

CCCLII.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 15 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GRIPPO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 15780	Carcere di Pistoia:	
<b>Bilancio</b> dei lavori pubblici ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .	15749	FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	Pag. 15743
BERLINGIERI . . . . .	15777	MORELLI-GUALTIEROTTI . . . . .	15743
BOLOGNESE . . . . .	15755	Chiamata delle classi:	
CALISSE . . . . .	15749	MIRABELLI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	15743
CONGIU . . . . .	15771	VIAZZI . . . . .	15744
DANEO . . . . .	15751	<b>Osservazioni e proposte:</b>	
DE AMICIS . . . . .	15757	Lavori parlamentari . . . . .	15781
GIRARDINI . . . . .	15769	<b>Proposta di legge (Lettura):</b>	
MACAGGI . . . . .	15758	Tombola a favore dell'ospedale di Sammarcello: Ancona (BOCCONI) . . . . .	15736
MASI . . . . .	15754	Segreterie universitarie (LEONE) . . . . .	15736
PANIÈ . . . . .	15774	Riunione delle tombole e lotterie nazionali (BUONANNO) . . . . .	15738
PASQUALINO-VASSALLO . . . . .	15766	Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (DE MICETTI) ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	15744
<b>Convocazione</b> degli Uffici ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	15744	BARNABEI . . . . .	15746
<b>Dimissioni</b> del deputato Serristori . . . . .	15736	CIMORELLI, <i>presidente e relatore</i> . . . . .	15745
MURATORI . . . . .	15736	DE BENEDETTIS . . . . .	15748
PRESIDENTE . . . . .	15736	GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	15748
SCALINI . . . . .	15736	MONTEMARTINI . . . . .	15744
<b>Disegni di legge e documenti diplomatici (Presentazione):</b>		<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Camere di commercio e industrie (NITTI) . . . . .	15765	Annessione del comune di Capraia agli uffici giudiziari e finanziari di Livorno (CANEPA) . . . . .	15744
Servizi zootecnici nelle provincie di Campobasso, Arezzo e Potenza (Id.) . . . . .	15765	Tombola a favore degli ospedali di Furci e di Francavilla di Sicilia (COLONNA DI CESARÒ) . . . . .	15765
Marocco (DI SAN GIULIANO) . . . . .	15779		
Trasporto di fondi per spese di polizia sanitaria nelle capitanerie di porto (TEDESCO) . . . . .	15779		
<b>Interrogazioni:</b>			
Indennità ai comuni per gli alloggi alle truppe (DI SALUZZO):			
MIRABELLI, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i> . . . . .	15737		
Disgrazie aviatorie:			
BATTELLI . . . . .	15739		
CUTRUFELLI . . . . .	15740		
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	15738-39		
Conflitto in un cantiere di Padova:			
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	15741-42		
QUAGLINO . . . . .	15741		

La seduta comincia alle 14.10.

BASLINI, *segretario*, legge il processo verbale della seconda tornata di ieri.

(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Papadopoli, di giorni 1; e per motivi di salute, gli onorevoli Giovanni Alessio, di giorni 5 e Colosimo, di 10.

(Sono conceduti).

**Dimissioni del deputato Serristori.**

**PRESIDENTE.** Comunico alla Camera la seguente lettera :

« Signor Presidente.

« Le condizioni della mia salute non mi consentono di tenere più a lungo un ufficio, del quale sento di non poter adempiere tutti i doveri. Do quindi, con la presente, in modo irrevocabile, le mie dimissioni da deputato e prego la Camera di volerne prendere atto.

« Con ossequio

« A. SERRISTORI ».

**SCALINI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SCALINI.** Propongo, alla Camera che non siano accettate le dimissioni del collega Serristori, e che invece gli sia concesso un congedo di sei mesi, augurando che egli si rimetta presto in salute.

**MURATORI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MURATORI.** Mi associo alla proposta dell'onorevole Scalini, che cioè la Camera non accetti le dimissioni dell'onorevole Serristori, e gli accordi invece un congedo di sei mesi.

**PRESIDENTE.** Formulando l'augurio che il collega onorevole Serristori possa presto tornare tra noi, pongo a partito la proposta dell'onorevole Scalini per la concessione di un congedo di sei mesi.

(È approvata).

**Letture di proposte di legge.**

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

**BASLINI, segretario, legge :**

**Proposta di legge del deputato Bocconi.**

È autorizzata una tombola telegrafica di lire centocinquantamila a favore dell'ospedale civile di Sammarcello (Ancona).

Con decreto del ministro delle finanze saranno fissate la data e le modalità della estrazione.

**Proposta di legge del deputato Leone.****Art. 1.**

Alla tabella A, annessa alla legge 7 luglio 1907, n. 472, concernente il ruolo organico del personale delle Segreterie universitarie, è sostituita la tabella B.

**Art. 2.**

Nel termine di due mesi dall'applicazione della presente legge, il Consiglio di amministrazione della pubblica istruzione provvederà al collocamento a riposo di quei funzionari che abbiano raggiunto il limite di età previsto dalla legge sulle pensioni ed al passaggio nelle classi della categoria di ordine, secondo l'anzianità e lo stipendio, di quei funzionari, che a loro richiesta od a giudizio del Consiglio di amministrazione della pubblica istruzione abbiano dimostrato maggiore attitudine per la categoria di ordine.

**Art. 3.**

Nella prima applicazione della presente legge, i posti di risulta come ufficiali di ordine, saranno occupati dagli straordinari attualmente in servizio e da coloro del personale subalterno che sieno forniti di titoli da riconoscersi sufficienti dal Consiglio di amministrazione della pubblica istruzione e che sono effettivamente già adibiti a mansioni di ordine negli uffici di segreteria.

**Art. 4.**

È abolito il grado di Vice-Segretario ed a quei funzionari che faranno passaggio dalla categoria di concetto a quella di ordine, sarà conservato *ad honorem* il grado di Segretario.

**Art. 5.**

Il Governo del Re è autorizzato all'esecuzione della presente legge, con decorrenza dal 1° luglio 1911.

## TABELLA A.

3 Direttori di 1ª classe a L. 6000 . . . . .	L.	18000	
5 Direttori di 2ª classe a L. 5000 . . . . .	»	25000	
5 Direttori di 3ª classe a L. 4500 . . . . .	»	22500	
20 Segretari di 1ª classe a L. 4000 . . . . .	»	80000	
19 Segretari di 2ª classe a L. 3500 . . . . .	»	66500	
18 Segretari di 3ª classe a L. 3000 . . . . .	»	54000	
24 Vice-Segretari di 1ª classe a L. 2500 . . . . .	»	60000	
20 Vice-Segretari di 2ª classe a L. 2000 . . . . .	»	40000	
17 Vice-Segretari di 3ª classe a L. 1500 . . . . .	»	25500	
			391500
131			
Indennità ai Rettori a L. 1200 . . . . .	L.	19200	19200
Rimunerazione di due impiegati dell'Università di Torino, incaricati del servizio del Collegio Carlo Alberto . . . . .	»	1200	1200
Rimunerazione ad un impiegato di ogni Università, incaricato del servizio di Economato a L. 400 . . . . .	»	6400	6400
	L.		418300

## TABELLA B.

3 Direttori di Segreteria di 1ª classe a L. 7000 . . . . .	L.	21000	
5 Direttori di Segreteria di 2ª classe a L. 6000 . . . . .	»	30000	
5 Direttori di Segreteria di 3ª classe a L. 5000 . . . . .	»	25000	
15 Primi Segretari di 1ª classe a L. 4500 . . . . .	»	67500	
12 Primi Segretari di 2ª classe a L. 4000 . . . . .	»	48000	
22 Segretari di 1ª classe a L. 3500 . . . . .	»	77000	
20 Segretari di 2ª classe a L. 3000 . . . . .	»	60000	
17 Segretari di 3ª classe a L. 2500 . . . . .	»	42500	
12 Segretari di 4ª classe a L. 2000 . . . . .	»	24000	
			395000
111			
<i>Classe di ordine.</i>			
2 Archivisti capi a L. 4000 . . . . .	L.	8000	
2 Archivisti di 1ª classe a L. 3500 . . . . .	»	7000	
3 Archivisti di 2ª classe a L. 3000 . . . . .	»	9000	
3 Ufficiali di ordine di 1ª classe a L. 2500 . . . . .	»	7500	
3 Ufficiali di ordine di 2ª classe a L. 2000 . . . . .	»	6000	
7 Ufficiali di ordine di 3ª classe a L. 1500 . . . . .	»	10500	
			48000
20			
Indennità ai Rettori a L. 1200 . . . . .	L.	19200	19200
Rimunerazione di due impiegati dell'Università di Torino incaricati del servizio del Collegio Carlo Alberto . . . . .	»	1200	1200
Rimunerazione ad un impiegato di ogni Università incaricato del servizio di Economato a L. 400 . . . . .	»	6400	6400
	L.		469800
Tabella A . . . . .	L.	418300	
Tabella B . . . . .	»	469800	
Differenza in più da iscriversi in bilancio . . . . .	L.	51500	

**Proposta di legge dei deputati: Buonanno, Berenini, Berti, Bocconi, Callaini, Chiaradia, Cosentino, Chimienti, Alfonso Fusco, Fraccareta, Galimberti, Ginori Conti, Gesualdo Libertini, Muratori, Miliani, Modica, Pacetti, Sanarelli, Speranza, Scellingo, Teodori.**

**Art. 1.**

Le lotterie e tombole nazionali, che, alla data di presa in considerazione della presente legge, erano concesse e non ancora emesse, o approvate dalla sola Camera dei deputati o si trovano in corso di esame avanti al Parlamento, o per le quali proposte di iniziativa parlamentare erano state presentate ed ancora da svolgersi, potranno essere riunite in una sola lotteria o prestito a premio nazionale, che prenderà nome di « Tombole o Lotterie nazionali riunite » da concedersi al Consorzio obbligatorio degli enti interessati con esonero di ogni tassa e per importo complessivo di cinquanta milioni.

**Art. 2.**

L'approvazione del piano della lotteria o prestito a premio, di cui al precedente articolo, è deferita al Ministero delle finanze, che, di accordo col Consorzio, stabilirà le garanzie, le modalità sulla base della priorità delle singole iniziative parlamentari e la data di emissione.

**Art. 3.**

Le disposizioni della legge 2 luglio 1908, n. 464, s'intendono abrogate in quanto risultino contrarie a quelle della presente legge.

**Interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra annunzia di aver data risposta scritta all'interrogazione degli onorevoli Di Saluzzo e Gaetano Rossi, « se non reputi opportuno di modificare, in coerenza alle cambiate condizioni dei tempi, le disposizioni che regolano la corresponsione delle indennità ai comuni in genere (e specialmente a quelli di montagna) per l'accantonamento della truppa ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « Il Ministero della guerra riconosce equo il desiderio dei comuni di essere esonerati dal fornire gratuitamente gli alloggi alle truppe in marcia pei primi

tre giorni, e di avere qualche miglioramento di tariffe nei corrispettivi che lo Stato paga dopo quel termine. Riconosce soprattutto opportuno unificare la legislazione vigente in materia, che, come è noto, è costituita dalle regie patenti 1836 (estese con legge del 1861 alla parte del Regno allora costituito), dalla I. e R. Ordinanza austriaca del 1851 nel Veneto, e dall'Editto pontificio del 1867 nella provincia di Roma.

« Disegni di legge sull'argomento, dalla costituzione del Regno in poi, ne sono stati presentati molti, nessuno dei quali, per vicende parlamentari, giunse alla discussione.

« L'attuale amministrazione, già da tempo, è nello stesso ordine di idee degli onorevoli interroganti. Essa confida presentare opportune proposte legislative appena sia possibile disporre dei mezzi per far fronte al maggior onere che dalla riforma deriverebbe al bilancio della guerra.

« Frattanto ha sempre esaminato coi migliori intendimenti ogni caso per temperare più che possibile il rigore delle vigenti disposizioni: ed appunto ai comuni di montagna (oggetto di particolare attenzione degli onorevoli interroganti) ha concesso speciali agevolazioni, tenendo conto delle loro condizioni economiche e più ancora della loro altitudine, della produzione locale, dello stato di viabilità, ed infine delle distanze dalle stazioni ferroviarie. In base a tali temperamenti quasi tutti i comuni della zona alpina sono stati esentati dalla fornitura della paglia alle truppe in marcia.

« Come vedesi, in attesa di poter presentare il disegno di legge, non tralascia l'Amministrazione di mostrare la sua sollecitudine pei comuni che versano in condizioni speciali.

*« Il sottosegretario di Stato*

*« MIRABELLI ».*

**PRESIDENTE.** La prima interrogazione all'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Battelli, al Governo, « se creda stabilire delle norme per gli spettacoli e le gare di aviazione, onde evitare gran parte delle catastrofi che si deplorano ».

**FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno.** Onorevole Presidente, intendo di rispondere contemporaneamente ad un'analoga interrogazione dell'onorevole Cutrufelli che è compresa tra quella annunziata.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

L'onorevole Cutrufelli interroga 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».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Debbo dichiarare agli onorevoli interroganti che mi trovo alquanto imbarazzato nel rispondere a queste loro interrogazioni, perchè non riesco a concepire quali provvedimenti, a prescindere dalle norme generali per la tutela della incolumità pubblica, si possano adottare per prevenire le catastrofi aviatorie.

E questa mia perplessità si acuisce quando considero che nello stesso giorno, in cui la Francia assistè inorridita ad una delle più gravi catastrofi aviatorie, che gettò quella nazione in un grandissimo lutto, in quello stesso giorno, lo noti la Camera, le gare ebbero il loro corso, e pochi giorni dopo ebbe inizio il grande *raid* aviatorio, destinato a portare attraverso le vie dei cieli il saluto della Francia alla sorella latina, che celebrava, come celebra, le feste del suo risorgimento nazionale.

Il vero è, onorevoli colleghi, che tutte le conquiste della scienza e del progresso non si possono disgiungere da grandi sacrifici, e, generalmente, da sacrifici della vita umana.

In questa lotta, che è veramente immane, in cui la natura sta per essere soggiogata, essa va opponendo, a frusto a frusto, tutte le armi sue contro la scienza vincitrice.

Io ricordo che quando Chavez discendeva dall'alto dei monti e stava per conquistare la palma della vittoria, fu la natura, che, vedendosi vinta, strappò il lauro dalla sua fronte e la volle inghirlandata di crisantemi.

Nulla si può immaginare che valga a scongiurare i pericoli dell'aviazione. Poichè però l'onorevole Battelli, che è un insigne scienziato, e l'onorevole Cutrufelli, che è un distinto ingegnere, hanno presentato queste interrogazioni, reputo che abbiano escogitato qualcuno dei provvedimenti che invocano; dichiaro quindi che se quanto essi vorranno suggerire sarà pratico ed attuabile, il Governo ne farà tesoro, ed io sarò il primo a rendere omaggio agli egregi

collegi, persuaso che al mio si unirà l'omaggio e la riconoscenza della Camera e del paese. (*Bene! Bravo!*)

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

BATTELLI. Ringrazio anzitutto l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue parole, che rappresentano esattamente la condizione dei fatti, e che nello stesso tempo fanno fede dell'entusiasmo, con cui egli attenderà ad evitare quei pericoli, che certamente si possono evitare. Certo non possiamo chiedere che siano vietate le gare, le corse di aviazione e tutti quegli spettacoli, in occasione dei quali il mondo intero prende parte a queste applicazioni della scienza; perchè la storia della scienza ci insegna che tutti i grandi progressi si sono fatti quando tutto il mondo con i suoi errori, colla sua curiosità, coi suoi impulsi, buoni o cattivi, si è vivamente interessato alle varie applicazioni dei nuovi principi scientifici.

E diceva bene l'onorevole sottosegretario di Stato che la Francia ce ne ha dato l'esempio il giorno in cui moriva un ministro ed un altro veniva mortalmente ferito; quella nazione, che è realmente all'avanguardia di tutte le altre in questa applicazione, ha continuato le sue gare mandando i suoi rappresentanti in Italia. Tuttavia molti di questi sacrifici si potrebbero evitare, anzi si potrebbero evitare i più inutili, quelli che maggiormente destano orrore nel pubblico, quelli che per le condizioni in cui avvengono non interessano punto il progresso della scienza.

Se me lo permettono i colleghi, io dirò le condizioni nelle quali avvengono la maggior parte di questi disastri. Prima di tutto si hanno le morti di coloro che imparano a volare. E, naturalmente, essendo questo un esercizio difficile, non può evitarsi per i principianti. Vi sono poi le vittime per provare nuovi apparecchi e nuovi metodi di volo; e neppure queste si possono evitare: sono, come ben diceva l'onorevole sottosegretario di Stato, le vittime dedicate al progresso, le vittime della scienza.

Ma vi sono anche molte vittime che sono lusingate dal guadagno, dalla emulazione. (*Benissimo!*)

Ed io posso dire anzitutto che molti aviatori, nei momenti delle gare, sono impulsivamente indotti a correre per una eccessiva confidenza nel proprio apparecchio.

Ricorderò, per portare soltanto un esempio che molti colleghi conoscono, che a Ve-

rona un allievo italiano, uscito da poco dalla scuola di Farman, il Cattaneo, avendo un monoplano Blériot, che tutti sanno come sia pericoloso, apparecchio al quale sono di solito applicati motori da venticinque cavalli, non avendo trovato un motore di questa potenza, ve ne aveva applicato uno di cinquanta cavalli, tantochè, parlando con me, mi confessava che ogni volta che si muoveva per il volo, egli faceva una corsa verso la morte.

Ora se colà vi fosse stata una Commissione tecnica, o anche un solo individuo che avesse avuto l'obbligo di visitare gli apparecchi, avrebbe impedito al Cattaneo di volare.

Varie volte ho veduto degli aviatori scendere con gli assi delle ali legati al resto dell'apparecchio con degli spaghi, perchè al momento in cui dovevano correre non avevano potuto in altro modo riparare l'apparecchio, nè avevano voluto restare a terra ed avevano rischiato audacemente la giovane vita senza pensare al pericolo, perchè la rottura di uno solo di quegli spaghi avrebbe portato, col ripiegarsi delle ali, ad una inevitabile catastrofe. E potrei portare tanti altri esempi.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Ma perchè ci è andato anche lei?

BATTELLI. Le condizioni erano ben diverse. Io ci sono andato, e non una volta sola, ma con apparecchi sicuri, securissimi, con apparecchi sui quali si poteva andare con la stessa sicurezza con la quale si va in treno o in automobile. (*Commenti*). Ed è appunto perchè sono andato più volte in aeroplano che parlo così.

Le Commissioni che presiedono a queste gare sono Commissioni puramente sportive e quindi non soltanto non visitano gli apparecchi, ma anche permettono, alle volte, agli aviatori di fare esperimenti sopra il pubblico.

Basta ricordare la catastrofe, alla quale accennava l'onorevole sottosegretario di Stato, avvenuta in Francia, basta l'esempio del Labouchère il quale, in un *meeting* di aviazione, faceva le prove del suo apparecchio volando sopra il pubblico.

In altre parole, per quanto riguarda gli apparecchi, in tutti questi circuiti, in tutti questi spettacoli, manca un Comitato, una Commissione, chiamatela come volete, che vigili gli apparecchi stessi, che stabilisca quando sia possibile fare le corse, quando sia possibile permettere la partenza.

Oltre a questo, moltissimi disastri (e basterebbero soltanto gli ultimi due che hanno contristato la città di Roma: le cadute di Marra e di Frey) sono dovuti alle condizioni meteorologiche.

Indubbiamente questa è la parte più difficile... (*Interruzioni*). Si lasci il premio e non si espongano così inutilmente delle vite umane!

Sono note le condizioni in cui morì il povero Marra: egli trasportato dal vento in una direzione, andava incontro ai monti Parioli, ma doveva sapere che passando sul Tevere si sarebbe esposto al risucchio che lo avrebbe certamente trascinato rapidamente verso terra, tanto è vero che discese di 60 metri e preso dal turbine andò poi a battere contro il pilone; ora chiunque avesse conosciuto quelle condizioni atmosferiche, avrebbe saputo che il Marra, con novcentonovantanove probabilità su mille, avrebbe dovuto trovare la morte. È così!

PRESIDENTE. Ma onorevole Battelli, questa è una semi-conferenza. (*Si ride*).

BATTELLI. Concludo. È necessario che in tutte le gare di aviazione fuori circuito, ossia in lontananza, si abbia non soltanto un servizio meteorologico diligente, ma anche, per la visita degli apparecchi, un Comitato o una Commissione o una persona, che stabilisca, sulla sua responsabilità, quando l'aviatore può partire e quando non può partire; perchè se le gare si fanno in un giorno o in un altro, nessun danno può venirne al progresso della scienza, mentre altrimenti si espongono inutilmente delle vite umane.

In conseguenza, dal momento che l'onorevole sottosegretario di Stato ha avuto la bontà di chiederci indicazioni, credo che il Governo debba imporre che ad ogni gara vi sia una Commissione di persone veramente tecniche, le quali assumano la piena responsabilità della visita degli apparecchi e delle condizioni del tempo nei riguardi del volo.

MURATORI. E la responsabilità civile in caso di infortunio? Chi paga? (*Commenti*).

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

CUTRUFELLI. Io non voglio creare ostacoli alle nobili lotte che si combattono per il dominio dell'aria. Anzi vado al di là. Non rimpiango, ammiro soltanto le nobili vittime. Come bene osservava l'onorevole sottosegretario di Stato, ogni grande conquistista ha i suoi sacrifici, e la conquista del cielo vale bene una ghirlanda di vite umane.

Però io vorrei, onorevoli colleghi, osservare che in queste lotte noi non dovremmo comportarci, come si comportavano cent'anni addietro, e come forse ancor oggi si comportano i popoli selvaggi: io vorrei che nella lotta fosse interessato il pensiero di chi vola, di chi dispone il volo. L'aviatore, più che un temerario, dovrebbe essere un perfetto conoscitore dell'apparecchio al quale affida la sua esistenza.

Ma per raggiungere tale finalità più che il Governo, provvederà il tempo.

Il Governo potrà più utilmente invigilare sulle responsabilità di chi dispone i voli. Esamino due argomenti importantissimi. Il primo riguarda il servizio delle segnalazioni.

D'ordinario queste si fanno in modo molto preciso quando vi sono gare di ciclisti, o corse di cavalli; la stessa se non maggiore precisione si dovrebbe avere per le gare aviatorie, nelle quali il rischio è molto maggiore. Non disponendo di buone segnalazioni, si può incorrere in due gravi danni.

Il primo consiste nello smarrimento della strada, smarrimento che non è soltanto un guaio in sè, ma lo diventa, e gravissimo, perchè fa perdere la serenità all'aviatore, talchè suol dirsi che *aviatore smarrito è mezzo caduto*.

L'altro danno consiste nella mancanza del pronto soccorso. In una recente gara, su percorso determinato, si è potuto trovare l'aviatore caduto soltanto dodici ore dopo la catastrofe. Si potrebbe riparare all'inconveniente disponendo segnalazioni più vicine. Certo la spesa sarà rilevante, ma il risparmio di tante nobili vite umane merita il disturbo.

Il Governo dovrebbe inoltre rivolgere la sua attenzione ad un altro fatto: alla esattezza delle notizie sulle condizioni meteorologiche del percorso che si deve seguire. Ultimamente da Viterbo giungevano notizie che il cielo era calmo e sereno; e invece l'aviatore, a dieci minuti di distanza dalla stazione di partenza, ha incontrato la bufera e la tempesta che lo hanno inesorabilmente atterrato.

La inesattezza delle notizie deriva da due cause: la prima è il desiderio di veder volare senza ritardi. Bel desiderio in verità! ma non tale da giustificare il sacrificio della vita umana; la seconda, consiste nel desiderio di un'avida speculazione. La mancanza della corsa impedirebbe un certo guadagno. Senza badare ad altro, sperando nella buona fortuna, si lanciano notizie errate che

inducono subito alla partenza e ingenerano dopo luttuosi avvenimenti.

Sopra questi inconvenienti, credo che il Governo debba rivolgere subito il suo studio.

Io faccio con sicurezza una previsione: Se i provvedimenti non saranno presi subito, li prenderà più tardi lei stesso od il suo successore: solo che oggi il numero delle vittime è rilevabile: più tardi non lo sarà più.

Ci pensi, onorevole sottosegretario di Stato: provvedendo subito limiterà l'ulteriore scempio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Quaglino, al ministro dell'interno, « sull'intervento arbitrario della forza pubblica in un cantiere di Padova il giorno 5 giugno, intervento che per la brutalità degli agenti causò non lievi ferite a ben dodici operai muratori ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Veramente, onorevole Quaglino, i termini della sua interrogazione dovrebbero essere un po' emendati, perchè altrimenti mi troverei nella condizione di dover rispondere che non rispondo.

