppola — Sighieri — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Squitti — Suardi.

Talamo — Tedesco — Torlonia — Torre — Toscanelli — Turati — Turbiglio — Turco.

Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venzi — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Bacchelli — Baragiola — Battaglieri — Benaglio — Berti — Bertolini — Bertoni. Calissano — Calleri — Camerini — Candiani — Carmine — Carugati — Cassuto — Costa-Zenoglio — Curreno.

Da Come — D'Alì — Degli Occhi — Dell'Acqua — Di Rovasenda — D'Orta.

Giaccone — Girardi — Giuliani.

Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo. Maraini — Margaria — Matteucci — Meda — Morpurgo — Moschini.

Negri de' Salvi.

Odorico — Orlando Salvatore.

Perron — Palacci.

Rastelli — Rattone — Renzi — Rizza — Rizzetti — Rizzone — Romussi — Ronchetti — Rossi Cesare

Salandra — Serristori.

Teso.

Sono ammalati:

Alessio Giulio.

Bianchi Emilio.

Cesaroni.

Della Porta.

Gallina Giacinto — Graziadei.

Marcello — Mazzitelli — Mirabelli.

Rava.

Assenti per ufficio pubblico:

Anbry.
Borsarelli.
Carcano — Chimirri — Ciccotti.
Gallenga.
Lacava.
Masi — Messedaglia — Montù.
Pistoja.
Roth.

Presentazione di una proposta di legge:

PRESIDENTE. L'onorevole Larizza, insieme ad altri deputati, ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici per l'autorizzazione alla lettura.

Interrogazioni e interpellanza.

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

BASLINI, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze sulle cause che determinarono la chiusura della Regia Manifattura dei tabacchi di Modena.

« Ottorino Nava ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere i motivi per i quali, ad evitare maggior diffusione dell'afra epizootica nello spostamento delle mandrie per l'alpeggio, non si voglia ripristinare l'ordinanza ministeriale 21 maggio 1907 riconosciuta nei suoi effetti utilissima.

« Patrizi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri, per sapere i motivi per i quali dal concorso bandito dal Commissariato per l'emigrazione, sono stati esclusi i laureati dell'Istituto superiore di studi coloniali in Roma, contrariamente all'esplicita promessa contenuta nell'articolo 34 dello statuto della scuola suddetta.

« Patrizi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non creda, in vista delle recenti disgrazie aviatorie, intervenire, per disciplinare ed intensificare la vigilanza dei percorsi, e per garantire la esattezza delle informazioni, allo scopo di rendere minimo il numero delle vittime, in ispecie nei casi in cui le gare possono aver di mira, più che il nobile fine dello studio per la conquista del cielo, quello della speculazione.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio per sapere se sia vero che il Consorzio di mutui per i paesi danneggiati dal terremoto abbia sospeso le sue operazioni in attesa di nuovi provvedimenti legislativi.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sulle irregolarità denunziate dalla pubblica stampa circa l'amministrazione dell'ospedale di Santo Spirito in Roma.

« Viazzi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure l'interpellanza, qualora il ministro interessato non vi si opponga entro il termine regolamentare.

Sull'ordine del giorno.

DE BENEDETTIS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE BENEDETTIS. Progo la Camera di consentire che la discussione della proposta di legge, « Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano », sia iscritta nell'ordine del giorno di domani.

Si tratta di una proposta di legge che non darà luogo a discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gargiulo.

GARGIULO. Riferendomi ad una preghiera fatta giorni sono, chiedo sia iscritta per domani la discussione del disegno di legge: « Riordinamento dell'Amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Pregherei l'onorevole Gargiulo di attendere che sia presente il ministro delle finanze, perchè oggi egli è impegnato nell'altro ramo del Parlamento, e non so se domani potrà intervenire alla Camera. Ad ogni modo questo disegno di legge si potrebbe inscrivere per una tra seduta, diciamo per quella di sabato.

GARGIULO. Consento per sabato e ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Lo inscriviamo nell'ordine del giorno di sabato. Resta però sempre inteso che i bilanci, sino a che non siano ultimati, debbono avere la precedenza su tutte le altre discussioni, a meno che

non si tratti di semplici disegni di legge di carattere amministrativo, su cui poco o punto si abbia a discutere. *(Benissimo!)*

Cosicchè, se domani sarà distribuito, come spero, il bilancio dell'entrata, questo seguirà immediatamente quello ora in discussione pei lavori pubblici.

La seduta termina alle 19.10.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. *Discussione del disegno di legge:*

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

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1911 al 30 giugno 1912 (637 e 637 bis).

Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

8. Proseguimento della ferrovia eritrea 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 dei disegni di legge:

15. Modificazione dell'articolo 77 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 comuni 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. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato. *(Modificato dal Senato)* (53-B).

29. Aggregazione del comune di S. Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

30. 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).

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

32. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

34. 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).

35. Ordinamento del Consiglio Coloniale (755).

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

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

38. 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).

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

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

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

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

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

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

45. 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).

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

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

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

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

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

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

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

53. 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).

54. 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 :

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.