Ella parla di un intervento arbitrario della forza pubblica in un determinato conflitto. Ora poichè ella conosce i fatti meglio di me, e non voglio infliggere alla Camera la narrazione di quel che avvenne a Padova il 5 corrente, dichiaro che in seguito ai fatti medesimi si è aperta un'inchiesta giudiziaria, la quale è appena agli inizi. Per questa ragione non entrerò a discutere in merito ai fatti medesimi. E creda, onorevole Quaglino, che così facendo, io rendo non solo omaggio a un sentimento di giustizia, che è doveroso per me più che per tutti gli altri, ma credo di usare un dovuto riguardo anche verso di lei e le persone che lo hanno incaricato di rivolgere al ministro dell'interno questa interrogazione; perchè se ella volesse costringermi a entrare nel merito di quanto avvenne in Padova, potrei fare dichiarazioni basate su fatti tangibili, che non possono essere discussi, e tali dichiarazioni nuocerebbero, invece di avvantaggiarla, la causa delle persone per le quali ella così nobilmente s'interessa.

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

QUAGLINO. Appunto perchè, onorevole sottosegretario di Stato, sono in possesso di una severa e diligente inchiesta fatta

in merito all'intervento della forza pubblica in quel cantiere, sono in obbligo di parlarne; non per il fatto specifico che oggi lei ha annunciato, di essersi cioè iniziato un procedimento penale contro i colpevoli, ma per quello che riguarda il disordine della pubblica sicurezza in Padova.

Noti che l'intervento delle guardie in quel cantiere avvenne contrariamente agli ordini stessi che avevano i funzionari; e per questo l'intervento era, come dissi nella mia interrogazione, arbitrario. Non solo l'intervento avvenne perchè erano nel cantiere tre operai licenziati, i quali, credutisi licenziati ingiustamente, non volevano uscire, ma fu ripetuto per la seconda volta da un brigadiere delle guardie di città, con altri dieci agenti, nel pomeriggio. Avendo poi il brigadiere arrestato uno degli operai, gli altri si misero a protestare verbalmente; bastò questa protesta verbale per indurre il brigadiere delle guardie di città ad ordinare ai suoi agenti di sguainare la spada e di picchiare a destra e a sinistra con inaudita ferocia, tanto che dieci operai rimasero feriti.

Non dimentichi, onorevole sottosegretario di Stato, che nessuna rivolta era avvenuta nè prima nè dopo contro questo atto brigantesco da parte dei lavoratori che non erano solo i dieci feriti, ma erano assai più numerosi. E lei sa meglio di me che in un cantiere vi sono pure le armi del mestiere ed oltre a queste vi sono le munizioni: pietre e mattoni. Di queste non fecero uso i lavoratori, tanto che, finita la sciabolata, vi furono, è vero, i dieci feriti fra gli operai ma nessuno fra gli agenti della forza pubblica.

Non vi era stata dunque rivolta che giustificasse tanta brutalità, e l'ha riconosciuto anche la stessa questura di Padova; perchè dopo aver arrestato tre di quei lavoratori, li ha rilasciati immediatamente.

Ho voluto richiamare l'attenzione sopra questo fatto gravissimo, anche perchè nella civile e democratica Padova fatti simili non erano mai avvenuti e la massa operaia è una delle più calme, delle più miti e più educate.

Ho voluto richiamare soprattutto l'attenzione sul disordine che regna nei funzionari che sono preposti alla tutela dell'ordine pubblico a Padova, tanto che alcune settimane or sono abbiamo avuto l'arresto di cinque onestissimi ferrovieri imputati di furto, rilasciati dopo poche ore perchè innocenti.

Non si compiono così alla leggera degli arresti, come non si colpiscono così pazientemente dei poveri lavoratori!

Onorevole sottosegretario di Stato, ho finito. RIchiamo semplicemente l'attenzione sua sulla necessità che una inchiesta scrupolosa venga compiuta da un funzionario del Ministero non solo per il fatto in sè che ha provocato il ferimento dei dieci operai del cantiere di Padova, ma per tutto l'insieme dell'ordinamento della forza pubblica in quella città, perchè i maggiori responsabili non sono soltanto gli agenti ed il brigadiere che ha ordinato le sciabolate, ma responsabili sono altresì il commissario ed il prefetto.

Richiedo questa inchiesta soprattutto perchè col passarci sopra voi rendereste un ben cattivo servizio alla buona causa dell'ordine pubblico ed al prestigio del principio di autorità che nei cittadini stessi verrebbe a mancare. Essi verrebbero logicamente a non sentire più nemmeno la fiducia nel Governo che è responsabile dell'agire dei suoi funzionari. (Bene! *all'estrema sinistra*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La domanda dell'onorevole Quaglino è già stata prevenuta dal Governo poichè non appena si ebbero a deplorare i fatti (ed usando questa parola non intendo di deplorare l'opera di chicchessia) si dispose un'inchiesta sul modo come essi si erano svolti.

Secondo l'onorevole Quaglino, il quale non dimostra soverchia simpatia, e di ciò non posso fargli carico, verso gli agenti della forza pubblica...

QUAGLINO. Verso quegli agenti!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. ...i primi ad esser colpiti dall'inchiesta dell'Autorità giudiziaria dovevano essere appunto quegli agenti.

Ma noi non possiamo certo elevare dei sospetti contro l'Autorità giudiziaria, alla quale è affidata la tutela delle nostre istituzioni, se dopo una investigazione sommaria dei fatti si è trovata nella imperiosa necessità di iniziare istruttoria penale contro un operaio per violenza privata e contro altri operai per il reato di violenza e ribellione agli agenti della forza pubblica.

QUAGLINO. Ma gli operai, non già gli agenti sono stati feriti!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Quindi, allo stato degli atti, per usare il termine legale, il torto sembrerebbe dalla parte degli operai e non già da quella degli agenti.

Ad ogni modo, io assicuro l'onorevole Quaglino che in seguito ai risultati delle indagini il Governo userà tutto il rigore necessario verso chi eventualmente si dimostrasse autore di atti contrari alla legge.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Morelli-Gualtierotti, al ministro dell'interno, « per sapere se intenda di affrettare, sia mediante i fondi di bilancio, sia con una legge speciale la soluzione del problema del carcere di Pistoja le cui condizioni nei riguardi della igiene, della sicurezza e della decenza sono oltremodo deplorabili. »

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Morelli-Gualtierotti conosce bene la cronistoria del carcere di Pistoja che ancora oggi si trova nel fabbricato chiamato Stinche.

Riconosciutasi, da tempo, la necessità di trasportarlo in località più adatta e confacente ai moderni sistemi carcerari, si pensò di adibire a questo uso l'ex fortino di Santa Barbara, ma il Ministero della guerra si rifiutò di concederlo e allora fu deliberata la costruzione di un apposito edificio.

A tale scopo fu nominata una Commissione composta del procuratore del Re, del sottoprefetto, del sindaco della città, di un funzionario del Genio civile e di un funzionario del Ministero.

Essa ha già esaurito il suo compito ed ora si è dato incarico al Genio civile di allestire il progetto relativo.

Assicuro l'onorevole Morelli-Gualtierotti che nell'esercizio 1912-13 saranno iniziati i lavori per la costruzione del nuovo fabbricato carcerario, per il quale, ed a ragione, egli mostra così vivo interesse.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli-Gualtierotti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato e mi dichiaro soddisfatto. Però lo sarei stato ancora di più se egli mi avesse detto che nel bilancio vi saranno i fondi disponibili. Questo appunto chiedevo colla mia interrogazione, se cioè per la costruzione bastino i fondi di bilancio o sia necessaria una legge speciale.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Bastano i fondi di bilancio!

MORELLI-GUALTIEROTTI. Meglio così; ma finchè non vedrò che i fondi sono stanziati non potrò credere che si inizi la costruzione del nuovo fabbricato. Il quale, come ha detto il sottosegretario di Stato, è assolutamente urgente e reclamato da ragioni di igiene, di sicurezza e di decenza. Basti ricordare che nel carcere attuale vi sono stanze senza finestre, e che in prossimità di esso ci sono case di tolleranza, con le quali i detenuti hanno o possono avere comunicazioni... (Oh! oh!) comunicazioni di telegrafo senza fili, ma che possono essere pericolose.

Vorrei quindi che l'onorevole sottosegretario di Stato mi dichiarasse con quali mezzi il Governo intende di provvedere.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. A precisa domanda, precisa risposta. Sarà provveduto alla costruzione del carcere con fondi di bilancio, senza bisogno di una legge speciale.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per conoscere quali ostacoli si oppongano alla compilazione delle varie istruzioni sui servizi, la cui mancanza riesce di danno al funzionamento dell'azienda ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi è però assente, per ufficio pubblico; perciò questa interrogazione è rimessa a domani.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Viazi, al ministro della guerra, « per sapere se non giudichi conveniente sospendere la chiamata di classi fatta per il primo luglio, epoca nella quale essa sarebbe un disastro per le famiglie degli agricoltori impegnate nei più urgenti lavori dell'annata ».

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

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Il Ministero della guerra cerca sempre di conciliare gli interessi e le esigenze dell'istruzione militare con le esigenze economiche e sociali delle popolazioni. Per questa ragione la chiamata dei congedati si fa nella seconda metà di agosto. Però si è notato, da qualche anno a questa parte, che la chiamata alle armi, fatta in una sola volta, dava luogo a vari inconvenienti.

Specialmente il servizio territoriale, dovendo tutti in quel tempo andare ai campi delle manovre, era molto trascurato. Si è stabilito perciò di fare in altro tempo la chiamata, sempre però nei due mesi di luglio e di agosto, di una parte del contingente.

Ciò si è fatto soltanto per pochi congedati, perchè su 88 distretti soltanto quattro daranno l'intero contingente al 1º luglio e altri quattro solo per la metà, cosicchè si può dire che si tratta in complesso di soli sei distretti. E questo è stato fatto per rendere possibili le esercitazioni di tiro ai richiamati prima degli altri, ed avere le truppe disponibili per i servizi territoriali prima che gli altri vadano al campo.

Comprenderà quindi l'onorevole Viazzi che il Governo, per quanto dispiacente, non può revocare l'ordine dato, tanto più se si tien conto del numero esiguo dei distretti nei quali si fa la chiamata al 1º luglio, di fronte al numero granle dei distretti d'Italia che, come ho detto, sono 88.

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

VIAZZI. Non posso in verità dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Non è qui il caso di discutere dell'importanza e dell'estensione del servizio territoriale, per il quale forse qualche volta si eccede un pochino; e, probabilmente, l'onorevole sottosegretario di Stato è d'accordo con me.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che questo servizio territoriale avrebbe determinato la chiamata nel mese di luglio di soli sei distretti. Però fra questi vi è proprio il distretto di Siena, il quale ha una quantità straordinaria di contadini mezzadri che attendono ai lavori della propria piccola azienda e che hanno assoluto bisogno di avere a casa i loro figliuoli nell'epoca della maggiore intensità dei lavori agricoli.

Io sono lontanissimo dal pensare che nella scelta di questi quattro distretti privilegiati abbiano potuto entrare apprezzamenti di natura che non sia esclusivamente tecnica. Ma ad ogni modo constatato il fatto di questa scelta dolorosa, constatato la particolare circostanza che questa scelta viene a cadere sopra paesi specialmente dedicati all'agricoltura in condizioni meritevoli del maggior riguardo e per gran parte sopra popolazioni singolarmente povere ed abituate a non lamentarsi ed a non protestare.

Il fatto per sè è doloroso. Mi si dice che è irrevocabile; prendo atto della irrevocabilità e me ne dichiaro addolorato.

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

#### Presentazione di una relazione.

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

CANEPA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Annessione del comune di Capraia agli uffici giudiziari e finanziari di Livorno.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati alle 11 di sabato 17 corrente col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di tre proposte di legge d'iniziativa dei deputati Amici Veneslao, Speranza e Larizza;

Esame del seguente disegno di legge: Sulla riforma della legge elettorale (907). *(Da nominarsi due commissari per ogni Ufficio).*

#### Discussione della proposta di legge: Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: *(Vedi Stampato n. 222-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Montemartini.

MONTEMARTINI. Io vorrei chiedere una notizia al diligente relatore.

Ho visto che egli ha raccolto tutta la storia della questione dal 1821, al 1836, al 1861, al 1879, al 1881, ecc. Poichè questa proposta di legge era stata presentata anche nella legislatura precedente, e poichè la Commissione che allora doveva esaminarla credette opportuno di fare un sopralluogo per raccogliere le notizie necessarie per decidere, io desidererei sapere dall'onorevole relatore se sono a sua conoscenza le noti-

zie che quella Commissione potè raccogliere e se le può comunicare anche a noi.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Onorevoli colleghi, proposte di legge come questa passano d'ordinario senza discussione. È notevole che questa proposta di legge che è relativa a Fano Adriano, susciti una qualche discussione.

**BARNABEI.** È naturale!

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Ed è proprio l'onorevole Barnabei che provoca questa discussione! (*Oh! oh! — Si ride — Commenti*).

**BARNABEI.** Chiedo di parlare per fatto personale. (*Commenti*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Ora io osservo all'onorevole Barnabei, ma più che tutto alla Camera, che questa proposta di legge è stata presentata da ben due anni dal compianto De Michetti, alla cui memoria mando un saluto riverente. La stessa proposta si è trascinata a lungo e finalmente la Commissione alla unanimità nominò me relatore ed io ebbi l'incarico di studiarne tutti i precedenti. E lo feci come se avessi dovuto studiare addirittura una produzione di una causa con il massimo impegno e con la massima serenità, perchè la Camera conosce che io non ho nessuno interesse in questa fattispecie.

**BARNABEI.** E chi ne dubita? (*Si ride*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Sono amico, e me ne glorio, dell'onorevole Barnabei, come ero amico del compianto De Michetti e mi onoro della amicizia del suo degnissimo successore De Benedictis.

**COTUGNO.** Come anche della nostra! (*Si ride*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Io studiai tutti i precedenti di questa questione e trovai che c'è un paese nel collegio di Teramo, Fano Adriano, il quale da un secolo reclama di essere distaccato dal mandamento di Tossicia ed aggregato al mandamento di Montorio al Vomano.

Di questo bisogno, di questo interesse si fece giudice il deputato del collegio, perchè il mandamento di Tossicia e quello di Montorio al Vomano fanno parte del collegio di Teramo, che un tempo era rappresentato dall'onorevole De Michetti ed ora dall'onorevole De Benedictis.

**BARNABEI.** E prima da me. (*ilarità*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Dunque l'onorevole De Michetti presentò questa proposta di legge, perchè Fano Adriano sta

reclamando nientemeno che da un secolo a questa parte. (*Commenti*).

**BARNABEI.** Ecco l'urgenza! (*Commenti*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Ed è stranissimo come, di fronte alle dichiarazioni unanimi di tutta la cittadinanza di Fano Adriano, che desidera il distacco da Tossicia e l'aggregazione a Montorio al Vomano, vi sia stata sempre una influenza invincibile, per cui Fano Adriano è rimasto aggregato a Tossicia e non ha potuto mai avere soddisfazione.

Fino dal 1821 il decurionato del tempo reclamò il distacco da Tossicia e l'aggregazione a Montorio al Vomano, del comune di Fano Adriano. E se io avessi tempo da fare perdere alla Camera (*Oh! oh!*), vi leggerei le deliberazioni di Fano Adriano ed i termini vivacissimi con cui reclamava l'aggregazione a Montorio al Vomano. Il comune di Fano Adriano non ha mai lasciato trascorrere, cinque, sei, dieci anni, senza rinnovare sempre la stessa deliberazione.

Nel 1821 si rivolse al Parlamento nazionale dell'epoca. Poi il Consiglio comunale ha continuato sempre a fare deliberazioni. E nel 1836 sapete che cosa disse il Consiglio comunale? Si rivolse all'Intendenza della provincia domandando all'intendente che: presi da lui in giusta considerazione gli antichi bisogni del comune, avesse fatto sì che il Re, benevolmente accogliendo la supplica di Fano Adriano, avesse finalmente decretato che Fano fosse distaccato da Tossicia ed unito a Montorio, alla cui circoscrizionale aggregazione era stato unicamente creato dalla natura.

Nel 1869 fu ripetuta la medesima deliberazione e così pure nel 1881; insomma vi furono continue deliberazioni di quel comune per essere distaccato da Tossicia.

Ed i maggiorenti di Tossicia hanno potuto impedire che tanta tenacia da parte dei cittadini di Fano Adriano avesse avuto la soddisfazione che pur si meritava.

**COTUGNO.** Dunque l'imbroglione c'è. (*Si ride*).

**CIMORELLI, presidente e relatore.** Da parte di coloro che si oppongono al distacco. (*ilarità*).

Di modo che, quando s'andò al Consiglio provinciale, si adoperò un ostruzionismo efficacissimo. Per avere la deliberazione favorevole da quel Consiglio, il rappresentante di Fano Adriano dovette fare sforzi enormi. Poi nel 1908 il Consiglio provinciale confermò lo stesso voto.

Tutti questi precedenti dimostrano che, non per una velleità momentanea, per un

desiderio inconsulto, Fano Adriano desidera d'essere distaccato da Tossicia; ma per un bisogno vero. E questo bisogno risulta da tanti fatti. Il povero De Michetti fece rilevare una pianta topografica da quelle dello stato maggiore, pianta che egli pose innanzi alla Commissione.

Da tale pianta si rileva che una linea retta, una strada nazionale, unisce Fano Adriano con Montorio al Vomano; bisogna, invece, fare altrettanta strada, quasi, per arrivare a Tossicia. Gli abitanti di Fano dicono: noi abbiamo alle porte nostre Montorio al Vomano; ci fermiamo sempre a Montorio al Vomano. (*Approvazioni — Ilarità.*) Niente affatto, si replica loro, dovete venire necessariamente a Tossicia. È bene sapere che c'è una via disastrosa, un burrone per cui, senza fare la strada nazionale, s'arriverebbe più presto a Tossicia. Ma tale via è impraticabile, specialmente d'inverno.

Quindi, senza far perdere altro tempo alla Camera, dico che Fano Adriano ha ragioni da vendere, tanto più che quei di Fano sostengono la loro aspirazione non solo per la strada ma anche perchè Montorio al Vomano è un centro più importante; perchè ivi trovano tutti gli uffici, ivi trovano medici, avvocati, ingegneri e via dicendo.

Di fronte al desiderio espresso da questo comune, resistere ancora mi pare che non significhi concorrere a soddisfare i bisogni della propria regione.

Stia tranquillo l'onorevole Barnabei. Egli ha protestato; egli ha fatto gli interessi della sua Tossicia: perchè egli è nativo di un paesello che fa parte del mandamento di Tossicia...

BARNABEI. E me ne vanto!

MURATORI. E vi possiede una casa! (*Ilarità.*)

CIMORELLI, *presidente e relatore.* ...ma non continui le tradizioni dei maggiorenti di Tossicia, i quali vogliono soffocare un bisogno sentitissimo di Fano Adriano, (*Approvazioni*) e vogliono combattere ancora contro la memoria di quel povero De Michetti che, tra i dolori che lo trassero alla tomba, ebbe a soffrire anche questo: di veder contrastata la soddisfazione d'un bisogno vivissimo d'uno dei paesi del suo collegio. (*Vive approvazioni — Applausi.*)

Quanto alle notizie che mi si chiedevano, rispondo che io non feci parte della precedente Commissione; che il De Michetti dovette presentare due volte questa proposta di legge; che, questa volta, ci sono voluti due anni per portarla avanti alla Camera, e che,

l'altra volta, non si riuscì nemmeno ad avere la relazione... (*Interruzioni*). Fu tanta l'inframmettenza di qualcuno, che di quella proposta non s'ottenne neanche la relazione.

BARNABEI. Ma che inframmettenza!

CIMORELLI, *presidente e relatore.* Si dice che la Commissione andò sopra luogo. Io non ho trovato nessuna traccia di questo fatto. Si parla d'una relazione dell'onorevole Cappelli; ma l'onorevole Cappelli non l'ha mai scritta, non essendo mai riuscito alla nostra Commissione di averla dall'archivio della Camera. (*Commenti animati.*)

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

BARNABEI. Udite, udite! (*Ilarità.*)

Prima di tutto, dichiaro che sono devotissimo a chi oggi presiede, all'onorevole Grippo; ma oggi avrei desiderato che invece avesse tenuto la presidenza della Camera l'onorevole Raffaele Cappelli che fu presidente dell'altra Commissione che studiò la questione di Fano Adriano. Per lo meno avrei desiderato che fosse stato presente. L'onorevole Cappelli...

PRESIDENTE. È meglio che non ci sia, allora!

BARNABEI. ...fece un'ampia e serena relazione sopra questa questione.

CIMORELLI, *presidente e relatore.* Che non c'è stata mai.

BARNABEI. Se ne volete, ve ne do sessantamila copie. (*Si ride.*)

L'onorevole Cappelli, in nome della Commissione da lui presieduta, terminò la sua relazione dimostrando che non era assolutamente necessaria questa aggregazione che si voleva fare. Questo è consacrato negli atti.

Per quello che riguarda la Commissione precedente, a proposito della quale ha fatto una domanda il collega Montemartini, dirò che quella Commissione non andò mai sul luogo. Ciò non perchè non volle andarvi, ma per tanti altri motivi che non hanno nulla da fare col sospetto che si volesse impedire l'accesso sul luogo.

Questo non è da ammettere. Di quella Commissione faceva parte anche l'onorevole Andrea Costa; e gli altri componenti non erano persone che si lasciassero subornare. (*Interruzioni.*)

Ma se io volessi continuare su questo argomento opprimerei la Camera ed abuserei tanto della sua pazienza da indurla forse a pregarmi di andar via. (*No! no!*)

Debbo però pregare la Camera di considerare che io sono vivamente interessato nella questione. È necessario che io lo dica, perchè altrimenti non apparirebbe tutta la ragione che io ho di parlare su questo tema. Il comune di Fano Adriano, che dovrebbe passare al mandamento di Montorio al Vomero, appartiene al mandamento di Tossicia a cui appartiene pure il mio piccolo paese, quel mio piccolo paese che l'onorevole Cimorelli ha citato e del quale io mi glorio.

CIMORELLI, *presidente e relatore*. È il paese che si gloria di lei.

BARNABEI. Lasci andare, caro amico Cimorelli. È da molto tempo che ci vogliamo bene... (*Si ride*).

*Una voce*. Come si chiama?

BARNABEI. Si chiama Castelli.

Pel riguardo che debbo alla Camera io non mi fermerò su tutte le miserie della questione.

L'onorevole Cimorelli ha detto che si riuscì ad impedire che il Consiglio provinciale di Teramo desse il suo parere. Sarebbe stato bene che non l'avesse dato! Invece il Consiglio provinciale di Teramo diede un voto, non so se nel 1833 o 1834. (Siamo in archeologia ed ecco un'altra ragione per la quale mi si fa l'onore di chiamarmi in campo)... (*Interruzioni*).

Anzi qui l'onorevole Martini va un poco più in là; mi fa l'onore di attribuire un'azione mia personale all'anno 1821. (*ilarità*).

Infine il fatto è, che non c'è nessuna necessità di questa aggregazione, che è voluta solamente da un gruppo di interessati i quali, in un paese dove per fortuna le cose si vanno modificando continuamente, sono tornati su a farne una questione di amor proprio municipale.

Del resto dov'è l'urgenza della cosa, se dal 1821 non si è mai risolta? (*Si ride*). Non sarà dal 1821, ma è certo che le questione si agita da moltissimo tempo.

Io ho avuto l'onore di rappresentare il collegio a cui appartiene Fano Adriano, cioè il collegio di Teramo; e forse una delle ragioni principali per le quali non mi hanno riletto (potrebbe pure essercene stata un'altra) è stata perchè non mi sono prestato ai desideri di un gruppo di persone, le quali volevano che io propugnassi questa aggregazione di Fano a Montorio.

Non l'ho propugnata perchè non la ritenni mai consentanea all'interesse del paese.

Si è detto che la maggior parte delle questioni giudiziarie che riguardano il co-

mune di Fano Adriano si tratterebbe agevolmente nella pretura di Montorio, dove i naturali debbono passare per andare nella pretura di Tossicia. Ma le cause che riguardano il comune di Fano Adriano sono pochissime. Ed anche se avvenisse il distacco che si domanda, le cause non sarebbero trattate in Montorio al Vomano, ma nella pretura di Tossicia, trattandosi per lo più di reati contro la legge forestale consumati nei boschi di Tossicia, dove i pastori di Fano conducono nell'estate i loro armenti.

E ciò è ampiamente spiegato nella relazione dell'onorevole Cappelli.

PRESIDENTE. Mi pare che ciò esorbiti dal fatto personale.

BARNABEI. Ma io sono stato chiamato più volte in causa, e non posso rimanere estraneo alla questione nella quale entra anche l'interesse del mio paese nativo. Il mio paese, Castelli, se la questione fosse risolta come si domanda, verrebbe ad averne detrimento.

Del resto, onorevole signor Presidente, io non insisto e sono pronto a cessare dal parlare.

*Voci*. No! no! Parli; siamo nella discussione generale! (*Si ride*).

BARNABEI. Voi siete molto gentili, ma io dovrei abusare della vostra cortesia, per riassumere tutti gli argomenti addotti dall'onorevole Cappelli nella sua relazione.

MURATORI. Ma se negli archivi non esiste la relazione Cappelli!

BARNABEI. Come, non esiste?

MURATORI. No.

BARNABEI. Ma io sono pronto a regalarne dieci copie per ciascuno. (*Si ride*). Sentite, onorevoli colleghi...

PRESIDENTE. Veda di concludere.

BARNABEI. Non essendomi dato nelle presenti condizioni della Camera di esporre minutamente tutti i particolari dell'aunosa questione, mi limito a pregare la Camera di non accettare questa proposta di aggregare il comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

Questa preghiera io faccio con la piena conoscenza che ho degli uomini e delle cose. Ed aggiungo che questo argomento, che per lo passato servì di pretesto per tenere disgiunti gli animi nei due mandamenti, ora aveva assunto un aspetto abbastanza trattabile; sicchè gli animi andavano componendosi.

Ma una decisione che possa prendere la Camera, secondo la proposta fatta pel distacco del comune di Fano Adriano dal

mandamento di Tossicia, potrà avere funeste conseguenze, mettendo nuovamente in pericolo la pace di quelle popolazioni. (*Commenti*).

Della relazione dell'onorevole Cappelli, si possono avere copie quante si vogliono.

**PRESIDENTE.** L'onorevole De Benedictis ha facoltà di parlare.

**DE BENEDETTIS.** Onorevoli colleghi, mi siano consentite poche considerazioni, qual deputato del collegio di Teramo, in cui si trovano tutti e tre i paesi in discussione: Tossicia, capoluogo del mandamento da cui Fano Adriano vuole distaccarsi e Montorio al Vomano, mandamento al quale Fano Adriano intende essere congiunto.

Non essendo stato io il proponente della legge, posso portare nel dibattito una parola obbiettiva e serena, tanto più che sono venuto in Parlamento quando erano sopite le aspre lotte, nelle quali l'onorevole Barnabei cadde per dar posto al compianto onorevole De Michetti, alla cui memoria mando un reverente saluto. Ond'è che ispirandomi al vero, non ad interessi di persone, ma a quelli reali delle popolazioni del mio collegio, posso dire che approvare la presente proposta di legge è niente più che un atto di giustizia, fortemente e ripetutamente reclamata da Fano Adriano. Per quanto diviso da partiti e da contese locali esso è unanime nel domandare che si ponga fine ad uno stato di cose oltremodo increscioso e pregiudizievole, qual'è quello di voler mantenere tal paese, giudiziariamente, collegato a forza con Tossicia.

La Camera non può preoccuparsi di quanto chiede l'onorevole Barnabei, se cioè la Commissione, nominata nell'altra legislatura, accede o no sopra luogo, se lasciò o meno una relazione scritta; quando il buon diritto di Fano Adriano non si può onestamente contrastare.

Basta aprire la carta topografica, che l'onorevole Cimarelli volle alligata alla sua relazione, mirabile per lucidità ed esattezza di date ed osservazioni, per rilevare che gli abitanti di Fano Adriano, per accedere a Tossicia, debbono attraversare Montorio al Vomano, capoluogo di mandamento, e di là percorrere altri nove chilometri di strada alpestre, in forte salita, incomoda e quasi impraticabile nella stagione invernale.

Ad essi accade spesso che, mentre alle nove del mattino, passando per Montorio, potrebbero discutere le loro cause e tornare presto a casa, invece debbono proseguire

per Tossicia un cammino faticoso di altre due ore, e arrivare colà tardi, quando le cause sono state già trattate in contumacia. È mai possibile permettere che ciò continui ancora per altro tempo?

In verità sono poveri pastori, ma non per questo debbono essere conculcati; non per questo la loro voce non deve trovar eco benevola anche in Parlamento!

Ma vi ha di più. Per quanto l'onorevole Barnabei l'abbia taciuto, Montorio al Vomano è indubbiamente un paese che si avvia a divenir città: è fiorente d'industrie, di commerci, ha attività, iniziative ammirabili, è lo scalo di tutti i paesi della montagna, è l'anello di congiunzione con Teramo, capoluogo della provincia.

La popolazione di Fano Adriano ha continuamente ragione, anzi necessità di recarsi a Montorio per lo scambio dei prodotti, per l'acquisto dei generi alimentari, per ogni sorta di affari; dipende dall'ufficio del registro di Montorio, è in relazione telefonica con tal paese, a cui per strade comode e ben tenute vanno quotidianamente più messaggerie postali.

Tali rapporti, così fatte relazioni non ha invece con Tossicia (*Interruzione del deputato Barnabei*), in cui, mi duole dirlo, per la stessa situazione topografica, è impossibile ogni movimento commerciale e manca qualsiasi attrattiva.

Ma lasciamo da banda tutto questo, e poichè, se Fano Adriano avrà grande vantaggio, pressochè insignificante sarà il danno prodotto a Tossicia, accogliamo senza ulteriori indugi, i voti che sono stati emessi non pure dal paese interessato, con ardore e costanza, ma più autorevolmente ancora dal Consiglio provinciale di Teramo, e secondando tali voti, che sono espressione sincera della volontà popolare, faremo opera giusta e saggia. (*Bene! Bravo!*)

**BARNABEI.** Chiedo di parlare.

*Voci.* Basta! Ai voti, ai voti! (*Si ride*).

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

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti.** Il Governo trova giustificato, specialmente per ragioni di viabilità, che la secolare aspirazione di questo comunello sia assecondata. Quindi il Governo consente nella proposta della Commissione.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni e nessun altro chiede di par-

lare, dichiaro chiusa la discussione generale di questa proposta di legge.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il comune di Fano Adriano è distaccato dal mandamento di Tossicia ed aggregato a quello di Montorio al Vomano ».

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Questa proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione  
del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1911-12.

Continuando nello svolgimento degli ordini del giorno spetterebbe di parlare all'onorevole Calisse il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a risolvere finalmente l'antica questione della ferrovia Civitavecchia-Orte, che serve per la congiunzione diretta e più prossima a Roma del Mediterraneo con l'Adriatico, facendone la concessione a quella delle imprese proponenti che dia maggiore garanzia di sollecita costruzione e vantaggioso esercizio.

« Calisse, Leali, Caetani ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Onorevole Calisse, ha facoltà di svolgerlo.

**CALISSE.** Se la questione, che l'onorevole ministro ha chiamato scottante, della ferrovia Civitavecchia-Orte non fosse stata già portata in questa discussione al punto in cui siamo io non mi varrei della facoltà di svolgere l'ordine del giorno che sullo stesso argomento abbiamo presentato i colleghi Leali e Caetani ed io. Ma pochi minuti di benevolenza che la Camera vorrà darmi, mi saranno sufficienti.

Io non ripeterò i fatti: i fatti prendono quella forma e quel colore che piace a chi li narra. Ed il ministro, con la mitezza che l'animo suo dolce vuole, ha già respinto le accuse che al suo Ministero si son fatte di parzialità e di ostruzionismo. Nè io mi farò vincere dalla tentazione di mostrare come facilmente possa ingannarsi chi crede di farsi interprete di ciò che si pensa e si vuole in casa di altri.

E poi, del ripetere i fatti siamo stanchi tutti, come le popolazioni sono stanche del vano aspettare.

L'onorevole ministro è stato molto benevolo con noi. Del troppo lungo tempo che la nostra questione è in vita egli ha voluto indicare la causa soltanto nelle difficoltà proprie della questione stessa, mentre avrebbe potuto dirci: non è vostra in gran parte la colpa? e avrebbe detto il vero.

Perduto di vista il fine di utilità comune, noi ci siamo fra noi stessi inimicati per interessi particolari di persone e di luoghi: non più la ferrovia che deve congiungere i due mari nel punto più prossimo a Roma, che il porto centrale del Tirreno deve avvicinare alle forze produttrici della Sabina e dell'Umbria, stette, come doveva, unica nel nostro desiderio e nella nostra domanda; ma domandammo e desiderammo questa piuttosto che quella linea di ferrovia, che toccasse questo piuttosto che l'altro comune, che avesse qui meglio che là le proprie stazioni; si giunse a dire, al Governo: o questo che chiediamo noi o niente! E il niente avemmo.

Ora la parola del ministro ci affida che noi presto usciremo da questo spiacente stato di cose.

Egli ha detto che, compiuti i lavori di questo periodo parlamentare, risolverà la questione secondo i voti delle popolazioni. E sta bene: sta bene perchè è certo che, secondo la mente del ministro, i voti delle popolazioni non potranno essere che conformi all'interesse di tutti; dei voti delle popolazioni egli non prenderà notizia soltanto dalle parole di chi voglia farsene interessato espositore, ma li conoscerà studiando quali siano veramente gli interessi a cui la ferrovia deve servire.

La concessione non deve esser fine a sè stessa: per restaurare private fortune o per rinvigorire amicizie elettorali. La concessione deve essere non altro che il mezzo perchè la ferrovia sia costruita sollecitamente ed utilmente. Tutte le garanzie devono essere assunte.

Si dice che potenti capitalisti stranieri non aspettano che la sua parola, onorevole ministro, per mettere a sua disposizione i milioni che ella vuole. Sta bene; ella chieda rigorosamente la garanzia che occorre giuridica, economica, e non sarà male anche un poco di garanzia morale.

Consideri tutto; nè lasci in cotal questione di tener in conto anche l'interesse di Roma, perchè il porto di Civitavecchia, finchè per Roma condizioni anche migliori non si formino, non vuol rinunziare ad essere il porto di Roma. Soprattutto porti lo sguardo sul nostro porto che è il più interessato nella presente questione e perciò fin ad ora è anche il più danneggiato.

Vorrei che l'onorevole ministro potesse una volta rendersi conto con gli occhi propri dello stato nel quale quel porto è ridotto. So bene che il Governo ha riconosciuto la importanza e la necessità di migliorarlo, facendovi spese notevoli: è un argomento questo di cui ora non convien toccare; ma è certo che non si è raggiunto lo scopo che lo Stato se ne riprometteva, essendo soprattutto mancata la sistemazione ferroviaria.

Io so che Compagnie di navigazione straniere hanno segnato il porto di Civitavecchia fra quei porti, e vi è anche Genova, nei quali si dice che il lavoro è poco meno che in mani di assassini. So che lamenti su abusi che farebbe del suo monopolio la cooperativa degli scaricatori sono giunti al Governo; ma quali sono le condizioni in cui il lavoro si deve svolgere?

I miei colleghi di Sardegna ne possono dire qualche cosa.

Basti un esempio. Arrivano i piroscafi del carbone e non si possono avvicinare alle banchine, perchè non sono compiute; la merce si rovescia nei barconi di scarico che la portano alle banchine, dove non trova i vagoni che la ricevano, e là vien gettata e lasciata: i carri la raccolgono e vanno alla stazione: qui nuova sosta, nuovo scarico a terra, finchè non giunga l'ora finalmente che i vagoni sian pronti. Attraverso tutto questo successivo ed inutile lavoro, è naturale che il prezzo della merce cresca e il commercio ne soffra.

Mentre tutto intorno il lavoro ferve, e ovunque se ne raccolgono felicemente i frutti, noi siamo posti, senza nostra colpa, in una condizione di inferiorità, che non ci consente di entrare efficacemente con gli altri nella gara civile.

Mentre il commercio moltiplica le sue domande, il porto di Civitavecchia non vi può rispondere adeguatamente, soprattutto per la non ancora ottenuta sistemazione ferroviaria, ed il commercio prende altre vie, e trova facilmente altre uscite.

Danno economico evidente, che si ripercuote su tutta la vita della cittadinanza e della regione: ma anche danno morale perchè sono incalcolabili le conseguenze dannose dell'insinuarsi nell'animo del popolo il sospetto che in certi casi, e qui diventa certezza, chi sta in alto non si curi degli interessi di chi forse non ha colpa se non in quanto è fatto eccessivamente paziente!

Ieri, con giusta compiacenza, ella, onorevole ministro, vide riconosciute ed applaudite dalla Camera due qualità, l'attività e la giustizia della distribuzione. Io ne sono testimonia, che per ragione del mio ufficio ne vedo continuamente le prove: e mentre mi allieto che da un capo all'altro d'Italia il lavoro si desti e si rinvigorisca, sono nel doloroso confronto sorpreso da sconforto, nel confronto della nostra con le altre regioni. Giustamente l'onorevole ministro richiamò ieri, nel suo sincero incoraggiante discorso, l'attenzione della Camera su quanto in Italia si è fatto in lavori pubblici da quando si è costituita in libertà ed unità di nazione. Magnifico quadro, che non potrebbe ricevere che più vivo colore dalla illustrazione degli esempi. Però, scegliendo qua e là gli esempi, nulla o quasi nulla potrebbe aversene dalla regione dei cui interessi parliamo. L'abbondanza della mensa comune non è stata finora per noi.

Ma noi aspettiamo che la sua attività, onorevole ministro, e la sua equità riparino a questa ingiusta mancanza: aspettiamo fiduciosi il mantenimento della sua promessa. Se le promesse fatte si debbono sempre onestamente mantenere, quelle fatte ai popoli debbono essere osservate come legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'on. Daneo, di cui do lettura:

« La Camera invita il Governo a provvedere colla maggiore energia alle opere già promesse e deliberate ed agli studi necessari per assicurare alla linea del Frejus tutta l'efficienza di grande linea internazionale che le spetta ».

Daneo, Paniè, Ferrero di Cambiano, Bouvier.

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Daneo ha facoltà di svolgerlo.

DANEO. In nome di parecchi colleghi e certo di rappresentare l'opinione della grande maggioranza della deputazione subalpina son solo, ma tutta la rappresentanza della parte d'Italia che si estende da Modane a Genova, a Pisa, a Napoli, di tutta insomma la grande regione occidentale, e di esser perciò eco di un interesse veramente nazionale, io qui porto, e domanderò breve tempo all'attenzione della Camera, ancora una volta la questione della grande linea tra Modane e Torino.

Non ho bisogno di risalire a lontani precedenti per ricordare che, fin dal principio, su quella ferrovia il genio di Camillo Cavour e la sapienza tecnica di Paleocapa si unirono nel volere che essa fosse una ferrovia a doppio binario, e che dovesse essere esercitata coi sistemi più potenti, o celeri allora conosciuti, siccome convenienti a quella che doveva essere la prima e la più potente delle grandi linee internazionali italiane, e per scambio di merci e per numero di viaggiatori.

E la grande galleria fu costruita a doppio binario. Ma, morto Cavour, dopo pochi anni, venuti i tempi di pecunia privi, e per ragioni politiche rallentate le relazioni commerciali con la Francia, quel programma primitivo fu, se non abbandonato, assai trasandato, e, nella costruzione delle linee di accesso di doppio binario più non si parlò, e furono costruite con economia inopportuna; tuttavia nella convenzione del 1864 con la Alta Italia, Società cessionaria delle linee ferroviarie di allora, il Governo introdusse la clausola che, non appena gli introiti lordi di quella linea, aperto il traforo del Ceniso, fossero giunti alle lire 35,000 per chilometro, si dovesse effettuare su tutto il percorso da Torino a Bardonecchia l'intero raddoppiamento.

Fu scritta la clausola, e certo essa rispondeva alle intenzioni del Governo, ma, per molti anni, prima perchè il traforo non fu aperto che dopo il 1871, di poi perchè le relazioni commerciali rallentarono, poi perchè durò per molti anni ancora lo stato di *deficit* finanziario, quella promessa non ebbe occasione di essere eseguita, e del resto, quando lo Stato riprese le ferrovie una prima volta, non erano raggiunti gli accennati limiti d'introito.

Però le 35,000 lire e più per chilometro vennero dopo il 1900, sicchè sono già da lungo tempo raggiunte e spesso la linea non bastò

al movimento e si ebbero incagli e ritardi. Non mancò allora da parte della Francia la previsione, nel senso che sul suo versante il binario fu completamente raddoppiato dopo il 1898, nè mancò da parte di quel Governo la richiesta al Governo italiano di un impegno almeno morale, di fare altrettanto, perchè, quando si concretarono le trattative per la Cuneo-Ventimiglia, fu dalla Francia chiesto, e fu annunciato come ottenuto nel Parlamento francese, l'impegno morale che da parte sua il Governo italiano avrebbe completamente raddoppiato il binario sul suo versante.

Nè mancarono da nostra parte interpellanze, interrogazioni ed istanze, fino dal 1890, e Di Sambuy al Senato e chi parla qui nella Camera, e poi l'onorando Villa e l'amico Paniè ed altri si succedettero in questo periodico richiamo, affinchè, finalmente, venisse una volta concretato in programma definitivo ciò che solo in promesse vaghe generalmente si concedeva ad ogni discussione di bilancio, o in sede di interrogazioni od interpellanze.

Vennero più tardi i riscatti e vennero le provviste di larghi fondi per nuove linee, ed in queste provviste furono finalmente iscritti i fondi per il doppio binario sulla linea a Torino-Bardonecchia; ma in un certo modo attributivo, e non tassativo, che pare abbia permesso di consacrare ad altre, che a torto parvero più immediate necessità, quei fondi. Fatto sta che, comunque, fino al 1906 od al 1908 tutto ciò non fu eseguito che in parte minima.

Venne finalmente il 1906, e dal 1906 in poi, a strappi, si può dire, fu concretato un programma minimo, che si basò su questi concetti: fare il doppio binario completo da Torino a Bardonecchia sarebbe l'ideale, ed è ciò a cui tendiamo per l'avvenire, ma intanto, siccome sono gravissime le difficoltà, specialmente da Bussoleno a Beaulard, per il raddoppiamento dell'attuale galleria di accesso, creata ad un solo binario, noi poseremo il doppio binario solamente per la parte allo scoperto, da Torino a Bussoleno, e da Beaulard a Bardonecchia, e da Bussoleno e Beaulard faremo l'elettificazione della linea.

Era quello il tempo in cui dall'elettificazione si speravano miracoli, che forse, non pienamente, però sempre in gran parte l'elettificazione effettivamente ha dimostrato di poter compiere.

Si pensava allora che la trazione elettrica avrebbe soppresso completamente le distanze

rendendo possibili su qualunque binario una velocità e una frequenza di treni molto grande, cosicchè con tale mezzo si poteva essere sicuri (così dicevano la Direzione delle ferrovie e il ministro da quei banchi) di far sì che la potenzialità della linea italiana, se anche in parte ad un solo binario, non sarebbe stata inferiore a quella della linea francese dell'altro versante.

Questo però non poteva esser vero che fino ad un certo punto; in quanto che per quanto la potenzialità teorica ed anche reale della linea aiutata dall'elettrizzazione possa giungere ad eguagliare quasi quella di una linea esercita colle ordinarie locomotive a doppio binario e sopprima il fumo ed altri inconvenienti, certamente la potenzialità reale sarà sempre di molto intralciata dall'ingorgo, dirò così, del movimento, sopra un binario solo, nel senso che un ritardo ai due estremi dell'unico binario che direi un canale di strozzamento, darà sempre luogo a frequenti ritardi ed a difficoltà di esercizio o a intralci o a pleora, come difatti già fin d'ora si prevede che sicuro possa verificarsi.

Con un solo binario, nonostante la progettata stazione d'incrocio Beaulard Oulx, il servizio dei treni celeri non sarà mai regolare. E per i viaggiatori, celerità e sicurezza di coincidenza sono indispensabili.

Tuttavia, se non ci bastava quel programma minimo, noi domandavamo che istantaneamente fosse, come un rimedio pronto e provvisorio, effettuato, e che intanto si completassero gli studi per un programma d'assetto definitivo in vista di un sicuro avvenire.

Ma è avvenuto questo: che in tre, in quattro anni ormai si è proceduto con tale lentezza all'esecuzione dei lavori del doppio binario e della elettrizzazione, da farci domandare se si faccia sul serio. Perchè talora, notiamo, si arrivò a un chilometro all'anno, in linea quasi piana, di posa dei binari. O si ha deficienza di fondi distratti per altri scopi, e in tal caso si completino, perchè non deve permettersi che dalla distrazione dei fondi venga a risentirne immediato e grave danno un lavoro come questo; ovvero altre ragioni hanno condotto a questa lentezza tecnica assolutamente innegabile ed ingiustificabile, ed allora provveda il ministro.

E per l'elettrizzazione, dopo avere spinto il municipio di Torino al sacrificio di centinaia di migliaia di lire all'anno, ottenendone la forza elettrica al di sotto del costo,

finora nulla si fece di definitivo. E così abbiamo il danno e le beffe di non avere i doppi binari e di non avere l'elettrizzazione in questi giorni di gran lavoro per l'esposizione di Torino, che affollò di merci e di viaggiatori quella linea e seguita ad affollarla ancora. Almeno si abbiano in un termine prossimo! E possa il commercio, possa l'industria e possano i viaggiatori fare un calcolo sicuro sull'avvenire. La cosa urge, perchè intanto d'altro lato si aumenta la concorrenza del Sempione, concorrenza tanto più deplorabile in quanto non si svolge solo nella sua sfera naturale, già in tanta parte sottratta al Cenisio, ma toglie a noi una parte di quello che è nostra sfera ordinaria d'azione naturale rimasta al Cenisio stesso.

Si avvale infatti di questi ritardi la concorrenza del Sempione, ed estende i suoi limiti e sempre più intralcia la possibilità di utilizzare come si dovrebbe la linea del Cenisio. E questo il Governo non può e non deve volere, in quanto che deve volere invece che ciascuno degli sbocchi alpini spieghi la sua efficienza naturale.

Continuando così, insomma, giorno per giorno la linea del Cenisio diventa più difficile, più antiquata ed insufficiente e tale da non poter essere, si può dire, aggiornata, che con spese sempre più gravi.

La Francia invece, che ha compreso di quanta importanza siano per lei gli scambi per un certo tempo trascurati con l'Italia (come noi dobbiamo o dovremmo comprendere l'importanza degli scambi con la Francia) nonostante la nuova via del Sempione, sta studiando con la spesa di milioni e milioni l'abbreviamento di 65 o 70 chilometri della linea tra Modane e Parigi usufruendo di tutti i rettili possibili tra le sue attuali ferrovie; sicchè ne viene che, mentre essa con lievi pendii e con doppio binario, si affaccerà presto sempre più onusta di merci e di viaggiatori al Cenisio (e dico Cenisio per dire Frejus, perchè abitualmente si usa di dir così, malgrado la distanza di 20 chilometri fra l'uno e l'altro monte) senza poter trovarvi sbocco sicuro dalla nostra parte, e senza che noi possiamo incausare nella nostra ferrovia il grande movimento che, da Torino a Napoli, ha ragione ed interesse di scendere e salire per la linea del Frejus.

Abbiamo dunque diritto noi di chiedere, e voi, Governo, dovere ed interesse di concedere che il servizio su quella grande linea possa essere regolare, e che essa sia prepa-

rata al maggiore e sicuro avvenire che l'aspetta mettendola nelle condizioni che ora sono riconosciute necessarie per i grandi valichi internazionali.

Sono due quindi i punti riguardo ai quali occorre, onorevole ministro, una celere soluzione.

Anzitutto deve essere seriamente provveduto all'elettrizzazione, e seriamente provveduto al doppio binario allo scoperto, come promesso.

Noi abbiamo già recentemente rivolto una interrogazione a questo proposito chiedendo la risposta per iscritto. ma questa, ci perdoni l'onorevole ministro, fu tale che non osammo per decoro suo e per decoro nostro nemmeno renderla pubblica.

Diceva, sì, che l'anno scorso si fecero non so se due o tre chilometri di posa di binario, ma non si assicurava nulla di preciso per l'avvenire; quanto all'elettrizzazione, diceva: si aspettava una risposta, ed è da mesi e mesi che si aspetta, dalle autorità francesi per quella parte dell'elettrizzazione che deve toccare il territorio francese. E non aggiungeva altro, all'incirca.

L'opinione pubblica avrebbe bollato bene l'una e l'altra parte se noi avessimo dato pubblicità ad una risposta così, diremo, inconcludente.

Su questo punto noi ora e qui domandiamo una esplicita, rassicurante, chiara risposta.

L'altro punto di questione, se mira ad una risoluzione di urgenza meno immediata, è più grave ed implica diversi studi sui quali richiamiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. La linea del Frejus deve essere radicalmente riformata e resa pari, diremmo, alle più moderne. Noi chiediamo quel che è onesto allo stato attuale. Come abbiamo provveduto per la linea Firenze-Bologna, per la Roma-Napoli, per la Genova-Milano e comestiamo provvedendo e provvediamo ancora per la linea di Savona, si dovrà provvedere, a rafforzare, raddoppiare, abbassare ancora la linea del Genisio.

Allo stato presente delle previsioni tre soluzioni si affacciano. La prima è il raddoppio delle gallerie attuali o con allargamento di quelle esistenti oppure con altre su assi paralleli, con analogo percorso, colle attuali faticose pendenze, che l'elettricità della trazione può alleviare ma non completamente annullare e che saranno gra-

vi sempre anche per il dispendio dell'esercizio.

E certamente sarebbe una soluzione tecnicamente difficile e costosa, ma non tanto costosa da superare le cifre che si sono spese per altre soluzioni simili anche per valichi dell'Appennino. Si tratta di una ventina di milioni di spese, ma data la grandezza e l'importanza dell'interesse e dell'utilità di questa soluzione, la spesa non potrebbe mai dirsi eccessiva.

Un'altra soluzione è quella del raddoppiamento della linea, passando a sinistra della Dora anzichè a destra, ed esistono già nell'amministrazione delle ferrovie studi di altri tempi, almeno di massima, su questo punto.

Una terza soluzione presentemente raccoglie grandi simpatie, specialmente in Francia, e molte ne ha raccolte pure tra di noi ed è quella di una nuova linea più bassa, proposta da Domenico Regis, per la quale si sono fatti degli studi e che importerebbe una spesa maggiore. Non essendo tecnico io non posso entrare maggiormente nell'argomento e parlare dei vantaggi che si sostiene che si avrebbero per economia e velocità da questa soluzione, che potrebbe anche convenire benchè più costosa, se come è giusto e come pare, la Francia fosse disposta a concorrere a una tale spesa in larga misura.

La questione fu già proposta al Parlamento francese e pare abbia tutte le simpatie dell'attuale guardasigilli, senatore Périer, e del rappresentante della zona savoiarda, interessata, deputato Delegue. Ma su di questo io non dirò una parola di più; nè domando anco al ministro di esternare, oggi, simpatie o preferenze per l'una o per l'altra soluzione.

Noi domandiamo semplicemente che i dati di confronto tra le varie soluzioni sieno coscienziosamente raccolti ed opportunamente studiati. La soluzione verrà poi, ma che almeno l'avvenire non possa muoverci rimprovero, nè a noi di non aver sollevata la questione, nè al ministro di non aver saputo in tempo prevedere e provvedere. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Masi, che porta anche la firma degli onorevoli Rava, Cavina e Rasponi:

« La Camera, convinta della suprema necessità di completare al più presto la bonifica a destra del Reno, non soltanto nell'interesse delle popolazioni locali, ma

dello stesso Erario, al fine di rendere fruttifera l'ingente spesa da esso sostenuta, invita il Governo ad appaltare sollecitamente i lavori per il passaggio sotto il torrente Santerno, che renderà finalmente possibile l'esecuzione dell'ultimo tronco del canale che segnerà il completamento della bonifica, inscrivendo a questo scopo un sufficiente stanziamento di fondi in bilancio ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Masi ha facoltà di svolgerlo.

MASI. Onorevoli colleghi! L'ordine del giorno da me presentato coi colleghi Rava, Cavina e Rasponi, al quale avrebbe certamente aderito anche l'onorevole Graziadei se io avessi avuto il piacere d'incontrarlo prima della presentazione, dice già chiaramente quale sia il pensiero dei proponenti.

Il ministro conosce ormai i nostri desideri, essendosi egli compiaciuto di riceverci unitamente a tutti i sindaci della provincia di Ravenna ed a quello del comune d'Imola il giorno 5 corrente, e son certo che si sarà convinto dell'eccezionale importanza della nostra giusta domanda.

È bene ricordare che la bonifica del Ravennate ha un carattere tutt'affatto speciale e che la sua completa esecuzione è reclamata da considerazioni di suprema giustizia.

I nostri terreni sono rinchiusi fra gli argini dei torrenti che sboccano nel Reno, avendo un letto più alto delle campagne adiacenti; si comprende subito come entro essi fosse impossibile lo scolo e che necessitasse quindi provvedervi con altri collettori per avere il minor numero di ettari di terreno sommerso. Nacquero così, per opera esclusiva dei proprietari, i quattro consorzi dello Zaniolo, del Buonacquisto, del Canal Vela e del Fosso Vecchio, i quali costruendo dei canali indipendenti per la diretta immissione delle acque nel Reno, riuscirono a sottrarre dall'immersione permanente vaste plaghe di terreno, lasciando però altre esposte all'alea della maggiore o minor quantità di pioggia caduta, malgrado che si fosse accresciuta la capacità di scolo colla creazione di apposite casse d'acqua.

Questi nostri sforzi e le ingentissime spese che sosteniamo da quasi un secolo coi gravi oneri della manutenzione annuale sono ormai diventati quasi improduttivi.

Il completo stato di abbandono in cui sono lasciati i bacini montani ed il continuo disboscamento, sono causa di scossoni e di frequenti franamenti di materiali che travolti poi dalle acque pluviali vanno a rialzare i letti dei torrenti e specialmente quello del Reno entro il quale sboccano i collettori dei quattro comprensori idraulici.

Ne consegue pertanto che le loro soglie di sbocco sono ormai giunte a livello delle acque magre del fiume e che perciò ad ogni pioggia in alta montagna le porte di chiusura si chiudono per l'innalzamento dell'acqua; cosicchè le nostre acque pluviali debbono essere contenute negli appositi collettori e scoli, la cui capacità è certamente assai inferiore al necessario.

Accade perciò che nelle annate molto piovose il Reno chiude ogni possibilità di scolo in causa delle acque alte e che i nostri scoli straripano inondando e devastando i raccolti.

Questo stato di cose anzichè tendere a diminuire si aggrava invece sempre più per la causa di cui ho fatto più sopra cenno, dell'innalzamento dei letti dei torrenti e del Reno.

Ci sembra quindi che questi enormi danni i quali distruggono in parte i sacrifici da noi fatti, debbano far sentire al Governo non soltanto la necessità ma anche il dovere di completare quest'opera di bonifica, aprendo e terminando il canale a destra del Reno; mediante il quale sarà possibile condurre tutte le acque basse al mare e sottrarre dall'immersione circa 14 mila ettari di terreno e rendere inoltre possibile la sistemazione a coltivazione intensiva di altri 10 mila che sono attualmente sofferenti di scolo.

E che questo canale riesca felicemente a far conseguire tale scopo ce lo dimostra la prova fattane nell'autunno dello scorso anno nel quale le abbondanti piogge raccolte nel comprensorio del Fosso Vecchio, il cui tratto di canale è già tutto aperto, lasciarono i terreni completamente liberi, mentre negli altri si ebbero circa cinque mila ettari completamente allagati per venti giorni con la rovina di tutte le semine e la conseguente impossibilità di avere quest'anno altri prodotti agricoli.

Io non voglio dilungarmi più oltre su questo argomento: il problema è non solo tecnico ma benanche politico.

Se voi pensate infatti al sensibilissimo aumento della nostra popolazione, mentre

il terreno coltivabile nelle zone che ho indicate anziché aumentare va diminuendo, vi potrete forse rendere conto del carattere delle nostre agitazioni e della loro ragione di essere, essendo i romagnoli generalmente avversi ad emigrare sia pure per diminuire gli effetti dell'aumento di popolazione.

VIAZZI. E per questo fanno emigrare i lavori pubblici da altri luoghi in casa propria!

MASI. Questo non è vero, onorevole Viazzi, e l'onorevole Muratori che è stato sui luoghi può confermare che grandissima parte dei lavori eseguiti erano di assoluta necessità dal punto di vista idraulico, come quelli dell'innalzamento degli argini di Reno e torrenti per i quali si sono spesi 11 milioni, distribuiti in dodici o tredici anni, in virtù della legge presentata dall'onorevole Genala della quale ebbi la fortuna di essere relatore.

Non si dica quindi che si fanno emigrare lavori pubblici nei nostri paesi.

Vi sono dei comuni, ad esempio Concesio, il quale è più degli altri tormentato da questo rapporto sproporzionato fra popolazione e terreno, dove la situazione si fa ogni giorno più impressionante e che richiede perciò una sollecita soluzione se vogliamo evitare maggiori mali.

Ed io non mi dolgo che il popolo si agiti poichè l'agitazione è segno di vita e dimostra che esso è conscio dei suoi bisogni e di quello che vuole ottenere.

VIAZZI. Non sempre.

MASI. Qualche volta può essere anche così, ma io ritengo sia meglio che il popolo si muova, anzichè rimanga in un periodo di allarmante stasi.

Confido pertanto che il cuore del ministro Sacchi non rimarrà insensibile a questa nostra situazione gravissima, la quale obbliga l'erario ad una spesa di molti milioni pel mantenimento dell'ordine pubblico, spesa che è ormai superiore al costo di tutta la bonifica.

Provvedete adunque, onorevole Sacchi, all'appalto di questi lavori, e fatelo al più presto: farete così perdonare l'inadempimento della promessa scritta fatta fin dal 1908 dal vostro Ministero, che la condotta sotterranea del Santerno sarebbe stata appaltata nel 1909 per essere compiuta nel 1913: vi guadagnerete la riconoscenza di quelle popolazioni e nello stesso tempo renderete un grande servizio all'erario; perchè, ove si dovesse continuare in questa inazione, non soltanto si lascerebbero infrutti-

feri i milioni fin qui impiegati in quella bonifica, ma si aumenterebbero molto sensibilmente le somme da destinarsi ai lavori di ripristino che l'inclemenza del tempo obbliga ad eseguire all'infuori dei preventivi fatti.

VIAZZI. Questo è l'argomento migliore per ottenere lo stanziamento.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Bolognese:

« La Camera invita il Governo a provvedere, nell'interesse dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, del commercio, e della importante esportazione dei prodotti agricoli del circondario di Barletta e di buona parte della provincia di Basilicata e di Capitanata;

« a) alla sistemazione definitiva della stazione ferroviaria di Barletta;

« b) alla pronta costruzione della banchina merci alla fermata Casotto cantoniera in contrada Candida, in agro di Cerignola;

« c) alla sollecita costruzione del promesso binario di allacciamento della stazione di Genzano con quella di Spinazzola ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Bolognese ha facoltà di svolgerlo.

BOLOGNESE. Onorevoli colleghi, dirò o, meglio, ripeterò brevemente quello che più volte qui si è detto nell'interesse di una importante parte di quella regione del Meridionale, per la quale tanti patriottici e generosi sentimenti si suscitano, rilevando l'importanza sua e la necessità di provvedere ai suoi più urgenti bisogni. È da gran tempo che qui si discute e si è cercato di provare l'importanza, non municipale, ma regionale di quella parte della provincia di Bari, voglio dire del circondario di Barletta, che è ai confini della Capitanata, e della Basilicata, attraversato da uno dei tratti più importanti della linea Adriatica, da Ancona a Brindisi e dalla Spinazzola-Barletta, stazione che rappresenta lo scalo ferroviario massimo di quella linea ferroviaria da Brindisi a Foggia. La stazione di Barletta, onorevole ministro, è in condizioni deplorabilissime. Il suo laborioso collaboratore, onorevole De Seta, ed anche il suo predecessore, onorevole Bertolini, rispondendo a varie mie interrogazioni ed ordini del giorno, mi favorirono promesse oneste e sincere, come di solito si fa, per poi man-

are, non per propria colpa, ma per necessità di bilancio nonchè, diciamo pure, per impreveduto ed imperioso bisogno, come il più delle volte è quello politico di conseguire altre finalità di ordine, forse, meno importante, ma più imperioso. La stazione di Barletta è lo scalo di una regione di grande produzione agricola, olio, vino, mandorle e che conta oltre 270 mila abitanti. È lo scalo della parte occidentale di Basilicata, che, specialmente col progettato allacciamento Genazzano-Spinazzola, si congiungerà con breve ed economico percorso alla stazione ferroviaria ed al porto di Barletta; che sono altresì lo scalo naturale, e più vicino per la importante produzione agricola, la produzione dell'Agro di Cerignola, Foggia, Trinitapoli, San Ferdinando di Puglia.

Ebbene, fra tutte le stazioni ferroviarie, da Brindisi a Foggia, quella di Barletta è nelle condizioni più miserande. È completamente al buio. L'anno scorso avemmo a deplorare un incidente dolorosissimo.

Un operaio, di notte tempo, lavorando, non vide un treno che manovrava, e rimase orribilmente sfracellato, lasciando nella miseria una povera vedova e cinque disgraziati figliuoli.

E credete che si sia già provveduto alla illuminazione? Non potendosi avere l'illuminazione elettrica, si pensò ad illuminare la stazione ferroviaria di Barletta a gas acetilene. Si disse *fiat lux et tenebrae...* (mi duole doverlo affermare)...*tenebrae factae sunt!*... Si promisero dieci grandi lampade a gas acetilene per illuminare il grande, immenso spiazzale di quella stazione, ma dolorosamente se ne ebbero appena cinque, che sono del tutto insufficienti.

I locali sono scarsi: le sale d'aspetto sono insufficienti per il movimento importante di oltre 400 viaggiatori al giorno. Sono dati statistici che non si possono contraddire!

E bisogna tener conto, onorevole ministro, che la stazione ferroviaria di Barletta dà oltre tre milioni di lire di annuo provento all'Amministrazione ferroviaria dello Stato. Le altre di minore importanza, da Brindisi a Foggia, sono splendidamente illuminate, mentre la stazione di Barletta è perfettamente all'oscuro. È tempo ormai di darci quella luce, che è necessaria in tutte le cose!

Onorevole signor ministro, le banchine sono insufficienti per la grande esportazione delle merci vinicole, le quali affluiscono in un brevissimo periodo di tempo, quando il commercio è obbligato ad esportarle e que-

do, essendo maturato il prodotto agricolo, bisogna raccoglierlo e destinarlo al consumo delle regioni straniere.

E le banchine sono insufficienti! È necessario provvedere per l'ampliamento dei locali.

Ho promesso di essere breve, e non dirò altro. Dirò soltanto, onorevole ministro, che se si può mettere in dubbio tutto quanto io ho l'onore di asserire, disponga lei la visita di un ispettore superiore, di un impiegato intelligente e diligente, perchè rilevi come la stazione di Barletta è al primitivo stato di impianto, così come fu impiantata e corredata cinquant'anni or sono, eccetto poche modificazioni fatte in seguito con sordida avarizia.

CAMERA. Sicchè può celebrare il cinquantenario!

BOLOGNESE. No! Il cinquantenario della sciagura e della tolleranza! E voi, onorevole Camera, che siete tanto feroce ed abile sostenitore del Meridionale, vi prego di prendere sul serio queste mie modeste per quanto doverose considerazioni! (*Commenti*).

Dunque un altro invocato provvedimento onorevole ministro, è la sistemazione della banchina merci alla fermata del casotto Candida sulla linea ferroviaria Bari-Foggia.

In quella regione, nelle adiacenze di quel casotto, molti cittadini di Barletta, di Trinitapoli, di San Ferdinando di Puglia posseggono, nientemeno, che ventimila ettari di terreno vignettato ed olivetato. Quando viene il periodo della vendemmia, l'uva matura bisogna raccoglierla, perchè, maturato il frutto, non ci sono regolamenti di successione, per raccoglierlo e portarlo via dalla campagna per gli imbarchi. Bisogna raccoglierlo ed esportarlo agli stabilimenti di Barletta e Trinitapoli. E questa esportazione importa costantemente quasi il prezzo della merce, che si raccoglie, perchè in quella stagione le vetture a cavalli si fittano alla ragione di 40 o 50 lire al giorno, ed ogni vettura non trasporta più di 15 a 17 quintali di uva, sicchè il trasporto viene a costare quasi due franchi a quintale, e forse anche più. Poi queste vetture sono costrette a fermarsi alle porte della stazione ferroviaria di Barletta, perchè le banchine non si offrono per riceverle, per fare il caricamento di questo prodotto da doversi esportare al Nord per consegnarlo agli industriali manifatturieri che comprano quelle uve, per elevare la gradazione alcoolica della loro produzione vinicola locale.

E provvedendo alla costruzione di queste banchine, onorevole signor ministro, si prov-

vede indirettamente a ora alla sistemazione della stazione ferroviaria di Barletta.

Perchè i proprietari di quelle terre, che hanno venduto le loro uve agli esportatori del Piemonte, della Lombardia, ecc., non saranno costretti a spendere parecchie lire a quintale per portarle a Barletta, e poi magari ad attendere due o tre giorni, perchè l'uva entri in stazione, pagando fuori la vettura che attende da vari giorni, ferma, e carica del prodotto che deteriora, per poterlo depositare poi sulle insufficienti banchine ferroviarie.

Invece i produttori consegnerebbero direttamente alla banchina di Candida. Così la stazione di Barletta verrebbe esonerata dal servizio. (*Interruzioni*).

Onorevole ministro, ho finito. La stagione della vendemmia si può dire quasi giunta. La sua diligente amministrazione ha ordinata la fermata per i viaggiatori a quel casotto; ha provvidenzialmente disposto per la concessione dei biglietti ferroviari di andata e ritorno per quella fermata dalle stazioni di Trinitapoli, Barletta, Trani, ha dato ordine per lo studio della banchina. Ma si studia e si studia troppo, onorevole ministro! Io prego che questo studio sia accelerato, e che per la prossima vendemmia la banchina promessa dalla sua amministrazione sia in esercizio. (*Approvazioni*).

Onorevole ministro, il porto di Barletta costa al comune ingenti sacrifici, oltre due milioni; spesa che produsse lo sbilancio economico di quella Amministrazione ed ingenti sacrifici a quei cittadini.

Il Ministero che ella degnamente presiede ha speso altri sei milioni per la escavazione di quei fondali. Ottanta o novanta vapori della navigazione approdano in quel porto, che è la provvidenza non solo del circondario di Barletta, ma anche della limitrofa provincia di Capitanata. E sarà la fortuna di Basilicata, quando il desiderato allacciamento della Genazzano-Spinazzola, che è un lavoro modesto appena di due chilometri, darà alla parte occidentale di Basilicata il vantaggio di non attraversare, per lungo o per largo per un infinito e lungo percorso, tutta la Basilicata, per giungere al porto di Bari e consegnare a quel porto le proprie produzioni agricole. Sono soli 21 chilometri, la cui costruzione costerà poco. E la importante parte occidentale di Basilicata potrà con più breve percorso e con minima spesa consegnare la sua merce al porto importantissimo di Barletta.

E questa sarà la vera, indiscutibile fortuna di quella regione.

Onorevole ministro, io ho finito. Però colgo l'occasione per adempiere ad un sincero ed onesto, non adulatore, dovere di riconoscenza verso di lei.

DE BELLIS. Verso il Governo.

BOLOGNESE. Verso il ministro Sacchi.

Nell'agosto scorso, con una patriottica, intelligente, affettuosa e giustissima procedura (*Commenti*) si è disposto, onorevole ministro, l'allacciamento della stazione di Barletta con quel porto. Il colera, la fame avevano gettato il terrore in quella regione; 120 operai hanno trovato il loro tozzo di pane per la diligenza dell'onorevole ministro. E tutti coloro che sanno le lungherie burocratiche, possono valutare come tutto questo è stato disposto in un solo mese ed è già un fatto compiuto. Ed io, a nome di quella regione, tributo a lei la mia e la loro riconoscenza. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole De Amicis così concepito: « La Camera invita il Governo ad affrettare la concessione dei sussidi per l'istituzione dei servizi automobilistici a quei comuni e ditte di cui le istanze già da molto tempo hanno avuto l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole De Amicis ha facoltà di svolgerlo.

DE AMICIS. Onorevole ministro, brevemente ed a nome di molti colleghi, darò ragione del mio ordine del giorno. Ieri ella disse che si sarebbe provveduto al servizio delle automobili. Però le sue parole furono di colore oscuro.

A lei è nota la storia della concessione dei servizi di automobili; concessione chiesta da diversi comuni e ditte, fin dall'autunno 1910. L'istruttoria fu completa; le domande ebbero l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato; le popolazioni e le ditte facevano premure perchè l'istruttoria fosse completa, nel senso che venisse assegnato il sussidio voluto dalla legge. Però si disse che il Ministero dei lavori pubblici a diverse istanze e premure di colleghi avesse

risposto che non c'erano fondi. Vennero per ciò interrogazioni ed interpellanze, su questo argomento, tanto al ministro dei lavori pubblici, quanto a quello del tesoro; ma, mentre il primo rispondeva che i fondi non c'erano, l'onorevole sottosegretario Pavia e lo stesso onorevole ministro del tesoro ebbero più volte a dichiarare alla Camera che, per tutte le istanze regolarmente istruite, i fondi esistevano.

Io stesso feci istanza a lei, onorevole Sacchi, perchè fosse finalmente assegnato il sussidio che era stato deliberato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato alla ditta concessionaria del servizio automobilistico Pescina-Alfadena (70 chilometri); servizio che giova a ben quindici paesi lontani dalla ferrovia ed al quale fu assegnato il sussidio minimo di 21 mila lire in complesso: cioè appena 303 lire a chilometro. Ebbi risposta da lei, onorevole Sacchi, che quell'istanza, insieme con altre 21, fra cui anche l'Atessa-Lanciano propugnata dal collega Riccio, era stata mandata alla Commissione Salvarezza, per la graduatoria; e mi fu dato affidamento che, col primo di luglio, il servizio avrebbe potuto mettersi in attuazione. Con questo affidamento, la ditta interessata ha già fatto acquisto di automobili; le sgangherate diligenze non esistono più; ma ora si sente dire che non si può dar esito alle concessioni, perchè mancano i fondi.

Non è possibile, onorevole ministro, ritornare nei nostri paesi a dire a quelle popolazioni: vi abbiamo ingannato. Dovremmo dire che siamo stati turlupinati, mi perdoni la parola. Non posso ciò supporre. Qualche equivoco di contabilità fra i due Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro vi deve essere stato, perchè non posso proprio ritenere che mentre il ministro del tesoro ed il suo sottosegretario di Stato hanno affermato l'esistenza dei fondi nel rispondere alle nostre interrogazioni, dando così affidamenti alle ditte ed ai comuni per l'impianto del servizio automobilistico, si venga, oggi, a dire: dovete attendere ancora un altro anno, perchè i fondi non ci sono.

Questo, ripeto, mi ripugna di credere; e spero che le sue dichiarazioni saranno tali, da non costringermi a mantenere l'ordine del giorno che ho presentato, anche a nome di molti colleghi. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Macaggi, Canepa e Carassi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sui danni che deriverebbero dalle convenzioni del 13 ottobre 1909 relative al riscatto del Gottardo qualora fossero approvate; confida che il Governo provvederà sollecitamente all'esecuzione della direttissima Genova-Milano e di tutte le opere necessarie allo sviluppo del porto di Genova ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Macaggi ha facoltà di svolgerlo.

M. ACAGGI. Onorevoli colleghi, l'onorevole Celesia m'ha prevenuto nel ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per essere venuto a visitare Genova ed il suo porto; per essersi accertato meglio di presenza delle condizioni e dei bisogni del maggiore nostro emporio commerciale; non mi resta, quindi, se non ringraziarlo d'averci assicurato del suo interessamento nei bisogni del nostro porto, espressi nel suo discorso di ieri, che confermava quanto già aveva egli detto a Genova nell'aula di San Giorgio, così piena di memorie e di auguri.

Chi osserva superficialmente le condizioni di Genova e del suo porto, può facilmente credere che esso si trovi in condizioni di promettente progresso; chi invece esamini le cose più addentro, trova che esso è travagliato da una crisi, una crisi promettente anch'essa, in quanto che piuttosto che di male di anemia, si tratta di plethora; ma ciò non toglie che si tratti di uno stato morboso.

Il porto è ingombro di merci; felice situazione, ma infelice nello stesso tempo. Se si provvedesse a esitare questa merce e ad attivarne lo scarico rispettivamente ed il carico, la condizione sarebbe fortunata; ma è tanto più sfortunata, in quanto le condizioni di sviluppo di una ricchezza invidiata, si trovano a lottare con la deficienza dei mezzi necessari al funzionamento e allo sviluppo del porto stesso.

Pare cosa meravigliosa il sentire che qualche volta accade che navi di linea, provenienti da Nuova York, non trovino modo di sbarcare le mercanzie nel porto di Genova ingombro, e quindi tornino a Nuova York d'onde sono partite, e giunte a Genova una seconda volta, non avendo potuto ancora trovare modo di scaricare, ritornino con le merci un'altra volta in America per

ritornare finalmente a Genova e finalmente a riuscire a scaricare.

Non è cosa eccezionale: è avvenuto più volte. L'ingombro del porto è normale: nel dicembre del 1910 oltre 250 mila tonnellate si trovavano sulle calate o sulle chiatte.

Chi osserva il progresso nel tonneggio del porto di Genova, chi osserva il progresso della estensione delle banchine, chi considera la superiorità sotto ogni aspetto del nostro porto su tutti gli altri d'Italia, immagina una condizione felice; ma quando si vede che a questa condizione avventurata non corrispondono i mezzi per secondarla, allora si trova che non ha torto chi asserisce trattarsi di uno stato di crisi. È un ritmo diverso, secondo il quale procede da un lato lo sviluppo delle opere destinate a smaltire le merci dal porto e dall'altro l'incremento dell'arrivo delle merci stesse. Ad esempio, nell'anno decorso 1910 il traffico crebbe del nove per cento; mentre il materiale rotabile ferroviario destinato al porto crebbe semplicemente del sei per cento.

Questa differenza, questo dislivello produce la crisi, che oramai non può chiamarsi tale, essendo una condizione ordinaria di tutti i giorni. Se in tempi non remoti fu convenuto tra Governo, Amministrazione ferroviaria e Consorzio che dovessero essere assegnati 1,200 vagoni al giorno per il porto di Genova, questa dotazione che fu ritenuta sufficiente, non lo è più al giorno d'oggi; oggi occorrono ben 1,400 carri al giorno. Si aggiunga che, mentre al tempo in cui le ferrovie non erano statizzate, soltanto il nove per cento dei carri erano dati in riparazione, oggi sono in riparazione da 12 a 14 mila carri, cioè il quindici per cento. Occorrerebbe dunque che i carri fossero più sollecitamente riparati per poterne avere una maggiore quantità disponibile.

Pertanto sarà necessario, per quanto l'Amministrazione sia riluttante a questo provvedimento, ricorrere ancora all'affitto di carri dall'estero; al che, del resto, sarebbe sufficiente l'interesse dei 28 milioni che la legge Sacchi ha destinato all'acquisto di 4,000 nuovi carri.

Altra delle deficienze che l'onorevole Sacchi ha potuto constatare *de visu*, è l'abbandono in cui è lasciata la parte orientale del porto. Per tutto questo notevole tratto del semicerchio del porto funziona un solo binario, sempre ingombro: i carri d'oggi trovano i binari occupati dai carri ancora carichi di ieri. Il treno 42, ad esempio, che dovrebbe partire alla mattina alle 8.40, non

parte generalmente che alle 10, ed anche più tardi, tanto è l'ingombro.

I carri che sono distribuiti, per le necessità del commercio, alle 8, non possono essere cominciati a caricare che alle 11 o alle 12. Questa pleora, questo ingombro, costituisce una delle maggiori piaghe del nostro commercio.

E le conseguenze non si fanno attendere. È diminuita la sfera d'influenza del porto di Genova, dirò l'*hinterland*, usando una parola non nostra, giacché l'onorevole Martini, custode della purità del linguaggio della Camera, non è presente. L'apertura del Sempione e, più ancora, l'apertura del Gottardo, da cui tanto si sperava, furono, in effetto, una vera delusione. Più che all'esportazione, il Gottardo serve all'importazione delle merci dalla Svizzera e dalla Germania inferiore a Genova nostra. Si sperava che, in tal modo, dovesse essere Genova il porto di queste regioni, invece dall'ultima relazione dell'egregio Direttore generale delle strade ferrate, comm. Bianchi, si rileva che l'importazione dall'Europa centrale a Genova è più che doppia dell'esportazione, cioè delle merci e dei carri che da Genova si avviano verso il Gottardo; e, cioè, per numero di carri e per quantità di tonnellate.

Sono più di 47,000 carri all'anno, che scendono dal Gottardo in Italia carichi, e ne ripartono vuoti. E non risulta d'altronde che per questi carri vuoti sieno stabiliti trattamenti di tariffe speciali: non pare vi siano dei compensi, come pure in simili casi si suole. Cosicché la Svizzera e la Germania meridionale sono in gran parte sfuggite alla sfera d'influenza del porto di Genova.

La Svizzera importa ogni anno da sei a sette milioni di quintali di cereali; ebbene, è solo poco più d'un milione di essi che transita da Genova, da Genova che si sperava dovesse essere il porto naturale della Svizzera.

In tal modo arte vince natura. Il traffico granario con la Svizzera, si noti, ancora pochi anni fa era il doppio di quello che è attualmente. Quasi tutti i prodotti del Meridionale, destinati alla Svizzera ed alla Germania, sono avviati per Trieste, Anversa e Rotterdam. Eppure la provincia di Genova ha concorso per oltre un milione (dico la provincia come ente) alla costruzione del valico del Gottardo e il comune di Genova per sei milioni. Ora le convenzioni del 1909 qualora (non lo vogliano i Cieli), venissero approvate, toglierebbero anche i benefici

finanziari che dal contributo pel Gottardo era lecito sperare col sempre crescente sviluppo dell'azienda.

M'intratterò brevemente, mentre si aspetta che tali convenzioni vengano sottoposte alla Camera, dei danni che ridonderebbero a Genova ed allo Stato in genere dalla loro approvazione.

Genova, che ha concorso per sei milioni, fu completamente obliata nella negoziazione delle trattative. Per impegno formale, per obbligo contrattuale tra Genova e lo Stato, Genova deve partecipare ai benefici che dalla gestione del Gottardo sia per ritrarre lo Stato, nella proporzione delle somme da essa versate.

Ora con la convenzione del 1909 lo Stato rinuncia ai 55 milioni da esso versati a fondo perduto, compresi i 6 milioni della città di Genova, che concorsero a formare questa cifra di 55 milioni: e rinunciando esso, Stato, ai previsti emolumenti della gestione del Gottardo, ha rinunciato altresì alla quota spettante al comune di Genova e per un milione alla provincia di Genova sui 55 milioni, ha rinunciato perciò al proprio ed all'altrui.

Perchè i negoziatori per avventura non si accorsero neppure che in questi 55 milioni fossero Genova e la provincia interessati per sette milioni.

Forse la diplomazia economica del Regno d'Italia invidia gli allori della diplomazia politica!

Frattanto l'Europa centrale, col giuoco delle tariffe ben maneggiate, è riuscita a paralizzare in gran parte i benefici da noi sperati dall'apertura del Gottardo; cosicchè l'Europa centrale ben poca merce manda a Genova e non ne ritira che una tenue quantità di cereali di transito, che noi riusciamo a spedire ad essa con grandi sacrifici e a furia di spese sulle nostre linee.

La sistemazione del Reno fino al lago di Costanza ed il suo collegamento con canali verso il lago di Ginevra concorre a peggiorare questa condizione di cose.

Si aggiunga (mi pare che all'Italia non sorrida l'orizzonte da alcun punto cardinale) la costruzione di un canale laterale al Rodano che congiungerà Marsiglia a Lione ed al lago di Ginevra; il che farà sempre più una condizione vantaggiosa a Marsiglia rispetto al porto di Genova.

Così non manca che l'approvazione della convenzione del 1909 per dare alle speranze di Genova, che sono poi le speranze dell'intero Stato italiano, il colpo di grazia re-

lativamente a ciò che l'apertura del Gottardo prometteva.

E dico che le speranze di Genova sono le speranze dello Stato intero, perchè noi rappresentanti di Genova ci troviamo in questa felice condizione di cose che, per quanto reclamiamo e chiediamo per la città nostra e per il nostro porto, difficilmente possiamo essere accusati di campanilismo; giacchè i progressi della nostra città si confondono il più delle volte nell'identico interesse della Nazione.

Quale il rimedio a questa deplorata condizione di cose?

Occorre che nuove vie possano dare sbocco al commercio di Genova; occorre che la direttissima Genova-Tortona-Milano divenga presto un fatto compiuto.

So e ricordo le parole dell'onorevole Sacchi, il quale ieri ha annunziato come gli studi di questa linea sieno pressochè compiuti.

Le famose trivellazioni che destarono le prevenzioni del collega Cavagnari, il quale avrebbe voluto trivellare e trapanare il cranio degli alti funzionari dell'amministrazione ferroviaria (metaforicamente s'intende) stanno per essere compiute. (*Si ride*).

Noi non neghiamo che sia utile sondare profondamente la terra affinchè non si abbiano le sorprese in che altre volte, non lungi dai luoghi dove sarebbe praticata la lunga galleria della direttissima, si incorse. Anche la geologia deve essere sfruttata in tutta la sua possibilità; è meglio, lo comprendiamo, un indugio che una precipitazione che possa riuscire fatale; ma alcune parole di colore oscuro che si trovano in qualche documento ufficiale ci rendono perplessi.

Noi non possiamo mettere in dubbio le buone intenzioni e la serietà di propositi dell'onorevole ministro; ma talora anche le intenzioni dei migliori falliscono, senza loro colpa, alla prova. Noi ricordiamo queste espressioni della relazione della Giunta del bilancio: « si prevede, e davvero sarebbe più che desiderabile (vuol dire che i relatori del bilancio dicendo che sarebbe più che desiderabile non hanno una fiducia intera nelle previsioni), che il detto progetto di tracciato definitivo potrà essere presentato entro il corrente anno ». E più oltre « si ritiene dal Governo e la Giunta vuol pure consentire che l'intera linea potrà essere compiuta nel 1919 ». Vorrebbe dire in meno di nove anni.

Ora una pubblicazione, che ha sapore di officiosità, un articolo intitolato « La direttissima Ronco-Arquata » (maraviglioso che l'epiteto di direttissima non sia più monopolio della linea Genova-Milano, ma si applichi anche al piccolo tronco Ronco-Arquata), articolo pubblicato recentemente sul *Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate*, e distribuito per estratto ai deputati (credo che sia stato inviato a tutti, poichè io l'ho ricevuto), dice: « fino a quando la direttissima non sarà completa, cioè non sarà costruito anche il secondo tratto da Arquata a Genova, il che, volendo essere anche ottimisti, non è possibile sperare prima di dieci o dodici anni ».

Dunque l'assicurazione entro il 1919 è un ultra-ottimismo, se, anche ad essere ottimisti, persone competenti in materia ferroviaria, come sono gli scrittori di questo periodico, dicono che non è possibile sperare che sia completata prima di dieci o dodici anni.

Se questo decennio non comincia mai a decorrere, il termine ultimo ne sarà protratto indefinitivamente.

Per questo facciamo voti che, siano dieci od anche dodici anni, cominci a decorrere il primo minuto secondo, che deve servire a iniziare i dieci o i dodici anni.

« Però è da avvertire, continua la relazione, che il tronco Arquata-Tortona che deve essere ultimato nel primo semestre del 1914, essendo allacciato all'esistente linea Genova-Torino, gioverà non poco a sgravare nel frattempo l'intenso traffico del porto di Genova ». Ben venga il provvedimento provvisorio, il tronco Arquata-Tortona, da eseguirsi anch'esso entro un triennio, il nuovo tronco Arquata-Ronco, il cui progetto fu presentato dall'onorevole ministro (del che profondamente lo ringraziamo); ma noi temiamo, e l'esperienza ci ha fatto scettici, temiamo che il provvisorio, come troppe volte i genovesi hanno sperimentato, possa convertirsi in definitivo. La elettrificazione, intorno alla quale si sono ascoltate delle riserve anche quest'oggi, non vorremmo fosse adottata come succedaneo della direttissima, applicata ai tronchi, che ora sono, e a quelli, che stanno per essere appaltati.

Noi invociamo la direttissima nella sua nuda semplicità senza sostitutivi, senza conclusioni subordinate.

E dirò perchè siamo resi scettici. Prima di tutto perchè promesse talora furono, col l'attendere corto da parte dei ministri pre-

cedenti, e noi ci auguriamo che ora, come diceva l'onorevole Cavagnari, cominci una nuova storia, *magnus ab integro* con quello che segue, e che il nostro collega Cavagnari virgilianamente dianzi ripeteva.

Viviamo nella speranza, nella fiducia che l'onorevole Sacchi inauguri una nuova serie di ministri dei lavori pubblici in Italia, ma se noi, proprio noi, non siamo scettici, comprendiamo però lo scetticismo di molti nostri concittadini.

Un esempio che giustifica siffatta prudente diffidenza: se vi è un primo e più urgente fra tutti gli invocati provvedimenti a curare le nostre piaghe portuarie, è la costruzione della Galleria delle Grazie. Non so se la visita del ministro Sacchi sia stata ritardata a Genova fin tanto che quei lavori si iniziassero, o se quei lavori furono affrettati nel loro inizio nell'imminenza della visita del ministro Sacchi. Fatto sta che solo al giungere al ministro *in loco* si è potuto vedere l'inizio dei lavori.

La galleria, per rispondere ai suoi effetti, dovrebbe avere il doppio binario o... (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*). Può essere invece binaria, e per il primo tronco l'onorevole ministro ci assicura che si farà in doppia galleria, e ne sono ben lieto; ma io esprimo le ragioni dello scetticismo di alcuni nostri scetticissimi concittadini.

Questa galleria, pur facendo parte delle opere contemplate dalla legge 2 agosto 1897, e costituendo un primo improrogabile provvedimento, si trova appena al suo cominciamento oggi, dopo quasi quattordici anni. Per questo, quando si dice nove anni, dieci anni, un tempo che delira alla misura, si trovano degli scettici che non credono ciecamente e dubitano.

Nè basta a liberarci da un cotale scetticismo la risposta che l'onorevole Sacchi dava ieri all'onorevole Celesia, assente momentaneamente perchè occupato in altri lavori parlamentari, in una Commissione.

Il collega Celesia aveva reclamato un doppio binario, nell'una e nell'altra riviera che circonda Genova, ed il ministro rispondeva che i doppi binari sono necessari, che l'onorevole Celesia aveva ragione nel dire che per lo Stato il costruirli è un buon affare; ma soggiungeva che non di meno non si possono impegnare in raddoppiamento di binari più di 15 milioni all'anno, e i doppi binari da fare in Italia sono tanti che occorrono 450 milioni, ed essendo 450 milioni, a 15 milioni per anno, vuol dire che occorrono trent'anni.

E soggiungeva il ministro: « all'onorevole Ccles'a, che è uomo di Governo, posso rispondere promettendo, ma non in modo impegnativo ».

Ora noi non vorremmo che questo criterio del duplice binario nella gemina riviera, che pure ne ha tanto bisogno, possa essere applicato anche alla direttissima. Noi scongiuriamo questo pericolo, pur augurandoci che il ministro Sacchi sieda a quel posto finchè la direttissima sia compiuta; il che porrebbe in contrasto due nostri affetti: l'uno di vedere il ministro Sacchi a quel posto lungamente, l'altro, affatto contrario, di vedere la direttissima compiuta al più presto possibile. (*Commenti*).

E io dirò: venga la direttissima. E attendano i buoni genovesi la Genova-Piacenza, che pure risponderebbe a grandi necessità militari (sento che per la Roma-Orte il criterio militare fronteggia gli altri criteri), la Genova-Piacenza che servirebbe a unire il maggior porto del Mediterraneo nostro con l'Emilia e con gli ulteriori valichi transalpini d'oriente.

Attendano i buoni genovesi ancora il raccordo Voltri-Mele, che gioverebbe a intensificare l'opera della Ovada-Acqui-Asti e meglio congiungerebbe Genova al Piemonte. Ci contenteremo, per ora, che sia raddoppiato il binario parallelo a via Carlo Alberto, che la galleria delle Grazie sia al più presto compiuta, prendendo atto delle solenni promesse fatte ieri dall'onorevole ministro che i lavori della stessa saranno il più possibile affrettati, che sia congiunta la penisola del molo vecchio al parco del Campasso.

Una quantità di provvedimenti, lo comprendo, ma tutti necessari, non contando quelli che spettano al Consorzio. Ieri l'onorevole ministro, nel suo discorso che ho religiosamente ascoltato scrivendo per mia memoria perchè non mi cadessero dalla mente le parti che riguardavano Genova, diceva, confessando l'insufficienza degli impianti portuali di Genova: « al Consorzio spetta di provvedere ». E provvederà il Consorzio nei limiti dei suoi mezzi! Ma vi è tal cosa a cui deve provvedere il Governo; e questa è la migliore utilizzazione, semplicemente l'utilizzazione, dei magazzini generali. Genova ha dei vasti, degli ampi magazzini generali. Basti dire che possono ospitare 60 mila tonnellate di merce al coperto e altrettanta allo scoperto!

Questi magazzini generali, costruiti da una società inglese, furono riscattati dal

Consorzio del porto con atto del 4 novembre 1908, e, immediatamente, il 15 dello stesso mese, ceduti alle ferrovie dello Stato per lire 7 milioni 780 mila. Ora, è avvenuto che le ferrovie dello Stato hanno destinato quei vasti magazzini al commercio d'esportazione; ma l'esportazione non cerca quei magazzini. Essi sarebbero utilissimi invece all'importazione, e l'Amministrazione delle ferrovie non li destina all'importazione.

Comprendo: essa intenderebbe ricavarne l'utile corrispondente alla gran somma di 7 milioni e 800 mila lire... Pensava l'Amministrazione ferroviaria anche di stabilire dei prezzi globali per prendere la merce dall'interno, trasportarla attraverso le sue linee, alloggarla nei magazzini generali, e metterla in condizioni di essere indi esportata; ma non si possono forzare le cose, e per la situazione loro stessa, i magazzini generali, che si trovano nella parte orientale del porto, sono inadatti, così sostengono i commercianti, a questo scopo. Porto dei dati che io ho tolto da una relazione alla Camera di commercio di Genova, redatta da una Commissione apposita per gli studi del problema portuale.

Il commercio di esportazione non affluisce a questi magazzini generali: si domanda dunque che siano messi a disposizione della importazione.

Considerate lo stato di ingorgo, lo stato che vi ho accennato al principio del mio dire, di merci abbandonate sulle banchine, di merci che stazionano sulle chiatte; si è verificato fin questo spettacolo, che le merci non trovavano dove essere alloggiate e i magazzini generali rimanevano inutilizzati tanto per il proprietario, l'Amministrazione delle ferrovie, quanto per il commercio. Con che l'Amministrazione delle ferrovie voleva dimostrarci non esser un mito il supplizio di Tantalo: il commercio che desidera i magazzini dove riporre le merci, e i magazzini che rimangono vuoti e inutilizzati.

È uno spreco di energia, è un danno grave, al quale non si può rimediare se non contentando il desiderio della Camera di commercio di Genova, delle libere Associazioni commerciali, di tutti i negozianti delle città, cioè affidandone la gestione, anziché all'amministrazione delle ferrovie, la quale procede con criteri burocratici che la esperienza ha dimostrato fallaci, o al Consorzio del porto o alla Camera di commercio.

Chè se provvedimenti di tal genere fossero in corso, io non avrei che a rallegrar-

mi, e se è cosa compiuta, facilmente perdoneremo tutti gli errori del passato, se una felice respiscenza vi ha posto termine.

Ci pensi il Consorzio, si dice, all'insufficienza dei mezzi del porto di Genova!

Il Consorzio può farlo sino al limite dei suoi mezzi. Esso, per la legge sua organica, non ha avuto che un lieve contributo dello Stato, e del resto gli è stata data facoltà di contrarre dei debiti e di imporre sulle merci.

Piuttosto che imporre delle tassazioni dirette sulle merci, il Consorzio si è appigliato ad un sistema indiretto ed ha stabilito dei compensi per le concessioni portuali, per la occupazione delle banchine, del suolo, dei compensi per i mezzi meccanici di scarico; ma bisognerebbe essere poco accorti per non comprendere che questa tassazione indiretta finisce per gravare sulle merci.

Ed io vorrei fare un voto, poichè mi è occorso di parlare della legge del Consorzio autonomo del porto.

La legge ha fatto buona prova, è stata, si è detto, come la legge sulla municipalizzazione, un saggio del nuovo diritto, un saggio di autonomia locale.

Orbene, se la legge ha fatto buona prova, e buona prova ha fatto in realtà, mi pare che sia venuto il momento di estenderla ad altri porti d'Italia, almeno ai maggiori.

Genova non reclama un privilegio, un monopolio per sè; questo sistema, se è riuscito felicemente, deve essere esteso agli altri porti!

Non si creda del resto che si tratti di una autonomia assoluta, anzi l'aver posto nell'etichetta « Consorzio autonomo del porto », come se non bastasse dire « Consorzio del porto », fa già dubitare che l'autonomia debba essere piuttosto nominale che effettiva. Infatti, l'assemblea consorziale è composta nella maggioranza di membri direttamente o indirettamente governativi.

Il Comitato esecutivo non è eletto dalla assemblea consorziale, pure così costituita, ma è composta di membri nati. Lo vuole la legge. È il Comitato esecutivo che ha il potere effettivo; l'assemblea, che si raduna una o due volte all'anno, finisce per essere una specie di corpo consulente.

Il Comitato esecutivo è composto di membri nati, designati dalla legge. Il presidente è nominato dal Re. Certo la nomina è stata finora eccellente, così nella persona del Canzio come in quella del Ronco. Se

fosse stata chiamata Genova intera ad eleggere il presidente non avrebbe fatto diversamente; ma il felice uso fatto sin qui della legge non toglie l'enormità della legge in sè. Si chiama autonomo questo porto e lo è assai meno dell'ultimo degli ottomila comuni del Regno che nominano la loro Giunta, che nominano il loro sindaco, eppure non si chiamano autonomi e si chiamano semplicemente comuni. Tale è la decantata autonomia!

Fu un primo esperimento; ma oggi che si affrontano tante novità nel diritto, che si va verso la statizzazione, che qualunque audacia pare lieve, sarebbe venuto il momento che anche la legge del Consorzio autonomo dovesse essere ripresa in esame, per guisa che il fatto corrispondesse al nome, sicchè si arrivi a una vera e propria autonomia effettiva, a un'amministrazione dove il commercio abbia un maggiore numero di suoi rappresentanti.

Il tentativo timido è riuscito magnificamente! Profittiamo dell'aura degli ardimenti legislativi e facciamo sì che i porti, e non solo quello di Genova, abbiano una loro amministrazione veramente autonoma.

Mi avvio velocemente verso la fine, tornando un istante sopra la convenzione del 1909 per cui lo Stato rinunzierebbe ai 55 milioni del suo concorso nella costruzione del Gottardo e agli altri benefici.

Giova ricordare che a costruire questa ferrovia, che è tutta nel territorio svizzero, l'Italia concorse per 58 milioni, di cui 50 quale sovvenzione avente diritto a partecipazione; la Germania per 30 milioni, di cui 28 con diritto a partecipazione; la Svizzera semplicemente per 31 milioni, di cui 30 aventi diritto a partecipazione. Cosicchè sono in totale 113 milioni.

Ciò venne stabilito dalla convenzione del 15 ottobre 1869 e successive, che facevano obbligo alla compagnia di non eccedere, per i viaggiatori e per le merci, le tariffe massime stipulate dalla convenzione stessa, davano facoltà alla Compagnia di applicare alle tariffe viaggiatori e merci una sopratassa di montagna, cioè per tratti a pendenza superiore al 15 per mille, il 50 per cento per i passeggeri, e, per le merci, tre, ovvero cinque centesimi per tonnellata-chilometro, a seconda delle categorie delle merci; diritto degli Stati sovventori di partecipare in ragione del loro concorso di 113 milioni, alla metà degli utili che avrebbero ecceduto il dividendo del 7 per cento sul capitale di 50 milioni versato dalla com-

pagina; obbligo per la Compagnia di ridurre prima le soprattasse, poscia le tariffe, qualora il dividendo abbia superato l'otto per cento sul capitale versato.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, in un suo articolo pregevolissimo pubblicato nel giugno 1910 nella sua *Nuova Antologia*, ha dimostrato come la Compagnia del Gottardo e la Svizzera abbiano fatto nella convenzione di Berna la parte del leone: direi dell'orso, che è l'emblema di Berna.

Infatti mentre in quel tempo l'interesse normale del danaro già si aggirava intorno al 4 per cento, si stabiliva che la partecipazione degli Stati sovventori non avrebbe luogo se non al di là del 7 per cento degli utili ricavati dalla compagnia e che la riduzione delle gravi soprattasse di montagna avverrebbe soltanto quando la compagnia ricavasse l'utile dell'8 per cento.

Ora nella nuova convenzione di Berna del 13 ottobre 1909, in seguito al riscatto della ferrovia da parte della Svizzera, l'Italia abbandona senz'altro i 55 milioni versati e la Svizzera si obbliga a mantenere le tariffe in vigore, a ridurre le soprattasse di montagna dal primo maggio 1910 del 35 per cento, dal primo maggio 1920 di un ulteriore 15 per cento, in complesso quindi, del 50 per cento, ma per le sole merci esclusi i viaggiatori, talchè la rinuncia dei 55 milioni oltre i 3 milioni versati a fondo perduto, calcolata al 4 per cento, costituisce per l'Italia una perdita annua di 2,220,000 lire con tutti gli interessi già perduti fin qui.

In cambio si ha, come ho detto, da parte della Svizzera anzitutto il mantenimento delle tariffe in vigore, ma tale concessione si riduce a zero, poichè un aumento delle tariffe in vigore, che rappresentano il portato delle necessità commerciali, è assolutamente impossibile, tanto è vero che la compagnia non ha mai applicato il massimo delle tariffe stabilite, poichè, data la sua altezza, l'applicazione avrebbe senz'altro troncato il traffico.

Si ha poi la riduzione delle tasse di montagna per le sole merci prima del 35 e poi del 15 per cento; ma l'onorevole Maggiorino Ferraris ha, nello stesso articolo, dimostrato che essa non porterà che un beneficio di qualche soldo per quintale: se ora un quintale di merce per giungere in Germania paga 6 lire, con questa riduzione pagherà 5.90.

E poi lo stesso onorevole Maggiorino Ferraris dubita se la concessione, per l'ambiguità dei termini della convenzione, sia reale o puramente nominale.

Si può obiettare che l'Italia del resto rinuncia a poco perchè finora ben poco ha tratto dal capitale impiegato. Gli utili distribuiti in cinque anni sono ammontati in complesso per tutti gli Stati sovventori, Germania, Italia e Svizzera, a 868 mila lire; Genova per sua parte non ha avuto che qualche migliaio di lire.

E questo avviene perchè il bilancio della Compagnia del Gottardo presenta una tale struttura che ridonda a svantaggio degli Stati sovventori. Così si diffalcano, prima di stabilire gli utili, le perdite degli anni precedenti. È stato stabilito, oltre un fondo di riserva ordinaria, un fondo straordinario per la rinnovazione del materiale della linea e delle supercostruzioni.

L'autorità federale, anche in vista del riscatto, ha ordinato una visita severa e ha prescritto lavori straordinari, così per avere, riscattandola, la ferrovia in buone condizioni. Forse il sistema elvetico è un sistema che non si è usato da noi al di qua delle Alpi.

Previggenti gli svizzeri!

Fatto sta che, in tal modo, nessun vantaggio negli ultimi anni è venuto agli Stati sovventori. Di modo che oggi si può dire che l'Italia rinuncia a poca cosa, ma vi rinuncia perchè i bilanci sono stati costruiti in tal modo che si è corretta la sorte per guisa, che tutto andò a vantaggio degli azionisti, a danno dei sovventori.

PRESIDENTE. Sta tutto benissimo, onorevole Macaggi, ma ella si spinge troppo in alto mare! (*ilarità*).

MACAGGI. Raccolgo le vele, signor Presidente; o meglio, se mi è permessa la frase, stringo i freni. (*ilarità*).

Ma, al danno materiale, si aggiunge il danno morale.

Noi non avremo più rappresentanti nel Consiglio di amministrazione del Gottardo e l'Italia e Genova ne ebbero dei valorosi: ricordo il compianto onorevole Tortarolo, già deputato di Genova e poi senatore. Così non sarà dato ai nostri rappresentanti di esercitare una tal quale vigilanza e influenza nel complesso sistema delle reti ferroviarie dell'Europa centrale.

Sarà una sconfitta materiale e, nello stesso tempo, una disfatta morale. Ed anche la nostra dignità rimane ferita, senza neppure la consolazione di Francesco I esclamante: tutto è perduto fuorchè l'onore.

Si tratta dunque, oltre che d'interessi materiali ed economici, di un alto interesse politico e morale.

È un nazionalismo di buona lega, come quello che si raccomanda al solo favore delle arti della pace, questa riscossa di Genova per riconquistare dove ha perduto, per rinsaldare dove è minacciata la sua zona d'influenza commerciale, la quale non dovrebbe arrestarsi ai piedi delle Alpi.

Vano il reclamare nuovi valichi, se noi non sappiamo trarre profitto da quei valichi che già la civiltà ha aperto col contributo di nostri grandi sacrifici.

Fare di Genova la porta della nuova Europa, sogno di Carlo Cattaneo, non è sovrappiù alcuno, perchè è profitto di una condizione geografica e storica, e porre mente « al fondamento che natura pone ». Che se dagli scogli della mia Genova « Colombo infante Novi pel mar vedea mondi spuntare », un nuovo mondo commerciale ed industriale ivi spunterebbe a vantaggio di tutto il paese, ove non mancasse sapienza di governanti.

Sia lecito ad ogni italiano di immaginare una Genova grande, la quale, mentre dal suo anfiteatro si apre a quante « abbraccia terre il Gran padre Oceano », a tergo spieghi interamente il ventaglio delle arterie ferroviarie che facciano fluire verso il Tirreno il commercio del continente Europeo. (*Benissimo!*)

Nell'attrarre nella via di Genova i traffici svizzeri e della Germania meridionale non soltanto si ottiene un grande beneficio materiale, ma si serve il nostro prestigio politico.

Ci sia di sprone, ci sia di emulazione l'esempio dell'Austria che nulla risparmia per il porto di Trieste, con teutonica tenacia, nell'intento di concentrarvi il commercio tedesco, di perpetuarvi il suo dominio marittimo, programma razionale di politica ferroviaria e portuale insieme, che congiunge il magistero delle strade ferrate col servizio del porto, giacchè i porti non sono ormai che vaste stazioni ferroviarie.

Il problema del porto di Genova trascende l'ambito della città e della regione, assurge a problema nazionale. A voi la gloria, onorevole Sacchi, di risolverlo! (*Vive approvazioni — Applausi — Molte congratulazioni.*)

### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

**NITTI, ministro di agricoltura, industria e commercio.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Funzionamento degli istituti zootechnici nelle provincie di Campobasso, Arezzo e Potenza;

Disposizioni speciali transitorie per l'applicazione della legge 20 marzo 1910, n. 121 sull'ordinamento delle Camere di commercio e industria.

Chiedo che il primo di questi disegni di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro della presentazione di due disegni di legge, uno pel funzionamento degli istituti zootechnici nelle provincie di Campobasso, Arezzo e Potenza; l'altro per disposizioni speciali transitorie per l'applicazione della legge 20 marzo 1910, n. 121 sull'ordinamento delle Camere di commercio e industria.

L'onorevole ministro chiede che il primo di questi disegni di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Rimane così stabilito.*)

Invito l'onorevole Colonna di Cesarò a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**COLONNA DI CESARÒ.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge:

« Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e di Francavilla di Sicilia ». (693)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Riprendendo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, viene ora la volta dell'onorevole Pasqualino-Vassallo, il quale ha presentato i due seguenti ordini, del giorno:

« La Camera invita il Governo ad affrettare la pubblicazione della relazione sulla viabilità ordinaria ».

« La Camera, convinta dei gravissimi danni materiali e morali derivanti dall'indugio nella concessione dei sussidi ai servizi pubblici automobilistici per l'insufficienza degli stanziamenti, invita il Governo ad elevare gli stanziamenti stessi, affinché le linee per le quali le relative domande sono già istruite abbiano ad ottenere i sussidi nell'imminente esercizio 1911-12 ».

Chiedo se questi ordini del giorno siano appoggiati.

(Sono appoggiati).

Essendo appoggiati, l'onorevole Pasqualino-Vassallo ha facoltà di svolgerli.

PASQUALINO-VASSALLO. Onorevoli colleghi, quando col discorso testè pronunziato dall'onorevole Macaggi si sentono le regioni ricche del nostro paese proclamare, così altamente e così giustamente, la necessità di provvedimenti legislativi che implicano l'intervento dello Stato, l'umiltà delle cose che debbo esporre, mi fa dubitare persino della convenienza e della opportunità di farlo.

Sorge infatti spontaneo il confronto tra le cose grandi che sono state domandate, con sì grandiosa parola, e le cose umili che noi dobbiamo chiedere con modeste parole, a favore delle provincie meridionali.

Infatti, come avete veduto dagli ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare, io non posso occuparmi che di piccole cose: della viabilità ordinaria...

DI SANT'ONOFRIO. Che è la sola cosa che abbiamo!

PASQUALINO-VASSALLO. ...e delle comunicazioni automobilistiche. Questi argomenti non vengono per la prima volta alla Camera. Anzi si può dire che ne la larga discussione che se ne fece nel dicembre 1910, così gli oratori che vi presero parte, come l'onorevole ministro che rispose, tutti ebbero occasione di discutere in lungo ed in largo questi argomenti. Non sarà però inutile tornarvi sopra.

Forse le cose che dirò sono vecchie: ma l'insistervi, per le ragioni che avrò l'onore di rappresentare, non sarà eccessivamente inutile.

Cominciamo dalla viabilità ordinaria. È stato detto che non basta fare le strade, ma che bisogna poi mantenerle. Ora l'onorevole Sacchi sa (perchè è un documento ufficiale inoppugnabile: la relazione sulla viabilità ordinaria, che il Ministero dei lavori pubblici ebbe a pubblicare nel 1904) che la manutenzione delle nostre strade, così comunali, come provinciali e persino nazionali, lascia moltissimo a desiderare. E specialmente la viabilità comunale e, per essere più precisi, intercomunale, non ha in nessuna maniera la manutenzione. I comuni si sono completamente disinteressati della loro manutenzione, non certo per mancanza di buona volontà, ma, come ognuno sa (e mi riferisco specialmente ai comuni del Mezzo-

giorno), per assoluto difetto di mezzi. In certi luoghi è avvenuto questo: che le Amministrazioni provinciali sono andate incontro a queste miserie dei comuni ed hanno provincializzate tutte le vie che avevano uno spiccato carattere comunale. Ed il Governo, il quale per parte sua avrebbe dovuto impedire questa dichiarazione di provincialità, l'ha anzi facilitata, concedendo subito i decreti di autorizzazione. Ma se si credesse che, per il fatto di avere cambiato nome o padrone, queste vie sieno meglio mantenute, si crederebbe una cosa assolutamente erronea. Perchè le provincie, deficienti anch'esse di mezzi come i comuni, non hanno potuto dare alla viabilità provinciale quella larghezza di mezzi che era necessaria per una buona manutenzione.

Il fenomeno è quasi generale in Italia: perchè dappertutto si constata l'insufficienza dei mezzi che le provincie ed i comuni dedicano a questo particolare ed importantissimo ramo di servizio: la manutenzione della viabilità ordinaria. Ed io non ho saputo rendermi ragione del come sia potuta penetrare fin qui, anche per la voce d'autorevoli parlamentari, la proposta di provincializzare tutte le vie, anche quelle nazionali; proposta per la quale, se ad essa non diede un esplicito consenso il ministro, nella discussione dello scorso dicembre, mostrò d'averne una certa simpatia.

A me pare che l'idea d'affidare la manutenzione di tutte le vie ordinarie alle provincie, sia fundamentalmente erronea. La provincia (ognuno lo sa in questa Camera) è l'ente meno idoneo a certi servizi, anche se si tratti d'un servizio come questo, pel quale essa ha speciali uffici, i quali però d'altre cure sono gravati: perchè e per la scarsità dei suoi mezzi e per le ire di parte che più specialmente ispirano e determinano la sua azione e per la difficoltà della attuazione degli organici, che pure sono soggetti alle fluttuazioni dei partiti locali, questo pubblico servizio, che è uno dei più importanti per la tutela dell'economia nazionale, mal s'affiderebbe all'amministrazione della provincia.

Vorrei pertanto pregare l'illustre mio amico Sacchi di ritornare su questo ordine d'idee e d'appigliarsi a quegli antichi principi ai quali pure egli fece accenno nel suo discorso del 20 dicembre 1910 e nei quali appunto anche a lui sembrava che la provincia fosse l'ente meno idoneo a soddisfare a questo servizio.

La verità è (e nessuno lo sa meglio del-

l'onorevole ministro) che il paese preferirebbe la statizzazione, la nazionalizzazione di tutte le vie.

E la prova che il paese è in quest'ordine d'idee, è data dal fatto.

Ognuno sa che furono già nazionalizzati mille chilometri di strade provinciali e comunali; e si deve alla Giunta del bilancio se si è potuto frenare questo movimento.

Orbene, fatta la parte dovuta alla questione dei mezzi che sarebbero necessari per la nazionalizzazione delle vie, credo che la questione sia degna di tutta l'attenzione del Governo e del Parlamento.

Credo che, specialmente nel Mezzogiorno, per integrare le scarse forze degli enti locali, che non sono in condizione di fronteggiare il fabbisogno, così imponente, della manutenzione delle strade, occorra che lo Stato eserciti non un'alta vigilanza, come può fare per mezzo dei suoi uffici, ma eserciti direttamente esso, per mezzo dei suoi funzionari, magari con l'aiuto degli enti locali, la manutenzione delle strade provinciali e comunali.

Un'altra questione, che è stata pure affacciata da tecnici, ma che qualsiasi profano può esaminare in relazione ai bisogni che tuttodì si constatano nella vita quotidiana, è quella del modo di manutenzione, del sistema di manutenzione che si deve seguire nelle strade.

Di questa questione non ho visto che un lontano accenno nella cospicua relazione del nostro egregio collega Pozzi; ma non per ciò questa questione s'impone meno alla attenzione dell'onorevole ministro.

Già, l'anno passato, essa fu portata alla Camera; e l'onorevole Sacchi, che si era reso conto della sua importanza e gravità e che aveva mostrato d'averla presente nei suoi particolari, non credette però utile di determinarsi risolutamente in un senso o nell'altro.

Ho alluso, onorevoli colleghi, alla questione della cilindratura delle strade, alla compressione meccanica del materiale di inghiaimento, questione che è stata lungamente esaminata ma non ancora risolta. Una delle ragioni, onorevoli colleghi, per la quale le nostre vie ordinarie, specialmente dopo lo sviluppo dei mezzi di trazione, dell'automobilismo, del ciclismo, ecc. mal corrispondono ai bisogni delle popolazioni, è appunto perchè non sono mantenute col sistema della cilindratura.

Un nostro collega ha rilevato lo strano contrasto che si presenta a chi percorre la

linea Cuneo-Ventimiglia, la quale per un certo tratto è sul territorio francese e per un'altra parte sul territorio italiano. La parte nostra è mantenuta col sistema tradizionale antiquato dell'inghiaimento, mentre la parte che appartiene alla Francia è mantenuta col sistema della cilindratura. Ora la via francese, sia d'inverno che di estate, apparisce mantenuta in eccellenti condizioni tecniche, di guisa che d'estate non vi sono nuvoli di polvere e d'inverno non ci sono fanghi e fossi in cui i veicoli possono anche sprofondare; per la nostra, invece, si deve quasi arrossire di essere italiani, perchè, tutti i pregi che sono nella parte francese di quella linea, si convertono in svantaggi nella parte italiana.

Del resto di questo sistema di cilindratura, di compressione meccanica dell'inghiaimento, qualche provincia ha audacemente fatto l'esperimento del nostro paese, ed io accenno alla provincia di Trapani, la quale, con una spesa che può dirsi lieve rispetto a quello che lo Stato spende per la manutenzione ordinaria, spendendo 650 o 660 lire al chilometro, ha già attuato su 200 chilometri delle sue vie il sistema della cilindratura, e non è lontano il giorno che la medesima provincia estenda questo sistema a tutta la sua rete.

È questione di spesa, diceva l'onorevole ministro, ma l'esempio della provincia di Trapani può servire bene a qualche cosa a chi confronti la spesa che adesso fa il Ministero per il mantenimento delle vie ordinarie, con la spesa che la provincia ha fatto, con risultati che sembrano meravigliosi; perchè c'è una enorme differenza tra il modo come erano mantenute le vie di quella provincia col sistema antico ed il modo come sono mantenute adesso con la cilindratura.

Nessuno lo crederebbe ma la verità è questa: che il Ministero si è reso conto dell'importanza di questa questione, e, pure avendo nominata una Commissione che studiasse anche sotto il riflesso finanziario questa questione del mantenimento delle strade, questa Commissione dal 1907 studia ancora, sicchè non ha potuto presentare il risultato delle sue osservazioni, dei suoi studi, al ministro, il quale non è stato posto in grado di decidersi per l'uno o per l'altro sistema.

Vorrei pregare, ed in questo senso ho presentato un ordine del giorno, vorrei pregare l'onorevole Sacchi, verso il quale tutti gli oratori che hanno parlato, hanno usato

parole di tanto rispetto e deferenza, poichè ha mostrato di essere così degno della benevolenza che la Camera gli ha ormai decretata, vorrei pregare l'onorevole ministro perchè intervenga con la sua autorità per far cessare ogni indugio nocivo alle condizioni della viabilità ordinaria del nostro paese. Questo chiarirà le condizioni in cui questa viabilità si svolge e sarà uno stimolo per il Governo, per il Parlamento a risolvere, una buona volta, queste due grosse questioni della viabilità stessa, la questione della statizzazione o della provincializzazione, e la questione della adozione dei mezzi di mantenimento migliori di quelli dei quali ci siamo valse finora.

E vengo subito, per non abusare della cortesia della Camera, all'altro ordine del giorno che riproduce, in fondo, e gli è simile certamente nel pensiero che lo ispira, quello testè svolto dall'egregio collega De Amicis.

Il mio ordine del giorno invita il Governo a fare proposte di carattere legislativo perchè subito le domande di concessione di sussidi per servizi pubblici automobilistici possano essere seguite dall'effettivo inizio del servizio stesso.

Molti colleghi di questa Camera conoscono in quali condizioni si trovano moltissime delle linee che hanno chiesto allo Stato dei sussidi.

Le mie informazioni sono che giacciono oltre cinquanta domande già perfettamente e completamente istruite al Ministero dei lavori pubblici, e non occorrerebbe che la disponibilità dei mezzi perchè questi servizi venissero subito iniziati.

Io non sto a dire alla Camera i grandi pregi che hanno questi servizi automobilistici, specialmente nel Mezzogiorno, e nella mia Sicilia, dove la possibilità di avere dei servizi ferroviari è ancora molto ma molto lontana.

Orbene al Ministero rispondono che, pure essendo pronte i decreti delle concessioni di sussidi, mancano però i fondi. Ed ecco perchè io ho pregato l'onorevole ministro, nell'ordine del giorno che ho presentato, di proporre subito provvedimenti legislativi che lo pongano in grado di attuare subito codesti servizi.

Ma il mio pensiero va oltre a questo concetto di opportunità momentanea, ed io non posso, non debbo tacere alla Camera che i presenti ordinamenti (mi riferisco specialmente al regolamento del 1909) rendono presso che intollerabile il modo, col quale

il Ministero procede, nei riguardi delle popolazioni che domandano la concessione dei sussidi; e anche il relatore, nella sua lealtà, non ha potuto a meno di rilevare che qualche volta il Ministero dei lavori pubblici oppone indugi e difficoltà artificiose nelle istruttorie, le quali ritardano, qualche volta, per anni interi, l'esaudimento dei voti delle popolazioni. Ed io credo che la facilità, con la quale il Ministero stesso si trincerava dietro questi rifiuti formali, derivi tutta dal regolamento del 1909, del quale io voglio citare alla Camera soltanto una prova per dimostrarle subito come esso si presti a tutte le male volontà, quando, per esempio, come nel caso nostro, la mancanza di mezzi impedisca al Governo di potere subito aderire alle domande delle popolazioni interessate. Ognuno crederà che questo regolamento disponga che la prima indagine che deve fare il Ministero allorchè istruisce le domande di concessione di sussidi debba essere quella di accertarsi se il concessionario abbia i mezzi necessari per far fronte ai bisogni del servizio.

Orbene, s'ingannerebbe chi così credesse, perchè l'indagine rivolta ad accertare la possibilità, da parte dell'assuntore, di eseguire gli obblighi inerenti alla concessione, viene fatta dopo che egli ha avuto la concessione.

Di modo che il Governo impiega qualche volta più di un anno, più di due per accertarsi della capacità tecnica dell'assuntore e quanto alla possibilità che la strada sopporti il servizio pubblico dell'automobile, trascura questa indagine che è certamente fondamentale.

Pregherei l'onorevole ministro, dunque, di voler riprendere in esame questo regolamento, che invece di aiutare lo sviluppo di queste comunicazioni intralaccia, invece di porre il Ministero nella condizione di poter subito rendersi conto come dovrebbe della possibilità di questo servizio, impedisce che questo conto esso possa rendersi.

Ma tornando all'argomento che è oggetto immediato del mio ordine del giorno, voglio insistere presso il ministro, poichè egli in quel suo memorabile discorso, con orgoglio patriottico, dimostrò che l'Italia è all'avanguardia delle altre nazioni in questo ramo di servizio del suo Ministero (perchè abbiamo, onorevoli colleghi, la rete automobilistica più vasta che abbiano le nazioni di Europa) ed ha mostrato di avere inteso tutta la grande importanza dello svolgimento di questo servizio, non può rifiutarsi;

a venire in aiuto delle popolazioni che, ultime nell'aver chiesto il beneficio del sussidio chilometrico, sono le prime ad averne bisogno.

Io dunque spero che egli vorrà, rispondendo alle nostre vivissime istanze, darci affidamenti concreti e precisi, che coll'esercizio che va ad iniziarsi col primo luglio 1911, anche le linee per le quali le domande sono completamente istruite, possano godere del sussidio chilometrico. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Girardini:

« La Camera ritiene che, costruendosi le reti ferroviarie che hanno scopi militari, non debbansi però trascurare quei vantaggi economici, i quali possano essere conseguiti, senza alcun pregiudizio della difesa nazionale; raccomanda al ministro dei lavori pubblici di volgere pure a questi intenti economici la sua necessaria cooperazione nella preparazione dei relativi progetti di legge; e fa, perciò, voti che la linea pedemontana Salice-Pinzano sia costruita prolungandola fino a Udine ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

**GIRARDINI.** Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno è abbastanza chiaro, e potrò illustrarlo con molta brevità.

Io mi riferisco all'opera che il ministro dei lavori pubblici spiega in concorso col ministro della guerra nelle proposte delle ferrovie che hanno pure scopo militare. Il ministro dei lavori pubblici non deve certamente turbare i piani disposti dall'autorità militare, nè menomare i fini che colla costruzione di queste ferrovie l'autorità militare si propone. Ma non deve però trascurare di raggiungere quegli altri intenti commerciali ed economici che la costruzione di queste ferrovie commerciali può avere.

Questo è il concetto che io inculco nel mio ordine del giorno, parendomi irragionevole che si debbano spendere dei milioni per ferrovie militari e non cogliere l'opportunità che esse offrono per renderle anche redditizie allo Stato ed utili ai traffici del paese.

Questo che io dico lo riferisco specialmente alle ferrovie che o sono in progetto

o sono allo studio, e che sarebbero dirette alla frontiera orientale.

È così semplice il concetto mio che non dubito abbia il consentimento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, uomo colto e moderno.

So però che questo concetto nella sua applicazione è contrastato da alcuni pregiudizi che giova apertamente rilevare per toglierli di mezzo e sgombrare la via al ministro ed alla Camera nel compimento di questa che è la vera utilità del paese.

Durante un lungo periodo di silenzio, abbiamo veduto che la nostra vicina costruiva strade che giungevano al confine di Oriente, che costruiva caserme, che innalzava forti; e quando essa, dopo lunghi anni di attività e di silenzio, aveva compiuto tanta parte dell'opera sua, ci siamo improvvisamente svegliati; e quando ci siamo svegliati abbiamo detto: anche noi dobbiamo fare strade, costruire caserme, innalzare forti; vedete? L'Austria ha fatto delle ferrovie verso di noi, e noi facciamo verso di essa; essa ha costruito delle caserme sulla frontiera e costruiamole anche noi; essa ha elevato dei forti ed eleviamoli anche noi. Ma quale diversità di procedimento!

Essa aveva operato ed opera in silenzio con rapidità ed efficacia; noi invece abbiamo fatte molte polemiche, abbiamo scritto molti articoli di giornali, abbiamo radunati deputati e comizi e le tarde deliberazioni ebbero più tarda e non compiuta esecuzione...

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Si rivolga al Parlamento!

**GIRARDINI.** Ciò prova invece una malattia purtroppo consueta in noi, che è quasi una necessità organica che ci accompagna in ogni forma dell'attività nostra e in ogni manifestazione di essa, la necessità cioè della retorica; ed in questa continuità di sfoghi retorici siamo giunti nelle polemiche perfino a questo pensiero: che le ferrovie debbono farsi unicamente per portare soldati. Sembra quasi una profanazione di questo nuovo ardore e di questo nuovo zelo patriottico, il rivolgere la costruzione di queste strade ferrate, anche ad intenti economici e crediamo che in questo ci sussidi la ragione, che è facilmente combattuta da quanto ho detto, e ci conforti l'esempio della saggezza di quell'altro Governo che ci ha preceduti nell'armarsi ai confini e nel provvedere alla propria utilità ed alla potenza dei propri traffici.

Ora questo è un tale inganno che se non

fosse stato chiarito già così bene dalle parole dell'onorevole Macaggi, che mi ha preceduto, meriterebbe un chiarimento maggiore. Io però non so resistere a dimostrare con poche parole come il Governo austriaco abbia adottato il concetto che io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, anzi abbia adottato un concetto molto maggiormente rivolto alla economia del paese di quello che io vorrei inculcare.

L'Austria ha costruito ferrovie militari, ma non aventi per principale intento gli scopi militari. Suo intento è stato la fortuna del porto di Trieste. Essa aveva dovuto cedere alla simpatia di un potente vicino e costruire delle strade, che dalla feconda valle del Danubio portavano il contributo di molti dei suoi commercianti ad Amburgo. Vedeva sorgere la rivalità di Marsiglia, più minacciosa che mai, vedeva sorgere la rivalità di Genova, che le tentava il territorio svizzero e della Germania meridionale. Allora deliberò di porre riparo a tutto ciò, di ridurre Trieste scalo di prim'ordine; e, per raggiungere questa sua mira, si propose due scopi determinati, primo: convergere all'Adriatico il commercio dell'Europa centrale, secondo, allacciare Trieste con Vienna, centro del movimento industriale, punto di arrivo della valle danubiana con un *trait d'union* continuo e potente.

Per far ciò occorrevano tre linee, la linea delle Caravanghe, la linea del Tauro, la linea del Pyhrn, le quali accrebbero in tal guisa l'influenza e l'importanza del porto di Trieste, ed estesero così fattamente l'*hinterland* di quel porto, da costituire una vera rivoluzione nei traffici di quella parte di Europa.

La zona di influenza, che Trieste esercita, giunge verso l'Europa fino a Stuttgart e Basilea.

Con un giuoco abilmente studiato delle tariffe essa ha raggiunto il suo scopo così che io potrei presentarvi dei casi, in cui vi è stato interesse di spedire delle merci dalla Svizzera a Trieste per farle giungere a Venezia.

Due saggi io posso darvi del come furono condotte le costruzioni delle ferrovie austriache, che noi reputiamo soltanto militari.

Primo saggio: L'Austria accorse con la linea delle Caravanghe e del Tauro per la via di Salisburgo di 250 chilometri la distanza al confine della Germania per la via di Eger l'abbreviò di 200 chilometri, per la via di Wörgl di chilometri 150. Se-

condo: Venezia distava da Salisburgo 596 chilometri, Trieste 662; 66 chilometri in vantaggio di Venezia. Oggi Venezia dista 469 chilometri, Trieste 414; 50 chilometri in vantaggio di Trieste.

Vale a dire che colla costruzione della ferrovia si è raggiunto un vantaggio di 121 chilometri in danno di Venezia, a favore di Trieste.

Queste sono le ferrovie militari austriache! Ferrovie che poi furono munite di vasti piani caricatori, di adatti passaggi, di sottopassaggi, di piazzali, di magazzini, ferrovie rivedute ed adattate, dal Genio militare e dallo stato maggiore austriaco, ai fini militari, e che servono magnificamente anche agli scopi della guerra.

Ma il Governo austriaco non ha mai mancato di saggezza, così da spendere i tesori dei milioni del suo erario a costruire delle ferrovie le quali non avessero anche scopi ed utilità economiche.

Ciò si è così poco capito da noi al centro, che hanno dovuto invece comprenderlo in parte gli enti locali.

Sedici chilometri separano Cividale, estremo punto della ferrovia orientale del Friuli, dalla ferrovia austriaca, da uno di quei rami, da una di quelle reti ferroviarie che approfondiscono in tutto l'Impero austriaco. Sedici chilometri i quali costituirebbero un nuovo Sempione, un Sempione orientale, una risorsa dei traffici italiani.

Ebbene, quando il comune della mia città vide l'opportunità di promuovere questa rete ferroviaria, mandò a Lubiana un proprio assessore per cercare aiuto, perchè Lubiana aveva tutto l'interesse di congiungersi con noi con una linea diretta, giungendo pur essa al punto a cui sarebbe giunta la linea dipartentesi da Cividale. E quel comune fece la sua più pronta ed entusiastica adesione, ma insorsero Gorizia e Trieste, insorse, sotto colore di ragioni militari, in quel tempo, lo Stato maggiore austriaco, e impedì che l'iniziativa avesse seguito.

Rimossi questi ostacoli, viene ora impedita la costruzione di questa linea dal veto dell'autorità militare italiana.

Io non propongo ora la decisione di questo quesito all'onorevole ministro dei lavori pubblici; mi riservo di discutere della questione un altro giorno, in confronto del ministro della guerra, perchè generali che siedono in questa Camera, e con i quali ho parlato, mi hanno detto che non vi è pericolo nè pregiudizio militare nella costruzione di questa linea; mi hanno detto che

una via montana si può guastare irreparabilmente per più mesi con poche mine. Ed infine, se occorre, si tutelino con forti i passaggi; ma non è detto che per timore di una guerra, che speriamo non abbia a venir mai, si possa impedire l'apertura di vie ai commerci ed ai traffici internazionali.

Di questo io mi riservo, ripeto, di dire in un altro momento. Al ministro dei lavori pubblici rivolgo invece una raccomandazione che riflette la costruzione della ferrovia pedemontana, ferrovia che l'onorevole ministro conosce, ferrovia che si vorrebbe interrompere a Pinsano, misconoscendo quei concetti che ho raccomandato, in omaggio a quei pregiudizi che io credo debbano essere ripudiati.

Nessuna ragione militare osta a che quella linea si prolunghi, dal punto del suo arrivo al valico del Tagliamento alla città sede del capoluogo e del comando di divisione; anzi, secondo il parere di alcuni, questo congiungimento sarebbe necessario, secondo altri utile, secondo nessuno dannoso.

Certo però che la ferrovia che giungesse soltanto fino al greto del fiume sarebbe priva di qualunque reddito, perchè attraverserebbe territori incapaci di darle un contributo sufficiente di utile economico. Quando invece essa scendesse giù dai colli, protetta dai forti, per una pianura dove la costruzione è facile, attraverserebbe i paesi più fertili, più fecondi e più ricchi d'industrie, per giungere alla città, e ricongiungersi al movimento di tutta quella parte orientale della Valle del Tagliamento che racchiude oltre 400 mila abitanti. Ora, io so che degli ingegneri furono mandati a compiere degli studi, ma temo che questi si siano arrestati a quelle sponde del Tagliamento che io dico che debbono essere varcate, se i pensieri che ho avuto l'onore di manifestare sono accettati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io chiedo dunque se l'onorevole ministro dei lavori pubblici accoglie il principio da me sostenuto, vale a dire che, senza pregiudizio dei fini militari a cui le ferrovie da costruirsi mirano, egli possa o debba fare sentire la sua voce per trarne anche quei profitti economici, quell'utilità dei traffici che l'occasione della costruzione di questa linea può porgere; se, in applicazione di questo principio, egli intende di favorire la costruzione del congiungimento delle linee Pinzano-Udine: e, se mi compiace, vorrei anche sapere a qual punto sono gli studi, affinché, se gli ingegneri mandati sul posto

ebbero sinora un mandato limitato, esso sia loro esteso, e possano quindi presentare dei rilievi sufficienti al compimento dell'opera raccomandata. (*Bene!*)

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

« La Camera invita il Governo a presentare sollecitamente un disegno di legge per la obbligatoria manutenzione delle strade rotabili comunali mediante adeguato contributo da parte dei comuni, delle provincie e dello Stato ».

« La Camera invita il Governo a provvedere al più presto alla costruzione del doppio binario e ad adottare la trazione elettrica sulla linea Genova-Ventimiglia ».

Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Spetta ora di parlare all'onorevole Congiu, che deve anche svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo ad attuare con la massima sollecitudine le opere pubbliche in Sardegna e massime quelle portuali ed i relativi lavori accessori ».

CONGIU. Onorevoli colleghi, consentite che anch'io una parola spenda per la mia isola, e più precisamente per quanto riguarda alcuni lavori pubblici in Sardegna.

Forse qualcuno dirà che non è necessaria — e non avrà poi tutti i torti — ma pensate che i nostri bisogni sono così numerosi, così profondi, così pressanti, che una parola in più non parmi del tutto inutile.

La spenderò — ve lo assicuro — colla massima brevità possibile.

L'onorevole Sacchi sa bene che una delle questioni più urgenti in Sardegna è quella delle strade.

L'onorevole Pozzi, che è così modesto accurato e competente nello studio delle svariate e complesse questioni che sono attinenti a' lavori pubblici, nella sua splendida ed esauriente relazione che a nome della Giunta del bilancio ha presentato, osserva, con profondo criterio economico, che la questione delle strade è una delle più vitali; che non si devono lesinare i quattrini per risolverla adeguatamente e prontamente.

Sante parole!

In Sardegna dove la popolazione è scarsa e l'estensione territoriale assai vasta e priva di sufficienti vie di comunicazione, le parole dell'esimio relatore del bilancio dei lavori pubblici, riscuoteranno un coro unanime di approvazione.

Le due provincie sarde, convinte della necessità, con gravissimi sacrifici, sono per

stipulare col Ministero dei lavori pubblici speciali convenzioni per la costruzione delle strade relative ai comuni isolati.

Una rilevante somma per tutte le strade dei comuni isolati del Regno, fu, con speciale legge, autorizzata.

Di questa somma una parte fu poi con altra legge stornata. Mi nasce il dubbio che le somme non stornate siano insufficienti a sopperire a tutti i bisogni del regno; che non possono soddisfare, nella misura ch'è, a tutte le domande della Sardegna.

Ella onorevole ministro, molto opportunamente nel suo buon discorso d'ieri che giustamente riscosse le approvazioni di tutti i settori della Camera disse: che l'azione del suo dicastero deve essere pronta e vigile laddove le deficienze siano più marcate.

In Sardegna le deficienze delle vie di comunicazione sono assai rilevanti. Procuri di esaudire completamente le domande delle due provincie sarde che non lievi oneri impongono, per questa bisogna, ai proprietari fondiari; corrisponda al buon volere di quelle popolazioni coll'apprestare i mezzi necessari.

Ad escludere il pericolo che questi mezzi a tempo siano apprestati occorre reintegrare le somme stornate. Lo faccia, onorevole ministro, senza indugio ed avrà fatto un'opera non solo amministrativamente indicata, ma politicamente encomiabile.

Ed ora alla questione dei porti, al cui migliore avviamento non lieve influenza dovrà esercitare la statizzazione delle ferrovie sarde.

L'onorevole ministro ieri ha dichiarato che ha ordinato gli studi per vedere se convenga o no il riscatto della rete principale Sarda. Mi auguro che gli studi conducano al risultato desiderato dalle due provincie ed espresso con deliberazioni dei rispettivi Consigli provinciali. Ad ogni modo è bene che questa questione si risolva e presto — perchè niente è più dannoso dell'indugio.

Mi restringerò, sulla questione dei porti, a parlare di quello di Bosa poichè già degli altri, e molto meglio di quello che io non avessi diviso, ne hanno già discusso i miei colleghi.

Ma una dichiarazione voglio fare per il porto di Terranova e la farò, obiettiva, serena, senza acrimonia: la serietà e la dignità del Parlamento non consentono, anche quando non ne fossi alieno per sentimento,

per educazione, di portare qui l'antipatica nota personale.

I musulmani lasciano alle porte delle loro moschee i sandali che hanno calpestato il suolo immondo. Noi, alle porte di questa aula, dovremmo spogliarci delle nostre passioni personali, massime noi sardi che siamo così pochi. (*Bene!*)

L'onorevole Pala ha voluto dipingere me e gli altri colleghi sardi nemici del porto di Terranova. Tengo a disingannarlo.

Noi non siamo nemici del porto di Terranova. Assurga desso a quell'antico splendore cui si è accennato e ne saremo lieti. Noi non vogliamo la sua morte — sia la sua vita florida, prospera — ma vogliamo contemporaneamente che per le comunicazioni postali tra la Sardegna ed il continente non sia tolto l'approdo a Golfo Aranci che la competenza indiscutibile di Alfredo Baccarini, che il parere dei tecnici marini, che l'esperienza di tanti anni, che l'assenso di Nicola Ferracciù, deputato di Tempio, onore e vanto del Parlamento, dichiararono il più vicino, il più sicuro.

Noi vogliamo la completa, leale esecuzione della legge 5 aprile 1908 che fissa Golfo Aranci come capo linea del servizio postale marittimo e nulla più, senza insidie, senza sottomani e con ispirito di equanimità, con verace affetto per l'isola.

Per quanto poi riguarda il trasporto del bestiame da Terranova, le dichiarazioni di ieri dell'onorevole Sacchi mi dispensano da qualunque risposta.

Aggiungo solo che, se per assecondare i desideri delle rappresentanze politiche della Sardegnasi volle ovviare al gravissimo inconveniente di far viaggiare i passeggeri col bestiame, adibendo un altro piroscafo per il trasporto di questo, precisamente come si pratica nella linea Napoli-Palermo, si fece bene, perchè ciò era il sentimento generale di tutta l'isola, determinato da ovvie ragioni di convenienza e d'igiene.

Di ciò anzi dobbiamo dar lode al Governo del tempo, anzichè biasimo.

Il provvedimento annunziato dall'onorevole Sacchi di destinare un piroscafo di maggior tonnellaggio per il trasporto del bestiame da Terranova a Civitavecchia non può che avere il nostro plauso perchè ciò entrava nel nostro ordine d'idee e l'avremmo proposto noi, se l'onorevole Sacchi non ci avesse prevenuto. E se domani questo piroscafo si mostrasse insufficiente a questo servizio — ed io ed i miei colleghi di gran cuore lo vorremmo perchè ciò indicherebbe che

la produzione zootecnica nella nostra isola sarebbe esuberante — noi saremmo i primi a reclamare che uno più capace, e giornalmente, ne venisse istituito.

Ed ora v'inviamo al porto di Bosa.

Rifare la storia di questo porto è rifare la storia di tutti i porti minori d'Italia: me ne dispenso perciò. Solo ricorderò che molti anni fa riferendo al Consiglio provinciale di Cagliari sul bilancio rimarcavo come inutilmente si dissanguassero i bilanci dei comuni del circondario e della provincia per lavori che la insufficienza dei fondi destinati rendeva non resistenti; e come ingiustamente si assoggettassero comuni e provincia a contribuire per le spese d'un porto che dovevano essere a carico esclusivo dello Stato data la sua natura.

Questa ultima parte, che, come l'altra, non era punto una mia peculiare concezione — e non me ne posso nè voglio perciò attribuire la privativa — ma riflesso del sentimento professato dalle persone più autorevoli della provincia, trovò la sua consacrazione nella legge del 14 luglio 1907 sui provvedimenti per la Sardegna e fu così stabilito all'articolo 58 del testo unico che il porto di Bosa fosse dichiarato di 1ª categoria ai riguardi della sicurezza della Navigazione generale, onde le relative spese di costruzione e manutenzione passassero a carico dello Stato.

Dobbiamo essere grati al Gabinetto Giolitti del tempo che ha voluto riconoscere i diritti del porto di Bosa, col la legge suindicata. Era doveroso questo riconoscimento anche perchè aveva attinenza ad una necessità di primo ordine per la sicurezza della Navigazione generale inquantochè il porto di Bosa è, per la costa occidentale sarda, battuta sempre dalle correnti del golfo Leone, un indispensabile rifugio — ma malgrado ciò, malgrado la fenomenale espansione commerciale degli industri bosani richiedesse dal mare congrui aiuti, rimase la provvida disposizione legislativa tuttora in istato di semplice speranza.

Il progetto di massima, dopo tanti anni, non è ancora finito! Mi si assicurò che all'aprile scorso sarebbe un affare compiuto — ma tuttora al Ministero non è pervenuto.

Io non so quale possa essere stata la causa di questo ritardo malgrado non sieno venute meno le sollecitazioni.

L'ufficio del Genio civile di Cagliari, che attende a quel progetto, ha la fortuna di

avere un solerte e laborioso capo; non credo perciò sia da attribuirsi a sua colpa. Solo egli lamentava la scarsezza del personale e la molteplicità delle occupazioni cui veniva destinato. Se mai questa fosse la causa del ritardo ella, onorevole ministro provveda, mandando del buon personale, ordinando che l'impiegato addetto al lavoro del porto di Bosa non venga distratto in altro.

Come vede la mia è una modesta domanda che spero venga prontamente esaudita.

Spesse volte basta la più elementare cura perchè si evitino disgustose recriminazioni. Lavori che vanno coordinati a quelli del porto di Bosa sono il dragaggio del fiume Temo dalla cui foce deve cominciare il porto, la banchina sulla spiaggia e la variante ferroviaria che dalla stazione di Bosa va al porto.

Per il dragaggio sul Temo si poté riuscire a far compilare presto il progetto, farlo approvare ed impegnare la relativa somma fin dal giugno scorso. Si mandò il carbone necessario ed alcune parti accessorie della draga, ma la draga tuttora non è sul posto.

L'anno scorso al senatore Parpaglia che, amante sempre degli interessi della sua città natia, le chiedeva nella discussione del bilancio dei lavori pubblici quando sarebbe trasportata la draga a Bosa ella, onorevole Sacchi, rispondeva: quanto prima.

È vero che la stagione autunnale ed invernale in Sardegna non fu quest'anno molto propizia massime per questo genere di trasporti che l'ingegnere capo d'ufficio di Cagliari voleva eseguire, per risparmio di spese di assicurazione, a rimorchio di un vaporino del Genio civile.

Sarà pure vero che in seguito, per quattro volte, si tentò ma inutilmente di far partire la draga, e che ora, viste le difficoltà ed i pericoli di eseguire il trasporto in quel modo, si pensa di ricorrere al trasporto a mezzo di una Compagnia assicuratrice. Ma si faccia subito questo contratto d'assicurazione, non si indugi più perchè la cosa comincia a diventare poco seria ed irritante. Una dimostrazione, di questi giorni, in Bosa si voleva fare per protestare contro ciò che, con linguaggio sconveniente, si chiamava *tur-lupinatura*, e si dovette alla stima al rispetto di cui gode quell'egregio Sindaco se la si poté evitare ed a far rinascere la fiducia nell'opera del Governo, per il pronto invio della draga.

Alla fiducia di quel sindaco mi unisco anch'io, sicuro che dall'onorevole Sacchi sarà bene corrisposta.

La banchina sulla spiaggia, che dovrebbe essere utilizzata dal porto, è necessaria per le operazioni commerciali. Gli uffici competenti ne riconobbero la necessità e compilarono apposito progetto che attende l'approvazione dalle superiori autorità. Ne faccia affrettare ella, onorevole ministro, l'istruttoria amministrativa; la faccia condurre a compimento, ad esecuzione nel minor tempo possibile. Il ceto dei commercianti, di cui si rese fedele ed autorevole interprete il Circolo commerciale di quella città, la reclama da tempo come una necessità di primo ordine.

La variante ferroviaria al porto che l'onorevole Bertolini rese possibile distaccandola dal progetto d'una altra che niente ci aveva a vedere, è, sì, a buon punto perchè oramai sono intervenuti gli accordi tra il Genio civile, la Società delle secondarie e gli altri enti interessati, ma aspetta ancora l'esame dei competenti uffici.

Una sua parola, onorevole ministro, la spenda perchè ulteriori remore non si frappongano e possa il progetto relativo essere approvato dentro questo anno.

Ed ho finito lo svolgimento del mio ordine del giorno.

Unendo la mia modesta voce a quella più autorevole de' miei colleghi vi domando, onorevole ministro, di affrettare le opere pubbliche in Sardegna, massime le portuarie, tutte, nessuna eccettuata. Ve n'è assoluta necessità.

Il lungo attendere minaccia di sorpassare il limite conveniente di tolleranza, determina la sfiducia nell'azione governativa rende inefficaci le provvidenze legislative — sfiaba la più fattiva energia.

Non ve lo domando, come compenso di quel poco che abbiamo potuto fare per il riscatto razionale, perchè mi parrebbe scendere al livello del mercatante che domanda il prezzo della cosa donata. (*Bene!*)

Ma ve lo domando in nome di quel sentimento di giustizia, di quella coscienza della vostra posizione che sono in voi così alti, e nobilmente sentiti; in nome dell'amore che avete così potente per il paese. Il quale, ove le singole parti non si trovino in istato di relativo benessere, non potrà mai assurgere a quell'altezza, a quella floridezza, che speranza, ansia, preoccupazione d'un tempo, è sacrosanto nostro dovere non lasciarsi sfuggire. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè, così formulato:

« La Camera invita il Governo ad abrogare le disposizioni del capitolato generale d'appalto approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895 relative alla decisione a mezzo d'arbitri delle sentenze tra l'Amministrazione e gli appaltatori ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

**PANIÈ.** L'ordine del giorno, che ho l'onore di proporre, non tocca interessi particolari nè di individui, nè di regioni; mira alla difesa degli interessi dello Stato. Esso trova il suo spunto, per usare una parola di moda, nelle considerazioni che si leggono nella sapiente relazione della Giunta generale del bilancio, dalle quali riceve quella autorità di cui sarebbe privo, se rappresentasse soltanto una mia iniziativa.

La Giunta esamina, in principio della sua relazione, i malanni che affliggono l'Amministrazione dei lavori pubblici, che perturbano la sicurezza del bilancio, e vi considera, fra le altre cause di questo perturbamento, il numero grande di liti in cui è impegnata l'Amministrazione, e l'eccesso, che si verifica quasi sempre, dei consuntivi sui preventivi delle spese per opere pubbliche. Avvicinamento questo dei due fatti non semplicemente casuale, perchè è certo che il secondo, l'eccesso dei consuntivi sui preventivi, dipende anche dall'esito sfortunato delle liti.

Ed è per queste liti che vige la clausola compromissoria, di cui io domando la soppressione.

Veramente, secondo la legge generale, l'Amministrazione non ha l'obbligo assoluto di compromettere in arbitri tutte le sue vertenze cogli appaltatori. Di fatti, la legge sui lavori pubblici all'articolo 349, dice semplicemente che *si potrà* nei capitolati d'appalto prestabilire che le questioni fra l'Amministrazione e gli appaltatori sieno decise tra arbitri.

Ma ciò che era facoltà del Governo colla legge generale, divenne obbligatorio per effetto del capitolato generale degli appalti approvato col decreto ministeriale 28 maggio 1895, giacchè, a tenore di questo, tutte le vertenze, nessuna eccettuata, tra l'Amministrazione dei lavori pubblici ed i suoi

appaltatori debbono essere decise a mezzo di arbitri, ed è preconstituito il collegio giudicante, in numero di cinque arbitri, scelti due tra i consiglieri di Stato, due tra gli ispettori superiori del Genio civile, il quinto scelto tra i consiglieri della Corte d'appello di Roma. Ora questo sistema ha fatto buona prova?

A giudicare dai risultati e dalla accoglienza che questi risultati hanno avuto nella coscienza pubblica, nessuno oserebbe dare una risposta affermativa. Ricorderò solo i fatti più recenti, quelli che hanno più vivamente impressionato il paese, ed hanno avuto anche un'eco in questa Camera, alludo ai famosi lodi per il Palazzo di Giustizia di Roma con l'impresa Borelli. Questa impresa aveva nel 1897 assunto due appalti per un importo complessivo di circa 10 milioni. Denunciando dei ritardi da parte della Amministrazione appaltante nella trasmissione delle ordinazioni relative, chiese indennità per parecchi milioni; le domande in parte vennero risolte durante i lavori ed in parte riservate al collaudo.

Ma nel collaudo non si giunse ad un accordo, ed allora, in forza della clausola compromissoria che ho testè ricordata, si costituì il collegio arbitrale. Ne venne una sentenza dell'aprile 1907, che attribuì all'impresa, allo stato delle cose, una prima indennità di ben 3,620,000 lire; circa il terzo dell'importo dei due appalti.

Dico allo stato delle cose, perchè il lodo arbitrale stabiliva che i 3 milioni e 620 mila lire rappresentavano l'indennità che si poteva liquidare allora; ma che erano riservati i maggiori danni all'impresa per altri titoli.

Quando la questione venne alla Camera per l'autorizzazione della spesa, la Giunta generale del bilancio, per bocca dello stesso autorevole relatore d'oggi, nel riferire sullo stanziamento della somma, osservava che purtroppo non vi era da discutere sulla somma da pagarsi perchè consacrata in una sentenza definitiva; ma richiamava l'attenzione della Camera sopra la gravità della condanna e delle cause da cui essa traeva origine.

E perchè qualche cosa restasse di questi suoi rilievi, formulava un ordine del giorno in cui invitava il Governo a ricercare a chi incombesse la responsabilità dei ritardi che avevano portato ad una così ingente condanna; non che a fare studi, alla stregua dei risultati ottenuti, sulla utilità o meno

della clausola compromissoria nei capitoli d'appalto.

Ne seguì in questa Assemblea una discussione vivace, animata; nessuno o quasi nessuno ebbe parola di difesa per il lodo e la Camera ad unanimità approvò l'ordine del giorno proposto dalla Giunta generale del bilancio. Ma successivamente è accaduto quello che succede di frequente nel nostro paese, che molto facilmente si impressiona, ma con altrettanta facilità dimentica. Venne nominata una Commissione d'inchiesta per l'accertamento della responsabilità dei ritardi, ma la Commissione concluse che non poteva concludere perchè le mancavano i dati per l'esaurimento del suo compito.

Questo per la prima parte dell'ordine del giorno.

Quanto alla seconda, gli studi sollecitati con tanta concordia d'intenti dalla Giunta generale del bilancio e dalla Camera, o non furono fatti, o, se fatti, non furono portati a cognizione del Parlamento. Nessuno, che io mi sappia, ne ebbe notizia. Ma se non vennero gli studi, onorevoli colleghi, vennero poi nel 1909 e 1910 le sentenze fatte prevedere dal primo lodo e che segnarono due nuove condanne dell'Amministrazione a favore degli imprenditori per una somma eccedente il milione oltre gli interessi e le spese. L'impresa per un appalto di dieci milioni, venne a percepire dallo Stato a titolo d'indennità poco meno di cinque milioni, la metà circa dell'importo dell'appalto.

La questione ritornò alla Camera, in occasione della conversione in legge del decreto 18 settembre 1910 per le Puglie. La Giunta generale del bilancio, sempre vigile scolta dell'integrità del bilancio, segnalava alla Camera la nuova condanna, constatava melanconicamente che il suo invito al Governo a fare gli studi sulla convenienza o meno di conservare nei capitoli la clausola compromissoria, era rimasta lettera morta, e lo ripeteva.

Nella relazione sull'attuale bilancio essa rinnova altra volta il medesimo invito; ed io, modestamente, l'ho raccolto e lo sottopongo oggi alla risoluzione della Camera.

Ora dica la Camera, anzitutto, se nell'interesse dello Stato proprio convenga persistere in questo sistema dell'arbitrato obbligatorio. A me pare di no, per considerazioni d'ordine pratico, la cui esattezza si può facilmente da ognuno constatare.

Nei giudizi arbitrali fra lo Stato, e in genere fra un Ente pubblico da una parte

ed il privato dall'altra, l'Ente pubblico si trova sempre in una condizione di sfavore per due ragioni. In primo luogo quel privato che, qual ra piatisse davanti all'autorità giudiziaria, per un sentimento di naturale delicatezza, si guarderebbe da qualunque sollecitazione presso il giudice, quando invece si trova innanzi ad arbitri, forse per l'indole familiare che si attribuisce al giudizio arbitrale, non si trattiene dall'avvicinarlo dal farlisapientemente avvicinare.

Ed anche gli arbitri più retti, più severi, più imparziali, non sanno sottrarsi a queste abili circumvenzioni ed alle impr. sioni che queste lasciano nell'animo loro. Quale il funzionario che faccia (ed io non mi dolgo di ciò) altr' tanto per lo Stato?

Secondariamente è opinione comune — derivante forse dalla poca conoscenza dei bilanci dello Stato — che le casse pubbliche siano senza fondo. Che cosa sono (si pensa generalmente) alcune migliaia di lire, di più o di meno per lo Stato? Un nonnulla. E con questo ragionamento semplicista quando si ha un dubbio, (e nelle contese giudiziali i dubbi sono parecchi), nel timore di commettere una ingiustizia, si largheggia verso il privato. E non si avverte che ognuno vede soltanto il suo caso particolare; non si avverte che a forza di migliaia di lire per volta si arriva ai milioni, e che quel bilancio nel quale si abbonda co' tanto facilmente a pro di taluni, è quello stesso in cui poi non si trovano bene spesso i mezzi per accordare il più modesto sussidio anche nei casi più pietosi!

Questo è quanto succede praticamente. Se non che la clausola compromissoria, mentre in realtà dà così scarsi vantaggi allo Stato, nella sua essenza assume l'aspetto di un atto di violenza dello Stato verso i suoi contraenti.

Lo Stato che approfitta della facile adesione, che incontra al momento del contratto, per imporre a chi contratta con lui una giurisdizione arbitrale, con cinque arbitri, scelti tra funzionari suoi, di cui quattro manco protetti dalla garanzia della inamovibilità, ha l'apparenza di volersi preparare una giustizia a suo uso e consumo.

Certo è che le volte in cui i lodi non sono favorevoli agli appaltatori (e si tratta per lo più delle controversie di minor entità) sorgono (e non senza fondamento, stando alla logica dei principi) le più alte lamentele contro l'imposizione delle clausole e l'artefatta costituzione del collegio giudi-

cante. Cosicché lo Stato finisce per averne il danno e le beffe!

Innegabilmente poi la clausola presenta dei grandi inconvenienti per i piccoli appaltatori. Si verifica qui quell'incongruenza, che dobbiamo soventi deplorare nelle nostre leggi, di volere cioè regolare colle stesse norme, colle stesse formalità, colle stesse gravezze le grandi come le piccole cose!

Figuratevi un po', onorevoli colleghi, un modesto appaltatore residente magari nell'estremo lembo d'Italia, costretto per una controversia di poche migliaia di lire ad affrontare un giudizio arbitrale il quale deve svolgersi in Roma a mezzo di cinque alti funzionari. Quanti disagi, quante spese! Tanto vale per costui rinunciare alle sue ragioni. Ed allora dove va la giustizia?

Per i piccoli appaltatori adunque la clausola costituisce quasi un diniego di giustizia: essa ha servito e serve solo per i grandi appaltatori, ed è contro questi che lo Stato deve premunirsi, anziché affidarsi ad un giudizio in cui un errore, quando è consacrato dalla sentenza, non trova più rimedio.

Non parlo poi di altri inconvenienti insiti nel modo di costituzione del collegio giudicante. Funzionari distratti dalle mansioni a cui lo Stato li ha destinati, per assumere mansioni nuove e retribuite in più della retribuzione che essi godono già dallo Stato. Un sentimento, che se non è d'invidia, vi si avvicina, certamente in coloro che non sono scelti a questi incarichi lucrosi, verso i prescelti.

Tutto un complesso di cose, che non giova alla dignità della pubblica Amministrazione.

Ma, si dice, od almeno si crede, che la giurisdizione arbitrale importa un'economia di tempo e di spese rispetto al giudizio innanzi i tribunali ordinari. Vana illusione di inesperti o di dottrinari!

Perchè, quanto alle spese, basterebbe il fatto degli onorari dovuti agli arbitri per disingannare subito sulla minore spesa del giudizio arbitrale.

Ieri poi abbiamo votata una legge, che colpisce di tassa di bollo anche gli atti del giudizio arbitrale, e ciò aggrava sempre più le spese di questo giudizio.

E quanto al tempo, — col rito sommario divenuto oramai regola per tutti i giudici, col decrescere della litigiosità in quasi tutte le parti d'Italia, — colla coltura intellettuale più largamente diffusa nella magistratura,

le cause, per quanto gravi ed importanti, pur che si voglia dalle parti, si possono tutte sollecitamente definire.

Ed allora quali sono le ragioni di preferenza del giudizio arbitrale? O non si deve invece riconoscere che esse stanno a favore dei giudizi ordinari, per le minori spese, per il minor pericolo di inframmettenze, per la garanzia che questi offrono del doppio grado di giurisdizione, il quale consente la revisione dell'errore, in cui il primo giudice sia caduto?

Dunque nulla consiglia, tutto esclude la convenienza e la giustizia della clausola compromissoria in esame.

Badate però, onorevoli colleghi, che colla mia proposta non si tratta di interdire sempre, in ogni caso, all'Amministrazione dei lavori pubblici, di fare ricorso al giudizio arbitrale.

Essa continuerà ad avere la facoltà di ricorrervi caso per caso quando lo riterrà conveniente. Si tratta, solo di abolire quella clausola, come norma costante, inderogabile, in tutti gli appalti.

Questa è la portata del mio ordine del giorno, ed io mi lusingo, per le ragioni che ho sommariamente esposte, di avere in esso consenziente la Camera ed il ministro. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sigue l'ordine del giorno dell'onorevole Berlingieri:

« La Camera confida che il Governo vorrà provvedere a norma di legge al completamento della viabilità ed alla urgente sistemazione delle frane nella provincia di Cosenza ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

BERLINGIERI. Onorevoli colleghi! Il disagio economico in cui da anni si dibatte la Calabria, le tristi condizioni della viabilità, per cui vivo è il malcontento di quelle generose popolazioni, mi consentono di poter fare oggi pochi rilievi sul bilancio dei lavori pubblici e di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla rigorosa applicazione di quelle leggi, che il Parlamento votò, con tanto sincero entusiasmo dopo i giorni tristi della sventura, che piombò sulla terra calabrese.

È vero che i continui disastri tellurici, e già lo notava la Sottogiunta del bilancio

nella sua relazione, hanno portato indugio alle opere reclamate con insistenza dalle popolazioni, ma è pur vero che ancora ben altro urge fare, perchè con serietà di propositi in Calabria il programma dei lavori, previsto dalle leggi speciali, si svolga con più celerità ed anche con diversi e più equi criteri.

Onorevole ministro, io so l'affetto che ella porta alle regioni meridionali, ed è per questo che ho fiducia nella benevola accoglienza delle mie raccomandazioni.

Una delle quistioni più gravi che bisognerà definire è quella della sistemazione degli uffici del Genio civile, dove, onorevole ministro, per i molteplici progetti da compilare ed i diversi lavori da eseguire, è necessario vi sia un personale tecnico, che abbia esperienza ed anche un po' più di buona volontà a rimanere in quelle contrade, che purtroppo, e forse senza un serio motivo, sono ritenute disagiate residenze.

Ma non basta: occorre altro personale e più competente, se davvero i progetti si intendono sbrigare con certa sollecitudine e se per i lavori davvero si vuole una accurata, rigida sorveglianza.

Conosco quali siano le condizioni del Genio civile di Cosenza, e l'abnegazione di alcuni funzionari, a cui è bene rivolta la parola del compiacimento lusinghiero da parte dell'onorevole Sottogiunta del bilancio, ma so pure che per la vastità dei lavori, reclamati ogni giorno dalle popolazioni, prive di strade, minacciate da frane, e colpite da malaria per le bonifiche non eseguite, occorre un personale ben diverso, che cioè abbia più esperienza e sia più tecnico.

Del resto questa mia raccomandazione non può che trovare ben disposto l'onorevole ministro, che già ha promesso di presentare quanto prima provvedimenti efficaci per riordinare gli uffici del Genio civile e far sì che essi possano davvero funzionare accompagnati dalla pubblica ammirazione.

E così pure confido che l'onorevole ministro, per dimostrare ancora ch'egli davvero intende vedere sul serio eseguite le leggi, vorrà porre la sua attenzione sull'altra grave questione degli stanziamenti stabiliti per i lavori, che oggi debbono essere modificati in rapporto alle effettive esigenze ed in relazione all'attuale costo della mano d'opera.

Quando, ad esempio, pochi anni fa il brecciamе veniva a costare appena quattro o cinque lire al metro cubo ed oggi, per le notizie che ho attinto sui luoghi, il prezzo

è stato elevato nientemeno che a dieci lire e forse anche più; quando prima per la mano d'opera non si spendeva molto in rapporto ad altri paesi, oggi invece, per la continua, crescente, spaventosa emigrazione, che da noi costituisce l'allontanamento della robustezza della forza e dell'attività, mancano le braccia e le poche rimaste esigono salari elevati in rapporto alle condizioni economiche della regione, non è chiedere cosa ingiusta che, per l'attuazione dei lavori sia necessario risolvere alcuni contratti preesistenti, modificare i prezzi e far sì che i lavori non abbiano ad arrestarsi, come spesso si è dovuto verificare.

E all'onorevole ministro mi rivolgo principalmente per richiamare la sua attenzione su altri importantissimi problemi non ancora risolti.

Con la legge del 5 giugno 1906 per la Calabria, e con quella successiva del 9 luglio 1908 per la Basilicata e Calabria si stanziavano fondi speciali per le frane minaccianti i paesi di quelle provincie, fra cui in provincia di Cosenza: Acri, Bisignano, Luzzi, Castiglione, Cosentino e Pedace; e quelle popolazioni da tempo attendono invano l'opera del Governo che valga a sottrarle dal grave pericolo cui si vedono continuamente minacciate, poichè ad ogni minima pioggia, massi enormi precipitano rovinando case ed attendando persino alla vita degli abitanti.

Passando alla viabilità, sento il dovere di segnalare all'onorevole ministro la strada che da Bisignano va al confine di Santa Sofia dell'Epiro, la quale è da circa venti anni ancora incompleta, per la mancanza di un brevissimo tratto di 1,200 metri, per cui occorre un'espropria non ancora eseguita; e non è giusto che, per così poco, si lasci perdere una strada costata parecchie centinaia di migliaia di lire. Occorre quindi procedere con la massima sollecitudine, perchè siffatta comunicazione costituisce un bisogno vero, sentito, per lo sviluppo economico di quella regione.

La strada Acri-Corigliano, di cui mi sono incessantemente occupato, è pure degna di nota e ritengo francamente, sia omai tempo che il Governo si decida una buona volta ad ascoltare i lamenti che con giusta ragione rivolgono i comuni predetti, specialmente Acri, per la sistemazione del suo tronco che mena al confine di Corigliano.

Fin dal 1895 furono iniziati i lavori di questa strada che al 1900 furono ultimati, costando sacrifici enormi per una spesa di circa 500,000 lire, e successivamente, per

mancanza di mezzi di manutenzione, essa è deperita a tal punto, che oggi non è più aperta al transito.

Con la legge del 25 giugno 1906 nella tabella B fu stabilita la costruzione del tronco di strada che da Corigliano va verso Acri, e per una dimenticanza fu trascurato di far notare come questo nuovo tronco si rendesse inutile senza il ripristino dell'altro tronco perduto, ripeto, per mancanza di manutenzione. È duopo provvedere adunque con una legge nuova, all'autorizzazione per la necessaria spesa di sistemazione del predetto tronco, che si rende indispensabile per la sua importanza, poichè unisce due fra i più popolosi paesi della provincia di Cosenza.

Molto mi sono anche occupato rivolgendoci calda preghiera all'onorevole ministro, della strada nazionale 115 e precisamente del tronco Castiglione Cosentino, onde alle mie frequenti insistenze, dopo lungo aspettare si è finalmente riusciti ad ottenere semplicemente la compilazione di un progetto.

Ciò, mi permetta onorevole ministro, è troppo poco per chi come me, conosce la vera importanza di quella strada, che oltre a congiungere San Pietro a Castiglione Cosentino, apre uno sbocco importantissimo a tutti i paesi della vasta regione silana. Perciò non dubito ella vorrà sollecitare tutte quelle dannose formalità burocratiche di cui è cenno nella sua lettera dell'11 decorso febbraio, onde senza frapporre altro tempo in mezzo, disporre l'appalto per i lavori di questo tronco così necessario al crescente sviluppo economico dei nostri paesi silani.

Simile raccomandazione debbo fare per la strada Pietrafitta-Pedace, che diramandosi dalla nazionale 111 dovrebbe congiungere i due predetti comuni. E chiedo che sieno anche subito iniziati i lavori per la costruzione del ponte di Rose e per la strada Pedace-Perito stazione.

Ed infine non meno vivo è stato il mio interessamento per l'allargamento della nazionale 61 del tratto che traversa il comune di San Giovanni in Fiore, onde all'ultima mia interrogazione mi si diede la poca soddisfacente risposta, che la spesa del progetto antico, non sufficiente riguardo alle presenti esigenze, rendeva difficile l'esaudimento immediato dei miei voti; e per prender tempo mi si prometteva la compilazione di un nuovo progetto, non ancora iniziato. Evidentemente non è possibile pretendere che un progetto fatto molti e molti anni fa, quando cioè la mano d'opera e la materia

prima richiedevano minore spesa, potesse avere la sua applicazione oggi che tutto è di molto accresciuto.

Si comprende facilmente come questo progetto debba esser messo in correlazione alle attuali esigenze, tenendo presente quel l'aumento voluto, che non è neppure poi tanto oneroso.

Per cui rivolgo all'onorevole ministro calda preghiera di prendere in benevola considerazione l'invocato provvedimento.

Onorevole ministro, ella ha veramente dato già prova, come io le dicevo, del più premuroso interessamento per le provincie meridionali, continui sempre in questa via con fervore, ed avrà ben meritato della nostra fiducia e di quella delle popolazioni nostre, che hanno bisogno di migliorare, anche per l'avvenire dell'Italia. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Rimanendo ancora da svolgersi altri quattro ordini del giorno, rimetteremo a domani il seguito di questa discussione.

#### Presentazione di documenti diplomatici e di un disegno di legge

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

**DI SAN GIULIANO, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera i documenti diplomatici relativi al Marocco.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro del tesoro...

**TEDESCO, ministro del tesoro.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per trasporto di fondi dal bilancio dell'interno a quello della marina, per spese di polizia sanitaria nelle capitanerie di porto.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del *Libro Verde* contenente i documenti diplomatici relativi al Marocco; ed all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di un disegno di legge concernente fondi per la polizia sanitaria nelle capitanerie di porto.

Documenti e disegno di legge saranno, come al solito, stampati e distribuiti.

#### Interrogazioni e interpellanze.

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

**BASLINI, segretario, legge:**

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno per sapere se non creda utile ed equo sistemare la posizione dei vice-segretari presso i comuni stabilendo, come fu fatto nei ragionieri con legge 15 luglio 1906, che sieno promossi a segretari, in base a debite cautele d'anzianità e di capacità, oppure ammettendoli all'esame di patente, alla prossima sezione di esame.

« Bentini, Baldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per sapere se ha preso i provvedimenti necessari a lenire quanto possibile i danni incalcolabili causati dalla straordinaria grandinata che flagellò ieri oltre tre quarti dell'uberoso territorio di Recanati e comuni limitrofi.

« Valeri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sulle cause che determinarono la strage dell'ingegnere Giunta Cafiero, dell'ufficio ferroviario di Cosenza, e quali provvedimenti intenda adottare per venire in aiuto della famiglia di quel disgraziato funzionario.

« Muratori ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno per sapere, in specie dopo il recentissimo convegno regionale di Padova, quali provvedimenti abbia preso e intenda di prendere, allo scopo di eliminare del tutto l'afta epizootica, od almeno di porre un freno più valido possibile contro questa gravissima malattia, che reca danni enormi all'agricoltura nazionale.

« Eugenio Valli, Ottavi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere i motivi per cui non fu dato corso ai decreti del Consiglio di Stato (4 marzo 1910 e 10 novembre 1910) relativi alla riduzione delle condotte mediche piene ai soli poveri nei comuni di Nocera Tirinese e Curinga, e per conoscere qual fine abbia fatta l'istanza di moltissimi cittadini di Curinga relativa ai gravi fatti contro quell'Amministrazione comunale.

« Sighieri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se, dopo la presentazione del disegno di legge relativo

al miglioramento del personale amministrativo e d'ordine delle prefetture, non creda opportuno ed equo di provvedere anche pel personale di ragioneria.

« Mezzanotte ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quando verranno iniziati i lavori per l'ampliamento dello scalo merci nella stazione di Lissone: lavori imposti urgentemente dal rapido aumento del traffico in quella stazione, ed il ritardo dei quali aggraverebbe i molti inconvenienti che già da tanto tempo si lamentano in danno delle numerose industrie locali ed i pericoli che si verificano per il personale di quella stazione.

« Cesare Nava ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri, sulle informazioni date dal regio console d'Italia in Zurigo, e sulle condizioni di quel mercato del lavoro nell'edilizia.

« Quaglino, Cabrini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se davvero il console d'Italia in Zurigo si sia rifiutato a chiedere a quella autorità giudiziaria i nomi di nostri connazionali arrestati come scioperanti, che l'autorità stessa — all'incaricato della difesa — aveva dichiarato di non voler comunicare che al rappresentante del nostro Sovrano.

« Cabrini, Quaglino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e delle finanze, circa la necessità di prorogare la legge 7 luglio 1901, n. 308, il cui termine sta per scadere, senza di che il danno ricadrebbe sulle vedove di quei danneggiati politici che cessassero di vivere dopo il 30 giugno corrente, mentre seguiterebbero a godere l'assegno le vedove che ne fruiscono attualmente. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se e quando intenda di concedere la facoltà di contrarre matrimonio ai marescialli che compieranno 10 anni di servizio, senza tener conto dell'età. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Buonanno ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni del ritardo nella ricostruzione dei ponti Corru Cerbu e San Paolo nella strada nazionale orientale sarda, asportati da un nubifragio fin dal dicembre 1902. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Scano ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri delle poste e dei telegrafi e del tesoro per conoscere le cause della non ancora avvenuta pubblicazione del regolamento alla legge organica sui telefoni di Stato (19 luglio 1909, n. 528) e sapere se il Governo si renda conto della gravità e irreparabilità dei danni che ne conseguono.

« Turati ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri delle poste e dei telegrafi e del tesoro circa le ragioni che impedirono finora la rettificazione dell'errore materiale, per cui, in onta agli articoli 15 e 16 della legge organica sui telefoni di Stato (19 luglio 1909, n. 528), novantaquattro operai telefonici rimangono da ben due anni e mezzo illegalmente fuori ruolo, e altri trentanove sono assegnati a un quadro inferiore a quello loro spettante; come pure circa la mancata sistemazione in ruolo, per insufficienza della rispettiva diaria, di altri numerosi commessi, commesse ed operaie della stessa amministrazione.

« Turati ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei lavori pubblici intorno agli orari ed al materiale del servizio ferroviario tra la rete meridionale convergente in Napoli e Roma.

« Pietravalle ».

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

Anche le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

### Presentazione di proposte di legge.

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

## Sull'ordine del giorno.

BUONANNO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUONANNO. Chiedo di svolgere domani una proposta di legge, che gli Uffici hanno stamane ammesso alla lettura. Sono per questo d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

DENTICE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DENTICE. Nell'ordine del giorno da molto tempo è iscritta una proposta di legge per una tombola. Chiedo che si discuta possibilmente domani.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Non ho alcuna difficoltà di consentire alle richieste degli onorevoli Buonanno e Dentice; ma faccio notare, rispetto alla tombola, che proprio ieri il Senato differì di sei mesi la discussione di tutte le tombole...

DENTICE. Il Senato è nel suo diritto...

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Io, del resto, ripeto, non vi ho alcuna difficoltà.

DENTICE. ...ma io ho inteso rivolgere alla Presidenza ed alla Camera la mia domanda, perchè il lasciare eternamente all'ordine del giorno questa proposta di tombola potrebbe parere una negligenza da parte di chi l'ha presentata. Ecco il perchè della mia richiesta, che rivolgo, in particolar modo, alla cortesia dell'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ma è inutile, onorevole Dentice, invocare la cortesia del Presidente; perchè io non posso, di mio arbitrio, mettere nell'ordine del giorno una proposta o un disegno di legge avanti agli altri. Guai se il Presidente di un'Assemblea Legislativa si mettesse per questa via!

L'ordine del giorno è dinanzi alla Camera: ogni deputato chiede quello che crede; la Camera delibera, ed il Presidente eseguisce le deliberazioni. (*Bene!*)

Prendo anzi quest'occasione (spiacciandomi perfino l'apparenza di essere poco cortese) per dire, non a lei, onorevole Dentice, ma a tutti coloro, che, purtroppo, capitano spesso nel mio gabinetto per raccomandarmi di inscrivere uno od un altro argomento nell'ordine del giorno, che non solo non è ufficio del Presidente, questo; ma nemmeno ciò sarebbe nelle sue facoltà.

Se il Presidente condiscendesse a seguire, sia pure in minima parte, un tale sistema, non so dove andrebbero a finire i lavori parlamentari; e certamente sarebbe instaurato il regno dei privilegi e della confusione. Ciò che non può assolutamente supporre. (*Vive approvazioni*).

Detto questo per incidente, dal momento che il Governo non si oppone, inseriamo pure per domani la tombola dell'onorevole Dentice.

Il Senato farà poi quello che crederà. Ciò non ci riguarda.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Per parte del Governo, ripeto ancora, non vi è nessuna difficoltà. Ho voluto soltanto far rilevare la cosa.

PRESIDENTE. Sta bene.

La seduta termina alle 19.10.

## Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Buonanno ed altri per riunione delle lotterie e tombole nazionali.

3. *Discussione del disegno di legge:*

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

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

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

5. *Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

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

*Discussione dei disegni di legge:*

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

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

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

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

10. Proseguimento della ferrovia eritrea da Asmara a Keren (737).

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

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

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

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

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

16. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

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

*Discussione dei disegni di legge:*

17. 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).

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

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

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

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

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

23. 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).

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

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

26. 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 ri-

coverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

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

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

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

32. 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).

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

34. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

36. Variazione ai ruoli organici dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione provinciale della sanità pubblica — Sulla nomina dei medici circondariali (703 e 703 *bis*, 104 e 704 *bis*).

37. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

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

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

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

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

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

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

44. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia (449).
45. Indicazioni stradali. (*D'iniziativa del Senato*) (741).
46. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 26 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).
47. Modificazione alla disposizione dell'articolo 4 lettera *g*) della legge 5 aprile 1908, n. 161, sull'ordinamento della Somalia italiana (844).
48. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto (252).
49. Modificazioni alla legge 7 luglio 1901, n. 306, relativa al Collegio-convitto per gli orfani dei sanitari italiani in Perugia. (*Approvato dal Senato*) (828).
50. Saldo della gestione « Fondo vestiario e spese generali » del soppresso Consiglio di Amministrazione del Corpo reale equipaggi (819).
51. Estensione ai corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi (845).
52. Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reali equipaggi (858).
53. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele (787).
54. Nuova proroga quinquennale dei tribunali misti (della riforma) in Egitto; e applicazione della legge egiziana sulla stampa ai cittadini italiani residenti nel Vice-Reame (589).
55. 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).
56. Modificazioni al ruolo organico del personale delle Agenzie delle Imposte dirette e del Catasto (802).
57. Provvedimenti per la Somalia italiana (843).
58. Temporanea facoltà di assumere senza esami, e sotto determinate condizioni di età e di capacità, gli ingegneri occorrenti per l'Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici di finanza (852).
59. Istituzione di un secondo posto di chimico saggiatore nel ruolo organico del personale della R. Zecca (857).
60. Sistemazione ed esercizio delle regie Terme di Montecatini (863).
61. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1910-11 (864).
62. Maggiore assegnazione sul capitolo n. 92 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (865).
63. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (866).
64. Proroga della facoltà accordata al Governo con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 (872).
65. Modificazioni alla legge 27 giugno 1909, n. 375, riguardante le pensioni agli ufficiali della Regia marina (874).
66. Riordinamento del personale di macchina del corpo Reali equipaggi (875).

*Sospesa la discussione:*

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

68. 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.

